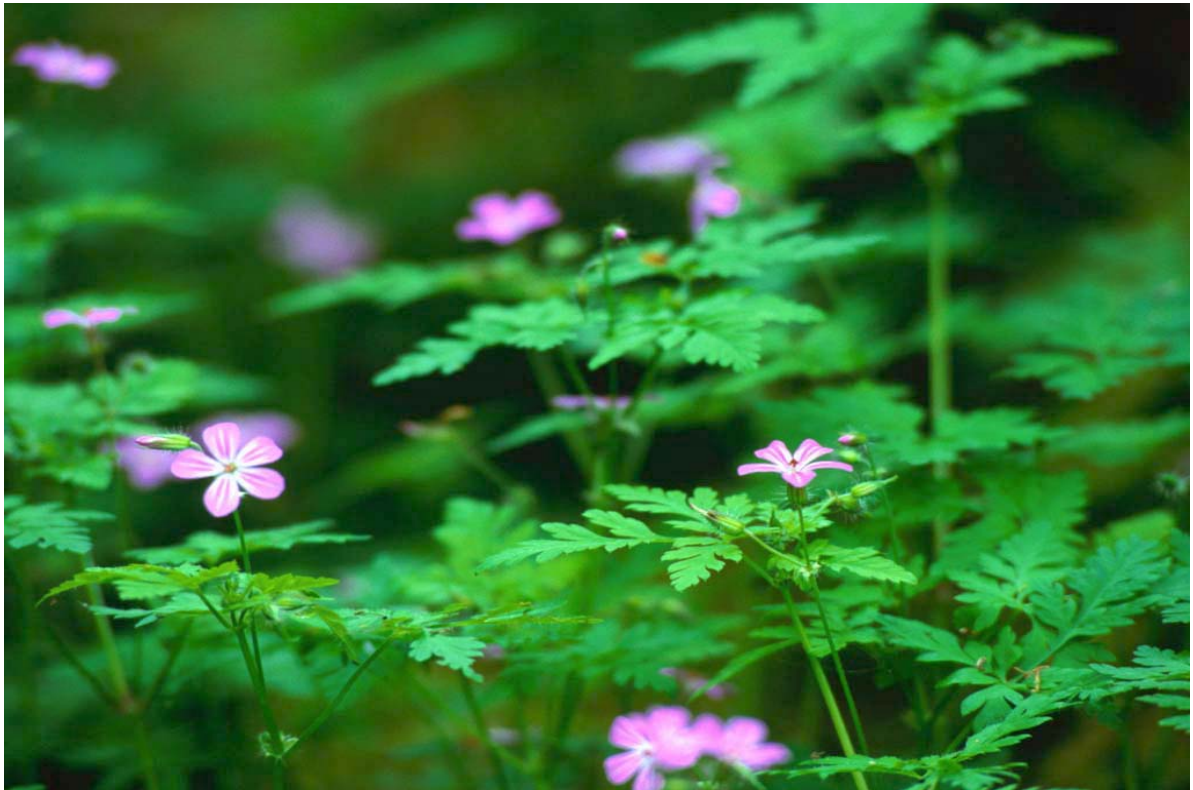


Đồng Sĩ Nguyên

Đường Xuyên Trường Sơn



WWW.VNTHUQUAN.NET, 2008.

Đồng Sĩ Nguyên

Vnthuquan.net, 2009.

Đường Xuyên Trường Sơn

Lời nói đầu

CÙNG BẠN ĐỌC

Hơn sáu mươi năm hoạt động và công tác, kể từ trước Cách mạng tháng Tám năm 1945, tôi đã trải qua nhiều công việc, nhiều địa bàn khác nhau; khi hoạt động bí mật, lúc chiến đấu trong vùng địch hậu; khi hoạt động trong nước, khi công tác ở nước ngoài Trong chiến tranh, có lúc tôi làm chính trị, có lúc chỉ huy chiến đấu... Đất nước hoà bình, tôi chuyển sang hoạt động trên lĩnh vực kinh tế, công nghiệp, giao thông vận tải - dịch vụ, xây dựng cơ sở hạ tầng... Cũng quãng thời gian đó, tôi từng đảm trách nhiều cương vị công tác khác nhau: cấp xã, huyện, tỉnh, quân khu, binh đoàn, tổng cục, bộ, rồi Trung ương Đảng, Chính phủ, Quốc hội...

Ở mọi lĩnh vực, địa bàn hoạt động và công tác, tôi đều được Đảng giáo dục, dìu dắt, nhân dân đùm bọc, chở che; đồng đội, gia đình động viên, giúp đỡ. Về mình, tôi luôn nỗ lực rèn luyện, học hỏi, những mong hoàn thành tốt mọi nhiệm vụ. Nhưng trong khó khăn, thử thách, tôi cũng từng nếm trải những thăng trầm. Bên cạnh những thành công cũng có việc chưa thành; với tôi, tất cả đều là "máu thịt" của mình và đều đáng trân trọng.

Với tập hồi ức "Đường xuyên Trường Sơn" tôi muốn thể hiện ở

đây chặng đường hơn mười năm hoạt động trong đạn bom khốc liệt nhưng rất đổi hào hùng của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, cũng là quãng thời gian tôi ở cương vị phụ trách tuyến chi viện chiến lược đó.

Tập hồi ức "Đường xuyên Trường Sơn" được thể hiện qua sự chất lọc những mảng lớn ký ức, lthật ký công tác của bản thân và đóng góp của một số đồng đội đã từng chiến đấu. công tác ở Trường Sơn thời đánh Mỹ. các lực lượng trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh làm nhiệm vụ trong điều kiện đế quốc Mỹ tiến hành chiến tranh ngăn chặn với mọi quy mô đánh phá tàn khốc, kéo dài 16 năm, trên một không gian rộng xuyên qua địa bàn 20 tỉnh ở tây và đông Trường Sơn với địa hình cực kỳ phức tạp thời tiết vô cùng nghiệt ngã...

Chiến đấu trên tuyến chi viện chiến lược có gần 120 nghìn bộ đội và thanh niên xung phong, công nhân giao thông, các nhà khoa học, văn nghệ sĩ... được tổ chức và tác chiến theo phương thức binh chủng hợp thành để cùng một lúc thực hiện ba nhiệm vụ:

1. Phối hợp với các chiến trường miền Nam đánh địch, giải phóng dân, giải phóng đất đai và phát triển nhiều tuyến vận tải tiếp cận các chiến trường đông Trường Sơn; phối hợp với quân và dân các nước bạn Lào, Campuchia đánh địch, giải phóng đất đai, xây dựng cơ sở cách mạng, bảo vệ và phát triển hành lang vận chuyển tây Trường Sơn.

2. Tổ chức vận tải thô sơ và cơ giới trên đường bộ, đường sông; tổ chức đường giao liên hành quân, đường thông tin, xây dựng tuyến đường ống xăng dầu... chi viện binh lực, vật lực cho các chiến trường Nam Đông Dương.

3. Xây dựng, bảo vệ, sử dụng căn cứ chiến lược đông - tây Trường Sơn phục vụ cho các chiến trường của ta và bạn.

Do đặc điểm và yêu cầu nhiệm vụ kể trên, nên mọi sự kiện lớn, nhỏ trên tuyến chi viện chiến lược diễn ra với tốc độ dồn dập, đan xen, liên quan đến nhiều đơn vị, nhiều người. Nhưng sự kiện, nhân vật mà tôi biết đến, nhớ được lại quá nhỏ nhoi so với những việc không biết, không nhớ. Cuốn hồi ức được hoàn tất quá muộn, khiến nhược điểm đó càng đậm thêm; cộng với khả năng thể hiện hạn chế, nên khó tránh khỏi thiếu sót. Mong bạn đọc, đồng chí, đồng đội lượng thứ và bỏ khuyết.

Cảm ơn đồng chí, đồng đội, cả người đang sống và người đã mất, từng đồng cam, cộng khổ, sống và chiến đấu trên đường Trường Sơn đã tạo điểm tựa tinh thần, động viên, khích lệ tôi hoàn thành tập hồi ức của mình.

Xin được gửi những dòng hồi ức này - như nén hương thơm tới vong linh những cán bộ, chiến sĩ, đồng chí, bạn hữu đã anh dũng hy sinh, vĩnh viễn hoá thân vào đất đá, cỏ cây Trường Sơn những ngày đánh Mỹ.

Nhân tập hồi ức được xuất bản, xin cảm ơn các đồng chí: Nguyễn Duy Tường, Trần Kỳ Vân, Phan Hữu Đại, Trọng Khoát đã góp công thể hiện, tu chỉnh; cảm ơn Tổng công ty xây dựng Trường Sơn Ban biên soạn lịch sử Bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh cung cấp tư liệu và nhiều đơn vị, cá nhân đã giúp đỡ để tôi hoàn chỉnh tập hồi ức. Cảm ơn Nhà xuất bản Quân đội nhân dân đã tạo điều kiện để tập hồi ức của tôi đến với bạn đọc đúng vào những ngày tháng 5 Kỷ Mão giàu ý nghĩa này.

Tháng 5-Kỷ Mão.

ĐỒNG SĨ NGUYỄN.

Đường Xuyên Trường Sơn

Chương 1 VÀO CUỘC

1.

Đầu năm 1965, đang là Phó tổng tham mưu trưởng, tôi được Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương đưa vào làm Chính uỷ Quân khu 4.

Lúc này, chiến tranh không còn giới hạn ở nam phần vĩ tuyến 17. Kể từ sau ngày 5 tháng 8 năm 1964, ngày mà Mỹ dựng đứng lên cái gọi là "Sự kiện Vịnh Bắc Bộ rồi cho máy bay, tàu chiến ồ ạt tập kích hòng "trả đũa Bắc Việt", lửa chiến tranh đã cháy rực trên cả hai miền Nam - Bắc.

Hơn bất cứ nơi đâu trên miền Bắc, Khu 4 - rẻo đất tự bao đời lao đao bởi những thách đố dữ dằn của thiên nhiên, bởi binh đao giặc giã, nay lại đứng ở tuyến đầu cuộc chiến đấu chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ.

Trưởng thành từ "những trận chiến đấu vỡ lòng" trên chính mảnh đất này, từng giữ nhiều cương vị chủ trì lực lượng vũ trang địa phương: xã, huyện, tỉnh; tiếp đó công tác ở cơ quan Bộ Quốc phòng, nay được trở về cùng quân và dân quê nhà đánh địch, mọi chuyện với tôi thật hợp lý, nhẹ nhàng? Điều trăn trở, thoáng chen chút lo lắng là chiến trường quen thuộc, nhưng kẻ thù mới là đế quốc Mỹ - tên sen đầm thế kỷ với bao cuồng vọng..., liệu tôi sẽ cùng đồng chí, đồng đội chèo chống sao đây trên cương vị công tác mới!

Ngày 6 tháng 1, chúng tôi lên đường khi chưa tỏ mặt người. Gió bắc cuối đông quất từng hồi ràn rạt, thổi tung đám lá vàng vừa lìa cành trong đêm. Khởi Cửa Nam, xe cùng gió hút theo đường Nam Bộ. Một hồi còi tàu rú lên từ phía ga Hàng Cỏ như thúc giục. Tạm biệt Hà Nội thân yêu, phố phường như còn ngái ngủ, mà nhịp sống đã trào lên những tín hiệu vội vàng của một ngày mới.

Dọc đường, càng vào phía trong, không khí chiến tranh như bức hoạ hiện dần đủ bố cục, sắc màu. Những nòng pháo quần lá nguy

trang vườn ngao nghể canh cầu Hàm Rồng, cầu Bùng, cầu Cẩm... Những hầm, hố cá nhân cũ - mới... rải dọc ven đường; những bức tường nhà trắng màu vôi được phủ vôi vàng nhựa đường, bùn đất... Vinh - "thủ phủ" của Khu 4 - thành phố giao thương trên bến dưới thuyền, ngày xưa vua Quang Trung - Nguyễn Huệ định chọn làm kinh đô, cho xây thành trên núi Quyết, gọi là "Phượng Hoàng Trung đô", nay bình tĩnh, vững vàng trong dáng vóc một thành phố đã dạn dày bom đạn. Người già, trẻ nhỏ sơ tán ra vùng ven. Chợ họp sớm, tan nhanh. Những trận địa súng máy phòng không được cấu trúc trên sân thượng nhà cao tầng, thấp thoáng bóng dáng nam nữ tự vệ...

Bộ Tư lệnh Quân khu 4 đã chuyển vào đóng ở địa đạo trong núi Quyết, sau đó chuyển lên đóng ở Nam Thanh, Nam Đàn - quê hương Bác, cách thành phố Vinh hơn hai chục cây số về phía tây bắc. Sinh hoạt của cơ quan quân khu lúc này đã thời chiến lắm, cẩn mật lắm. Cẩn mật tới mức, ngày ngày có một đồng chí trợ lý bảo vệ ngó ngó, nghiêng nghiêng, hề thấy chiếc khăn mặt nào, ai đó phơ dể "bị lộ" là cất ngay...

Tư lệnh Quân khu là anh Nam Long. Đúng là trái đất tròn! Sau 15 năm kể từ ngày kết thúc lớp bổ túc cán bộ trung cấp quân sự đầu tiên của Bộ mở ở Đại Từ - Thái Nguyên vào cuối năm 1950, tôi lại được làm việc cùng anh. Nhớ ngày đó, vừa là học viên, anh kiêm chức đại đội trưởng, tôi kiêm chức chính trị viên. Trong điều kiện học hành vô cùng khó khăn, thiếu thốn giữa núi rừng Việt Bắc, kíp làm việc của anh em chúng tôi đã giúp trường tổ chức, động viên lớp học được xem là "con cưng" của Bộ Tổng hoàn thành chương trình nhanh, gọn; bổ sung kịp thời cho các hướng chiến trường đang chuyển sang giai đoạn phản công.

Sau vài ngày "nhập cuộc", tôi dành thời gian tìm hiểu tình hình, chủ trương xây dựng thế trận chiến tranh nhân dân chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ trên địa bàn Quân khu 4.

Luận bàn với các anh trong Bộ Tư lệnh quân khu về mưu đồ nhất quán, lâu dài cũng như những thủ đoạn trước mắt của đế quốc Mỹ đối với cách mạng Việt Nam và ba nước Đông Dương. Tôi cho rằng chiến lược "Chiến tranh đặc biệt" mà Mỹ tiến hành ở miền Nam gần như thất bại hoàn toàn. Nay chúng tiến hành chiến tranh phá hoại miền Bắc, đánh trước tiên vào Khu 4 - hậu phương trực tiếp của chiến trường miền Nam, hòng làm suy yếu hậu phương chiến lược, làm lung lay ý chí, quyết tâm giải phóng miền Nam của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta và ngăn chặn mọi hoạt động chi viện chiến trường. Đồng thời đây cũng chính là hành động thăm dò của Nhà

Trắng để tiếp tục leo nấc thang mới trên chiến trường miền Nam.

Suy nghĩ của anh Nam Long đẩy vấn đề đi xa hơn: Chiến tranh xâm lược của Mỹ đã lên một nấc thang mới. Liệu rồi, sau một chuỗi những yếu tố tổng hợp diễn biến tình hình như vậy, Mỹ có dám cho quân đổ bộ vào nam Khu 4, thực hiện cuồng vọng "lấp sông Bến Hải" một thời của Ngô Đình Diệm hay không? Thực tình đây là một vấn đề nóng bỏng mà ở cương vị một Tư lệnh quân khu trực tiếp tiếp xúc với kẻ thù, ai cũng phải tính đến.

Hiểu được suy tính của anh, tôi thẳng thắn trao đổi:

- Không loại trừ việc Mỹ đưa quân ra miền Bắc, nhưng ở vị thế một quân khu, chúng ta chưa có đủ cứ liệu để khẳng định. Việc Mỹ tiến hành chiến tranh phá hoại miền Bắc là hoàn toàn bị động, nhất định chúng sẽ chuốc lấy những thất bại và hậu quả khôn lường.

Vấn đề trọng tâm mà chúng tôi dồn hết tâm lực nghiên cứu, trao đổi trong nhiều buổi làm việc, thậm chí cả trong bữa ăn, giờ nghỉ, là chỉ đạo, tổ chức thế trận chiến tranh nhân dân chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ trên địa bàn "vừa là tiền tuyến, vừa là hậu phương" này.

Ngày 7 tháng 2 năm 1965, đế quốc Mỹ mở chiến dịch đánh phá của không quân mang tên "Mũi lao lửa", cho máy bay đánh vào thị trấn Hồ Xá - Vĩnh Linh, thị xã Đồng Hới - Quảng Bình. Hôm sau chúng tiếp tục đánh phá một số nơi ở Quảng Bình, Vĩnh Linh, và ngày 11 tháng 2, máy bay Mỹ xâm phạm vùng trời Nghệ An. Qua ba ngày chiến đấu, quân và dân Quảng Bình, Vĩnh Linh và Nghệ An bắn rơi 12 máy bay Mỹ.

Cuộc chiến tranh phá hoại của địch tuy mới diễn ra một thời gian ngắn, nhưng mức độ ngày một ác liệt. Không chỉ tập kích bằng đường không, địch còn khiêu khích ta ở bờ bắc sông Bến Hải, dọc theo giới tuyến quân sự tạm thời, kết hợp bắn pháo từ các hạm tàu ngoài biển vào đất liền.

Trong một buổi làm việc bàn cách đánh trả không quân Mỹ, tôi trao đổi với anh Nam Long về chiến lược tập kích đường không, về tổ chức phòng không ở Mát-xcơ-va trong đại chiến thế giới lần thứ hai. Đây là một trong những nội dung tôi được học tập, nghiên cứu trong ba năm đào tạo tại Học viện Quân sự cao cấp Bắc Kinh, Trung Quốc. Đặc biệt, cách tổ chức phòng không bảo vệ Mát-xcơ-va lúc bấy giờ có nhiều kinh nghiệm mà chúng ta cần nghiên cứu, tham khảo. Tuy nhiên, lúc này Quân khu không được trang bị nhiều vũ khí, khí tài phòng không như Hồng quân Liên Xô. Điều chúng ta cần nghiên cứu, vận dụng là ý chí, lòng tự tin của binh sĩ; tài nghệ của

tướng lĩnh, sĩ quan chỉ huy trong việc sử dụng nhiều loại vũ khí, nhiều tầng, nhiều vòng hỏa lực bổ sung cho nhau, kết hợp đánh cận và thả khí cầu, dùng không quân đánh chặn vòng ngoài, dùng đèn chiếu phát hiện mục tiêu cho cao xạ đánh ban đêm... Với chính những điều đó, Hồng quân Liên Xô đã tạo được sức mạnh tổng hợp đánh địch, bảo đảm cho Mát-xcơ-va đứng vững trong mưa bom, bão đạn của không quân nước Đức phát xít.

Chiến tranh phá hoại mà đế quốc Mỹ đang tiến hành trên địa bàn Quân khu 4 cũng mang tính chất tập kích đường không, kết hợp pháo kích từ các hạm tàu từ biển vào, dĩ nhiên phương tiện chiến tranh của Mỹ đã hiện đại, tối tân hơn nhiều sau hơn hai thập kỷ chạy đua vũ trang kể từ sau đại chiến 2; đồng thời phạm vi đối tượng, mục đích đánh phá của chúng cũng khác nhiều. Với địa thế eo thắt - được xem là vùng "cán xoong" Khu 4, chủ tâm đánh phá của địch không ngoài huỷ diệt và ngăn chặn tuyến chi viện. chiến lược...

Sau khi nghe tôi trình bày những suy nghĩ của mình, anh Nam Long nói:

- Hiện nay Quân khu được Bộ tăng cường các đơn vị phòng không cấp trung đoàn, tiểu đoàn cao xạ, gồm các loại pháo phòng không 100 ly, 57 ly, 37 ly và pháo mặt đất phòng thủ bờ biển 122 ly, 82 ly; các loại súng máy phòng không cho bộ binh và dân quân tự vệ. So với yêu cầu thì lực lượng pháo phòng không và pháo mặt đất còn quá mỏng. Tuy vậy, trong hơn hai mươi ngày đầu, khi không quân Mỹ đánh rộng ra trên nhiều địa bàn, bộ đội chủ lực và dân quân tự vệ quân khu đã huy động tối đa vũ khí trang bị hiện có đánh trả có hiệu quả, bắn rơi máy bay, bảo vệ được mục tiêu.

Thiệt hại của bộ đội và nhân dân chưa có gì đáng kể. Bộ đội cũng như nhân dân hết sức tự tin, phấn khởi.

Từ thực tế đó, Quân khu uỷ và Bộ Tư lệnh quân khu thống nhất phát huy hiệu quả đạt được và khí thế sôi sục của lực lượng vũ trang, nhân dân quân khu, cần phải phổ biến nhanh những kinh nghiệm tốt, những hạn chế và khuyết điểm tới từng đơn vị; tổ chức ngay một số cụm phòng không, pháo ven biển tập trung hơn; đồng thời củng cố, xây dựng các loại trận địa phòng không, gồm trận địa kiên cố, trận địa dự bị, trận địa nghi binh. Đối với những trận địa phòng không dự bị tại trọng điểm, phải nguy trang chu đáo, sẵn sàng cơ động cao xạ từ nơi khác đến đánh địch khi cần thiết.

Các đơn vị địa phương thực hiện nghiêm chỉ lệnh của Bộ Tư lệnh quân khu.

Do xây dựng tốt cụm trận địa phòng không ở Rú Nài (thị xã Hà

Tĩnh), nên ngày 26 tháng 3 năm 1965, một đơn vị pháo phòng không đóng ở tỉnh Hà Tĩnh đã khéo kết hợp trận địa nghi binh và trận địa thật, hút máy bay địch đánh vào trận địa giả, tạo điều kiện cho trận địa thật tập trung hỏa lực bắn rơi 2 máy bay ngay từ đợt đầu.

Kinh nghiệm đánh máy bay địch của đơn vị pháo phòng không Rú Nài được phổ biến kịp thời cho các cụm trận địa phòng không bảo vệ thành phố Vinh và một số đơn vị khác bảo vệ trọng điểm giao thông ở Nghệ An, Hà Tĩnh.

Tiếp đó, tôi bàn với anh Nam Long và được anh nhất trí cho thí điểm sử dụng một đại đội pháo cao xạ 37 ly bất ngờ cơ động ban ngày từ Vinh ra chi viện cho trận địa pháo bảo vệ cầu Cẩm. Lực lượng cao xạ tăng cường đã đánh liên tục bốn đợt máy bay địch ném bom phá cầu, hạ một chiếc và bắn bị thương một chiếc khác. Cầu Cẩm vẫn an toàn, nối liền tuyến giao thông huyết mạch.

Khi máy bay địch hoạt động về đêm; không bị động, chúng tôi cho bố trí sáu đèn chiếu sáng của Liên Xô có công suất lớn ở ngay các cụm trận địa pháo để giúp pháo thủ bắt mục tiêu. Những đêm đầu khi máy bay địch đến đánh, đèn chiếu sáng được bật lên. Những pha đèn có công suất lớn quét giao nhau; theo đó, pháo thủ rất dễ phát hiện mục tiêu nhờ phản quang kim loại vỏ máy bay. Nhiều khẩu pháo hướng vào mục tiêu nhả đạn. Máy bay địch bị bất ngờ, hoảng hốt tháo chạy. Nhân dân xung quanh thành phố Vinh thấy đèn pha, đạn pháo của ta đuổi máy bay địch, sau chút ngỡ ngàng, lạ lẫm ban đầu không những không sợ mà còn reo hò phấn khởi. Thật là những đêm đầy không khí trận mạc trên tuyến lửa Khu 4.

Sau hơn một tháng thử sức với không quân Mỹ, đánh ngày có, đánh đêm có, tôi cùng anh Nam Long thấy cần sơ kết rút kinh nghiệm, đề ra phương hướng, nhiệm vụ mới chuẩn bị cho Quân khu uỷ họp ra nghị quyết và báo cáo lên Bộ. Ý định của chúng tôi là nêu phương hướng để cơ quan chuẩn bị. Trước hết căn cứ vào sự chỉ đạo của Quân uỷ, Bộ Quốc phòng, phân tích quy luật đánh phá bước đầu của địch, nhiệm vụ chủ yếu được giao, để rút kinh nghiệm trên ba mặt: đánh máy bay, đánh tàu chiến địch ở ven biển và chống địch khiêu khích ở dọc bờ bắc sông Bến Hải; chuẩn bị đối phó tình huống địch đổ bộ bất ngờ vào nam Quân khu; nhưng trọng tâm là đánh máy bay địch. Về đánh máy bay, phải phát động được mọi lực lượng, sử dụng được mọi loại vũ khí hiện có, đánh được mọi nơi, mọi lúc, hình thành thế trận phòng không nhân dân, lưới lửa phòng không nhiều tầng, nhiều lớp. Cụ thể là:

Ở các trọng điểm, cần xây dựng trận địa chốt, có công sự kiên

cố, công sự dự bị, trận địa nghi binh. Đồng thời kết hợp được các vòng, các tầng hỏa lực phòng không ba thứ quân; bộ đội phòng không, bộ binh và dân quân tự vệ để bảo vệ được mục tiêu trọng điểm, cầu đường...

Về diện, vừa bố trí trận địa sẵn ở các trọng điểm, chủ động cơ động được pháo cao xạ, vừa tổ chức dân quân, bộ binh tại chỗ đánh máy bay địch.

Đối với lực lượng pháo phòng thủ bờ biển, cần nghiên cứu xây dựng thêm các trận địa tại các mỏm đồi, hoặc núi nhô ra biển, các đảo ven biển; trang bị pháo 82 ly cho các trận địa của dân quân.

Củng cố các xã ven biển và khu vực bờ bắc sông Bến Hải theo hướng làng xã chiến đấu, lấy dân quân tự vệ làm nòng cốt, sẵn sàng đối phó với các hoạt động biệt kích, tập kích bất ngờ của Mỹ-ngụy.

Để thực hiện được đồng bộ những mặt công tác trên, một trong những nhân tố quyết định là tăng cường công tác tư tưởng nhằm đạt được mỗi thôn làng là một pháo đài, mỗi người dân là một chiến sĩ trong thế trận chiến tranh nhân dân chống chiến tranh phá hoại.

Tranh thủ thời gian cơ quan chuẩn bị, tôi xuống kiểm tra một số cụm trận địa phòng không, pháo bờ biển và địa bàn bắc vĩ tuyến 17, kết hợp làm việc với các tỉnh, trao đổi trực tiếp với các đồng chí trong Tỉnh uỷ Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình và Đặc khu uỷ Vĩnh Linh về chỉ đạo chống chiến tranh phá hoại của Mỹ trên địa bàn Quân khu; tôi còn muốn qua chuyến đi này có thêm nhiều điều thiết yếu chuẩn bị cho hội nghị Quân khu uỷ và hội nghị Hội đồng Quốc phòng quân khu sắp tới.

Ở Nghệ An, sau khi làm việc với anh Võ Thúc Đồng - Bí thư và các anh trong Thường vụ tỉnh uỷ, tôi xuống kiểm tra trực tiếp cụm phòng không bảo vệ thành phố Vinh. Các cụm phòng không bố trí trên địa bàn thành phố trong những ngày qua, cả bộ đội cao xạ, bộ binh và dân quân đã huy động tối đa hỏa lực đánh tốt, bắn rơi 5 máy bay, bảo vệ được Nhà máy Điện Vinh, phà Bến Thủy và cơ động chi viện đặc lực cho cụm phòng không bảo vệ cầu Cẩm...

Xuống thực địa, nhìn những hố bom sâu, nước xanh leo lẻo, những mảng tường đổ nát; xà, cột bê tông gãy gục, chông chênh bởi bom Mỹ, dấu tích kho cặn dầu ở bờ bắc Bến Thủy trúng bom cháy từ ngày Năm tháng Tám..., đủ cho tôi hình dung tới sự tàn khốc mà kẻ thù sẽ gieo xuống "Thành phố Đỏ" trong những ngày sắp tới.

Vào Hà Tĩnh, tôi làm việc với các anh trong Thường vụ tỉnh uỷ. Bí thư tỉnh lúc này là anh Nguyễn Xuân Linh. Rồi Văn phòng tỉnh uỷ, tôi đến kiểm tra cụm phòng không Rú Nài do đại đội 8 thuộc trung đoàn

pháo phòng không chốt giữ. Mới đây, trong những trận chiến đấu cuối tháng 3, đơn vị đã có sáng kiến xây dựng trận địa giả nghi binh, tạo điều kiện cho trận địa thật đánh có hiệu quả, hạ được máy bay. Đây có thể được xem là trận mở đầu cách đánh phục kích của bộ đội phòng không Việt Nam anh hùng.

Sau một đợt báo động, xe tôi đi thẳng vào trận địa. Đồng chí trung đoàn trưởng đón và hướng dẫn chúng tôi thăm hai trận địa nghi binh. Một nhóm gồm các bác thợ mộc xã Thạch Quý, Thạch Hà cùng một số cán bộ, chiến sĩ đang xây dựng trận địa nghi binh, gồm một đại đội pháo 37 ly giả làm bằng thân cây phi lao sơn đen.

Trận địa có nguy trang nhưng rất khéo, để máy bay địch dễ phát hiện. Biết là đoàn cán bộ quân khu đến thăm, kiểm tra, một bác thợ nhanh nhẩu hỏi tôi:

- Thủ trưởng coi, màn như rứa có giống không?

Tôi vui vẻ trả lời:

- Trông xa, tôi thấy giống lắm. Cứ đà này các bác lập xưởng sản xuất pháo 37 ly được rồi đấy...

Gió, nắng và tiếng cười ngập tràn trận địa. Một bác thợ khác nói thêm:

- Báo cáo thủ trưởng, hôm trước máy bay Mỹ ném bom hỏng ba khẩu pháo của hai trận địa giả. Nhưng khi chúng say mồi, tập trung đánh vào trận địa giả, thì trận địa thật của ta đã rảnh tay xoi tái hai chiếc của chúng. Máy bay rơi ngay tại chỗ...

Từ ánh mắt, nụ cười, giọng nói... của những người thợ - những lão nông, những người lính nơi đây đều toát lên ý chí mãnh liệt, lòng tự tin, niềm lạc quan thanh thản lạ thường.

Sau khi kiểm tra khắp lượt trận địa giả, trận địa thật cụm phòng không Rú Nài, thay mặt Quân khu uỷ, Bộ Tư lệnh quân khu, tôi biểu dương thành tích chiến đấu của trung đoàn, cảm ơn nhân dân thị xã Hà Tĩnh đã cùng bộ đội lập chiến công bắn rơi máy bay Mỹ, bảo vệ cầu Phủ, giữ vững giao thông trên tuyến đường số 1 và mở đầu một cách đánh mới của lực lượng phòng không.

Về nhiệm vụ sắp tới, tôi nhắc nhở trung đoàn cần di chuyển thường xuyên trận địa thật và trận địa giả, đừng để địch "điểm huyết" trận địa thật, vô hiệu hoá trận địa giả. Binh thư người xưa có dạy: Biết lừa địch để thắng địch thì thắng lợi lớn hơn, giá rẻ hơn.

Rời cụm phòng không Rú Nài, niềm tin trong tôi như được tăng thêm bội phần. Sau gần hai giờ vượt qua những xóm nghèo hai huyện Cẩm Xuyên, Kỳ Anh, xe chúng tôi đến đỉnh Đèo Ngang. Nơi đây có một trận địa pháo 122 ly phòng thủ bờ biển. Thêm một lần

qua Đèo Ngang, càng thấy được vị thế "thiên hiểm" của đỉnh đèo này. Thăm trận địa pháo, chúng tôi được đồng chí cụm trưởng báo cáo thời gian qua đã hai lần đơn vị "đánh cảnh cáo" tàu chiến của địch. Sẵn bản đồ tác chiến mang theo, tôi chỉ cho cán bộ đơn vị thấy năm cụm đảo ven biển, năm mỏm núi nhô ra biển từ bắc Nghệ An vào Vĩnh Linh và nói rõ ý định sắp tới quân khu sẽ căn cứ khả năng hỏa lực hiện có để điều chỉnh, bố trí thêm lực lượng những nơi có điều kiện, tạo tầm bắn của các trận địa giao nhau được thì sức mạnh hỏa lực sẽ được nhân lên. Riêng với trận địa trên đỉnh Đèo Ngang, tôi gợi ý cần bố trí thêm lực lượng phòng không gồm pháo 87 ly, súng máy 12,7 ly kết hợp với dân quân bắn máy bay. Vì Đèo Ngang là một trọng điểm trên tuyến quốc lộ 1.

Rời Đèo Ngang, tôi ngẫm về mấy câu thơ xưa của bà huyện Thanh Quan. Cũng là Đất nước, cũng là Tổ quốc, song không phải tâm trạng u hoài "nhớ nước", "thương nhà" mà bà Huyện từng gieo vào lòng lữ khách; choán ngợp trong tôi lúc này là sự sôi, cháy bỏng những toan tính, giải pháp để đối phó và đánh bại kẻ thù đang từng ngày, từng giờ mang bom đạn đến gây tội ác ở mảnh đất này.

Vào Quảng Bình, chúng tôi làm việc với anh Nguyễn Tư Thoan và một số anh trong Tỉnh uỷ, sau đó xuống thăm đội nữ pháo binh xã Ngư Thủy, huyện Lệ Thủy - một phân đội pháo bờ biển được thành lập sớm, khi tàu chiến Mỹ lảng vảng trên -Biển Đông. Về sau, phân đội này phát triển thành đại đội. Lúc chúng tôi đến có hai sĩ quan pháo binh đang hướng dẫn các nữ pháo thủ huấn luyện và củng cố công sự. Những nữ pháo thủ tuổi mười tám, đôi mươi đậm sức vóc con gái miền biển, xây ghép công sự, lao đạn pháo 82 ly nhẹ như chơi, hồn nhiên, tươi rói. Đúng là "Con gái mười bảy bề gãy sừng trâu!".

Tôi biểu dương và động viên các nữ pháo thủ cố gắng luyện tập, đánh giỏi, trừng trị kịp thời lũ cướp biển bảo vệ biển bờ quê hương, bảo vệ những con thuyền ngày đêm cần mẫn, nhọc nhằn bám biển. Tôi cũng lưu ý đơn vị phải coi trọng xây dựng các trận địa dự bị để khi cần phải di chuyển trận địa chính kịp thời, tránh tổn thất.

Kẻ địch không ngờ được ở bãi biển Ngư Thủy với những triền cát dài ngút mắt, rừng phi lao đón gió biển mặn mòi lại ẩn giấu một trận địa pháo mà chủ nhân là những cô gái vùng biển chân chất hiền từ như hạt thóc, củ khoai, đang sẵn sàng gọi bão lửa lên đầu chúng.

Tạm biệt Ngư Thủy, mang theo dư vị của biển, chúng tôi vào Vĩnh Linh. Sau một ngày làm việc với anh Hồ Sĩ Thản và các anh trong Đặc khu uỷ, tôi vào trực tiếp nắm tình hình một số xã bờ bắc

sông Bến Hải, kiểm tra các cụm pháo ven biển ở xã Vĩnh Mốc.

Là tiền đồn của hậu phương lớn, nên các hoạt động biệt kích, phi pháo, ném bom bằng máy bay của hải lực - không lực Mỹ đã đẩy chiến tranh đến từng căn nhà, góc vườn của người dân Vĩnh Linh sớm hơn bất cứ vùng quê nào trên miền Bắc. Đồng thời, chiến tranh cũng tôi luyện cho mỗi người dân, người lính nơi đây tinh thần cảnh giác, sẵn sàng chiến đấu rất cao. Bằng ý chí, mồ hôi và bằng máu của mình, nhân dân và lực lượng vũ trang Vĩnh Linh từng bước xây dựng được hệ thống hầm hào, địa đạo rất quy mô và kiên cố. Hệ thống địa đạo gồm: trạm cấp cứu, lớp học, hội trường, kho vũ khí, kho từng gia đình. Tất cả được làm rất công phu. Các gia đình đều có công sự, hầm chữ A chắc chắn. Địa đạo, công sự nối với nhau bằng những giao thông hào từ xã này qua xã khác. Đặc biệt ở Vĩnh Linh các vườn cây của gia đình nối tiếp nhau tạo thành những "vườn rừng" um tùm như một màn nguy trang khá lý tưởng mà thiên nhiên ban tặng. Ban ngày xe con chạy trong đường làng, dưới những tán cây "vườn rừng", máy bay địch khó phát hiện.

Ba ngày làm việc ở Vĩnh Linh, tôi như được tắm mình trong không khí sôi động, toàn dân khẩn trương sẵn sàng đánh địch bất cứ nơi, mọi lúc.

Qua làm việc với địa phương, các tỉnh đều thống nhất cần phát động mạnh hơn phong trào dân quân tự vệ dùng súng bộ binh bắn máy bay bay thấp; tăng thêm súng máy cao xạ 14,5 và 12,7 ly cho các xã trọng điểm; diễn tập, kiểm tra thường xuyên các cơ sở về hoạt động chống địch tập kích, đổ bộ ven biển; tổ chức phòng tránh tết, hạn chế thiệt hại, thương vong trong nhân dân. Riêng Quảng Bình đề nghị Quân khu trang bị thêm pháo 82 ly cho dân quân một số xã ven biển. Vĩnh Linh đề nghị tăng vũ khí hoá lực mới cho các xã dọc theo bờ bắc sông Bến Hải và đề nghị các địa phương trong Quân khu - chủ yếu là Nghệ An tiếp nhận số người già và các cháu nhỏ ra sơ tán...

Kết thúc một chuyến công tác ngắn ngày nhưng hiệu quả cao.

Ngoài những cứ liệu cần thiết làm cơ sở để Quân khu uỷ ra nghị quyết trong kỳ họp tới, thì hình ảnh làm trào dâng trong tôi niềm cảm phục, tự hào là những người dân quê tôi lam lũ, chân chất, luôn gồng mình lên trước những thách thức đố kỵ nghiệt ngã của thiên nhiên, đối bát mồ hôi lấy từng hạt thóc, củ khoai, đang bình tĩnh, tự tin chấp nhận cuộc đối đầu với một siêu cường đế quốc chủ nghĩa, có một nền công nghệ quân sự với bao phương tiện huỷ diệt hiện đại...

Niềm tin trong tôi về sức mạnh vô địch của chiến tranh nhân dân

chống chiến tranh phá hoại của Mỹ, cũng được nhân lên bội phần.

Về lại cơ quan quân khu, có thể do lúc này đang cuối xuân - đầu hạ, nóng lạnh thất thường; có thể do thay đổi địa thế công tác, bệnh viêm a-mi-đan mạn tính của tôi lại có cơ hoành hành. Theo lời khuyên của bác sĩ quân y, tôi quyết định trở ra Hà Nội, dành bốn ngày vào Quân y viện 108 cắt a-mi-đan.

Thời gian và công việc hối thúc. Sau khi ra viện, tranh thủ thăm gia đình một ngày là tôi vào luôn quân khu. Bởi cuộc họp Quân khu uỷ tới, tôi không thể vắng mặt.

Hội nghị Quân khu uỷ mở rộng tiến hành trong hai ngày 7 và 8 tháng 5 năm 1965. Dự họp ngoài các đồng chí trong Quân khu uỷ còn có các đồng chí Bí thư tỉnh uỷ Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình và Bí thư Đặc khu uỷ Vĩnh Linh. Bầu không khí sôi nổi nhiệt tình của hội nghị như được nung thêm bởi nắng hè, gió tây ở "thung lũng" Nam Thanh này.

Hội nghị nhất trí đánh giá của Bộ Tư lệnh quân khu: Qua gần ba tháng chiến đấu liên tục, quyết liệt, lực lượng phòng không và pháo mặt đất ven biển, bộ binh, dân quân tự vệ và nhân dân trong toàn quân khu đã đánh giỏi, bắn rơi nhiều máy bay, bắn trọng thương một số tàu chiến của địch. Các địa phương tổ chức cho nhân dân phòng tránh, phục vụ chiến đấu tốt; đặc biệt là công tác bảo vệ và phục vụ giao thông vận tải đạt hiệu quả cao. Quân khu uỷ nhất trí biểu dương cán bộ, chiến sĩ lực lượng vũ trang và nhân dân quân khu về những thành tích đã đạt được.

Về phương hướng tới, trên cơ sở những vấn đề được đề cập trong báo cáo của Bộ Tư lệnh quân khu, Nghị quyết hội nghị khẳng định: Quyết tâm lấy chiến tranh nhân dân đánh bại chiến tranh phá hoại, bất luận cuộc chiến tranh đó ác liệt đến mức nào... Sẵn sàng nhận và làm tốt nhiệm vụ chi viện và đi chiến đấu ở miền Nam. Tích cực, liên tục làm nhiệm vụ ở Lào. Làm tốt nhiệm vụ bảo vệ sản xuất, bảo vệ an ninh; đập tan mọi hoạt động tập kích, biệt kích, thổ phỉ; làm tốt công tác phòng không nhân dân. Chuyển hướng mọi hoạt động sản xuất, sinh hoạt của cơ quan Nhà nước, của nhân dân thích hợp với thời chiến, vừa phục vụ quốc phòng, vừa phục vụ dân sinh, làm cho công cuộc xây dựng chủ nghĩa xã hội vẫn tiếp tục phát triển ngay trong chiến đấu; càng chiến đấu, các mặt kinh tế, chính trị, quân sự càng phát triển, càng lớn mạnh... Hội nghị nhấn mạnh: Do đặc điểm vùng đất Khu 4 vừa hẹp vừa hiểm trở, dễ bị chia cắt, vì vậy nhiệm vụ vừa có tính cấp bách vừa có tính lâu dài của Quân khu là bảo vệ và bảo đảm bằng được giao thông vận tải trong mọi tình huống, phải tạo

mọi điều kiện hỗ trợ tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh thực hiện tốt nhiệm vụ chi viện cho chiến trường...

Để những chủ trương, giải pháp, trên đi vào thực tế, phát huy hiệu quả trong chỉ đạo thực tiễn cần có sự cố gắng nỗ lực của mọi người, mọi cấp và cần có thời gian. Tuy vậy, tôi cho rằng hội nghị

Quân khu uỷ mở rộng lần này là một sự kiện rất quan trọng.

Những vấn đề được nêu ra và giải quyết ở hội nghị đã đặt nền tảng cho cơ chế và nền nếp hoạt động lãnh đạo chiến tranh và xây dựng hậu phương Quân khu 4 trong suốt thời kỳ chống Mỹ, cứu nước.

Hội nghị kết thúc, đại biểu các tỉnh khẩn trương trở về địa phương phổ biến, quán triệt và tổ chức nhân dân, lực lượng vũ trang thực hiện nghị quyết. Anh em chúng tôi chia nhau xuống làm việc với một số đơn vị trực thuộc.

Từ đó phong trào xây dựng lực lượng phòng không ba thứ quân, xây dựng lực lượng phòng thủ bờ biển, đánh tàu chiến địch, huấn luyện diễn tập đánh địch tập kích bất ngờ các xã ven biển phát triển mạnh. Chiến tranh nhân dân chống chiến tranh phá hoại trên địa bàn Quân khu 4 phát triển lên một cao trào mới.

2

Không khí chiến đấu, sẵn sàng chiến đấu của lực lượng vũ trang và nhân dân Quân khu 4 đang dâng cao, vào trung tuần tháng 5 năm 1965, tôi được Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng điều sang làm Chính uỷ Mặt trận 565 bộ đội tình nguyện Trung - Hạ Lào. Tư lệnh mặt trận là anh Nguyễn Hữu An, Phó tư lệnh có các anh Hà Tuấn Khanh, Thái Cán. Mặt trận được thành lập vào đầu tháng 5 năm 1965 nhằm thực hiện chủ trương của Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng là tổ chức quân tình nguyện phối hợp với bộ đội Pa-thét Lào đánh bại các cuộc hành quân càn quét, tiến công của địch hòng lấn chiếm vùng giải phóng, phá hoại tuyến Đường Hồ Chí Minh; xây dựng, củng cố tăng cường lực lượng vũ trang, khôi phục và đẩy mạnh phong trào vùng sau lưng địch. Phạm vi hoạt động của Mặt trận 565 từ Trung Lào xuống Hạ Lào. Lực lượng gồm Trung đoàn 27, Trung đoàn 9, tiểu đoàn 1, tiểu đoàn 2 quân tình nguyện và một số đại đội, trung đội xây dựng cơ sở. Phía bạn có năm tiểu đoàn chủ lực bộ binh, một tiểu đoàn pháo mặt đất, một tiểu đoàn pháo cao xạ; mỗi tỉnh có từ một đến hai đại đội độc lập bộ đội địa phương...

Chiến trường Trung - Hạ Lào không xa lạ đối với tôi. Vào cuối năm 1943 đầu 1944, phong trào cách mạng Quảng Bình gặp khó khăn. Tổ chức Việt Minh bị vỡ; cán bộ bị địch truy lùng. Xứ uỷ Trung

Bộ quyết định đưa tôi và một số đồng chí sang Thái Lan hoạt động, sau đó trở lại làm công tác vận động Việt kiều ở tỉnh Thà Khéc của Lào. Tại đây, tôi vừa dạy học cho trẻ em Việt kiều, vừa làm thợ sơn để kiếm sống và tạo "vỏ bọc" để hoạt động.

Lần thứ hai tôi trở lại chiến trường này vào đầu năm 1953. Khi đó tôi đang là Cục phó Cục Tổ chức cán bộ, được Tổng Quân uỷ cử làm phái viên Bộ Tổng tư lệnh tham gia Bộ Tư lệnh mặt trận Trung - Hạ Lào do anh Hoàng Sâm làm Tư lệnh. Đã gần nửa thế kỷ trôi qua, song tôi vẫn nhớ trước lúc lên đường, anh Nguyễn Chí Thanh - uỷ viên Bộ Chính trị, Chủ nhiệm Tổng cục Chính trị ân cần dặn dò: "... Cả nước đang phối hợp với chiến trường Điện Biên Phủ. Nhưng phải có một số hướng quan trọng để căng kéo địch ra. Anh vào đó vừa tham gia Đảng uỷ Bộ Tư lệnh mặt trận, vừa giúp Bộ Tổng nắm tình hình, vừa giúp Tổng cục đôn đốc công tác chính trị tư tưởng...".

Mặt trận Trung - Hạ Lào đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, nhanh chóng tiêu diệt trung đoàn Lê Dương Ta-bo của Pháp trên đường 12, giải phóng hoàn toàn tỉnh Khăm Muộn. Trên đà thắng lợi Đại đoàn 325 - Đại đoàn Bình-Trị-Thiên do anh Trần Quý Hai làm Đại đoàn trưởng nhanh chóng tiến xuống Hạ Lào, đến thẳng Stung Treng, Campuchia như thế chẻ tre...

Được ra trận, lại được trở lại chiến trường quen thuộc khắc ghi những kỷ niệm một thời trai trẻ, tôi vô cùng phấn khởi và tự tin.

Cuối tháng 5 năm 1965, tôi vào sở chỉ huy tạm thời của mặt trận ở Hương Đô, Hương Khê, Hà Tĩnh và sau đó theo đường 12 sang đất bạn.

Tới mặt trận, tôi nhận được điện báo của Bộ là anh Nguyễn Hữu An vì nhiệm vụ khác không sang được, Bộ quyết định tôi vừa là Tư lệnh kiêm Chính uỷ. Trọng trách thật quá nặng nề.

Hướng hoạt động đầu tiên của Mặt trận 565 là khu vực Ma Hả Xay trên đường 12, nhằm phá vỡ hệ thống phòng ngự của địch ở đây, thu hút chủ lực địch ở các nơi đến, đặc biệt là chủ lực ở đường số 9, phá kế hoạch của địch lấn chiếm đường số 9, góp phần bảo vệ an toàn tuyến hành lang vận chuyển của Đoàn 559.

Sau khi nghe trình sát báo cáo tình hình cứ điểm của địch, anh Thái Cán - Phó tư lệnh, Tham mưu trưởng trình bày kế hoạch tác chiến mà anh cùng cơ quan chuẩn bị trước và đã thống nhất sơ bộ với Tỉnh uỷ, Tỉnh đội Khăm Muộn. Tôi nhất trí với kế hoạch đó và trao đổi thêm với anh Cán lệnh cho lực lượng của Mặt trận ở đường số 9 phối hợp với bạn nghi binh ở Mường Pha Lan. Hai trung đoàn 27 và 9 của ta ở hướng đường số 12 phối hợp với bộ đội Pa-thét Lào thực

hành chiến thuật vây điểm diệt viện, sử dụng một lực lượng bí mật luân rừng bao vây cứ điểm Nhom Ma Lạt, Ma Hả Xay; điều một trung đoàn tăng cường luân rừng bí mật phục kích trên đường số 12 đoạn giữa tỉnh lỵ Thà Khế và Ma Hả Xay.

Cuối tháng 10 - đầu tháng 11 năm 1965, ta bắt đầu đánh địch ở đường số 12. Đúng như Bộ Tư lệnh mặt trận dự kiến. Khi ta bao vây tiến công cứ điểm Nhom Ma Lạt do một tiểu đoàn quân Hoàng gia Lào chốt giữ, thì hai tiểu đoàn khác quân Hoàng gia Lào có quân Thái Lan phối hợp tức tốc từ Thà Khế cơ động đến giải vây.

Ta và bạn phục kích, diệt gọn tiểu đoàn đi sau. Tiểu đoàn đi đầu của địch hoảng loạn chạy vào rừng. Bộ Tư lệnh kịp thời lệnh cho một bộ phận lực lượng truy kích quân địch tháo chạy, đồng thời cho lực lượng chủ yếu còn lại tiến công Nhom Ma Lạt, Ma Hả Xay, phát triển đến cây số 15 giáp thị xã Thà Khế. Trận đầu ra quân chiến thắng giòn giã, thể hiện bước tiến đáng kể về kỹ thuật, chiến thuật của bộ đội tình nguyện trong tiến công đột phá vị trí hiểm yếu, làm vỡ tuyến phòng ngự của địch.

Sau thắng lợi ở đường 12, theo lệnh của Bộ, Tư lệnh Quân khu 4 thông báo cho Mặt trận 565 nhanh chóng đưa lực lượng xuống đường số 9 cùng với một trung đoàn của ta ở đó chuẩn bị cho đợt hoạt động mới.

Nhận điện của Bộ Tư lệnh quân khu, tôi lệnh cho các đơn vị khẩn trương chuẩn bị để cơ động xuống đường số 9. Trong thời gian nghỉ ngơi chuẩn bị, một tiểu đoàn quân tình nguyện chọn hang Bản Thảm, cách đường 13 hơn 20 cây số làm nơi tập kết trú quân.

Dồn quân vào hang là một trong những điều cấm kỵ về trú quân. Mặt khác, do say sưa với thắng lợi, mất cảnh giác, để lộ bí mật, tiểu đoàn này bị quân Hoàng gia Lào phối hợp với quân Thái Lan bịt cửa hang, vây hãm trong ba ngày, bao vây, chốt chặn và dùng loa gọi quân ta ra hàng. Bộ đội ta lợi dụng địa hình hang hốc, lèn đá, chiến đấu, quyết phá vây. Được tin báo về, tôi trực tiếp chỉ huy Trung đoàn 27 cơ động luân rừng bao vây quân địch. Phát hiện lực lượng ta đến giải vây, địch vội vàng tháo lui. Tiểu đoàn bị vây hãm trong hang nhanh chóng về vị trí tập kết mới, tiếp tục làm công tác chuẩn bị.

Trong cuộc đời binh nghiệp, mỗi một người lính có thể rút cho mình nhiều bài học kể cả thành công và không thành công, nhưng tôi tin rằng đối với những chiến sĩ, đặc biệt là đội ngũ cán bộ của tiểu đoàn quân tình nguyện ấy, đây là bài học khá thấm thía về tinh thần cảnh giác; về chọn vị trí tập kết, trú quân phải đảm bảo nhiều yếu tố thuận lợi cho mình; đừng bao giờ đưa mình vào thế "tiến thoái lưỡng

nan"...

Gần đến thời hạn đưa quân xuống hướng đường số 9, ngày 29 tháng 1 năm 1966, tôi trực tiếp xuống Trung đoàn bộ binh 27 kiểm tra công tác chuẩn bị. Xe đi giữa đường rừng đã chiến. Tôi như quên đi những cú xe xóc nảy người, bởi bao suy tính về công việc.

Bỗng tiếng máy bay rít lên và một ánh chớp xanh lè kèm theo một tiếng nổ chói tai. Đất trời như sập xuống, tối đen... Sau đó, khi tỉnh lại, tôi được nghe kể xe chúng tôi trúng bom máy bay Mỹ. Đồng chí Nguyễn Chơn lái xe hy sinh ngay trên tay lái. Tôi và mấy anh em y sĩ, bảo vệ đều bị thương nặng. Riêng tôi do vết thương ra nhiều máu nên ngất lịm đi.

Biết xe chúng tôi trúng bom, dân bản Lào kịp thời báo cho Trung đoàn 27. Anh Hoàng Đình Phụng - Chính uỷ trung đoàn đã trực tiếp cùng một tiểu đội nhanh chóng cáng chúng tôi vào đội điều trị của trung đoàn tại hang lèn Ca Vát gần đó. Trung đoàn cũng nhanh chóng đưa thi hài đồng chí Nguyễn Chơn về mai táng ở khu vực Bãi Dinh, trên đường số 12.

Bác sĩ đội điều trị của mặt trận kịp thời phẫu thuật, cầm máu cho tôi. Tỉnh lại, biết mình không thể bình phục ngày một, ngày hai, trong khi tình hình chiến trường đang phát triển từng giờ, tôi quyết định giao cho các đồng chí Hà Tuấn Khanh, Thái Cán đảm nhiệm mọi công việc trực tiếp chỉ huy Mặt trận 565, tiếp tục kế hoạch hoạt động ở hướng đường số 9, đồng thời điện báo về Bộ Tư lệnh Quân khu 4.

Quân khu cho đón tôi về Quân y viện 4 lúc này đã chuyển lên sơ tán ở núi Đại Huệ, Nam Đàn, không xa nơi Bộ Tư lệnh quân khu đóng là mấy. Lưu lại Quân y viện 4 chỉ một thời gian ngắn, tôi được chuyển tiếp ra Quân y viện 108. Những ngày điều trị tại quân y viện, tôi luôn sống trong tâm trạng của một người chưa hoàn thành nhiệm vụ, còn mang nợ với chiến trường.

3

Sau hơn một tháng vừa chữa chạy vết thương, vừa điều dưỡng tại Quân y viện 108, sức khỏe của tôi dần bình phục.

Gần một trăm ngày kể từ lúc tôi bị thương giữa rừng Lào, tình hình cuộc chiến trên hai miền Nam - Bắc đã phát triển hết sức mau lẹ. Ở miền Nam, bị thất bại trong cuộc phản công mùa khô 1965-1966, đế quốc Mỹ tiếp tục tăng quân, ráo riết chuẩn bị mở cuộc phản công lớn lần thứ hai. Cùng với việc tung quân chiến đấu vào chiến trường miền Nam lên tới 30 vạn, đế quốc Mỹ không ngừng gia tăng cường độ, lực lượng không quân, hải quân đánh phá miền Bắc. Chính trong những ngày hè nóng bỏng năm 1966, đế quốc Mỹ đã

cho máy bay ném bom kho xăng Đức Giang (phía bắc Hà Nội), kho xăng Thượng Lý (Hải Phòng)... Lửa chiến tranh bốc cao ngùn ngụt. Kẻ thù đã leo nấc thang mới cực kỳ nghiêm trọng.

Trước những hành động xâm lược mới của đế quốc Mỹ, ngày 17 tháng 7 năm 1966, Chủ tịch Hồ Chí Minh kêu gọi quân và dân cả nước: "... Chiến tranh có thể kéo dài 5 năm, 10 năm, 20 năm hoặc lâu hơn nữa. Hà Nội, Hải Phòng và một số thành phố, xí nghiệp có thể bị tàn phá, song nhân dân Việt Nam quyết không sợ! Không có gì quý hơn độc lập, tự do..."

Lời của Bác thiêng liêng như lời đất nước, có sức động viên mạnh mẽ quân và dân cả nước đoàn kết một lòng, vượt mọi hy sinh gian khổ, kiên quyết chiến đấu đến thắng lợi hoàn toàn.

Chiến trường hồi thúc, và tôi lại có dịp trả "nợ chiến trường".

Sau khi vết thương khỏi và sức khỏe bình phục, tháng 5 năm 1966, tôi nhận quyết định của Quân uỷ Trung ương điều vào làm Chính uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn - Đoàn 559.

Lại thêm một lần chia tay vợ, con và người thân, chia tay Hà Nội, tôi hối hả lên đường. Bộ Tư lệnh Trường Sơn đóng tại thôn Lý Nhân, xã Đại Trạch, huyện Bố Trạch, Quảng Bình. Tư lệnh Đoàn 559 lúc này là anh Hoàng Văn Thái. Không rõ do yêu cầu nhiệm vụ, do chiến sự ác liệt, cơ quan Bộ Tư lệnh 559 đã chuyển dời bao lần mà khi tôi đến hết thấy đều ở nhờ nhà dân. Tôi ở và làm việc tại nhà cháu Lê Xuân Kiệm, thôn Lý Nhân, kề ngay cầu Chánh Hoà - một trong những trọng điểm đánh phá ác liệt của không quân Mỹ. Do vậy, chỉ mới mấy ngày đặt chân tới đây tôi đã chứng kiến nhiều đợt oanh kích dữ dội của máy bay Mỹ, có cả máy bay B.52.

Với bản tính dũng cảm, bình tĩnh, mưu trí..., sau một thời gian đương đầu với không quân Mỹ, quân và dân nơi đây không những trụ vững, chiến đấu bắn rơi máy bay Mỹ, bảo đảm giao thông thông suốt, mà còn gạn lọc được nhiều kinh nghiệm chống chiến tranh phá hoại. Tuy vậy, để có thể giảm thương vong, sau khi tìm hiểu tình hình chung, tôi trao đổi với cán bộ địa phương động viên nhân dân củng cố hầm hào. Mỗi gia đình nên có hai hầm chữ A, cách nhau ít nhất 25 mét, có giao thông hào nối nhau. Khi địch đến đánh nên chia số người trong gia đình ra hai hầm. Cán bộ xã phải tổ chức thực tập để tạo thành nền nếp. Bộ đội Đoàn 559 cũng phải thực hiện như vậy.

Ở "đất lửa" Quảng Bình, nơi mà mỗi tấc đất, ngọn cỏ nhỏ nhoi đều phải "cống" tới cả quả bom hàng trăm bảng Anh; khi mà ranh giới giữa sự sống và cái chết quá mỏng manh thì mọi giải pháp có thể bảo toàn được từng con người, từng gia đình như một "tế bào"

của cộng đồng, để chiến đấu và chiến thắng kẻ thù, đều phải tính.

Trường Sơn lúc này đang vào mùa mưa, lực lượng chủ yếu của tuyến đã tập kết về nước và ra miền Bắc, bởi vậy, cho dù nóng lòng muốn "nhập tuyến", tôi cũng không thể bất chấp quy luật tự nhiên, đành ở lại hậu tuyến cùng các anh trong Bộ Tư lệnh chuẩn bị cho một mùa ra quân mới.

Mọi việc đang được tiến hành khẩn trương, cuối tháng 7 năm 1966, Quân uỷ quyết định điều tôi về làm Phó chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần. Theo lệnh trên, tôi đành chia tay các anh trong Bộ Tư lệnh 559, quay ra Hà Nội với bao dự định còn dang dở.

Người mà tôi gặp và làm việc đầu tiên khi về nhận nhiệm vụ ở Tổng cục Hậu cần là anh Đinh Đức Thiện - Chủ nhiệm Tổng cục.

Vào việc anh Đinh Đức Thiện cho biết trước đây, trên điều tôi làm Chính uỷ Đoàn 559, nhưng mãi tới tháng 12 thì Đoàn 559 mới vào mùa vận chuyển. Bởi vậy, tôi lại được điều về giữ chức Phó chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần, phụ trách Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần tiền phương. Với địa giới từ nam Bến Thủy vào đến Vĩnh Linh (gồm Hà Tĩnh, Quảng Bình, Đặc khu Vĩnh Linh), Tổng cục Hậu cần tiền phương có nhiệm vụ tiếp nhận hàng hoá phía sau, tổ chức chuyển giao cho Tuyến 559 tại các cửa khẩu dọc biên giới Việt - Lào trên đường 12 và đường 20.

Theo ý anh Thiện, để tạo chân hàng tại các cửa khẩu, nhiệm vụ của Tổng cục Tiền phương trong bốn tháng cuối năm 1966 là phải chuyển lên đó khối lượng hàng bằng khoảng 70 phần trăm lượng hàng Đoàn 559 chuyển giao chiến trường cả năm 1967. Làm được như vậy, Tuyến 559 và tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương sẽ hoàn toàn chủ động, "rảnh tay" đối phó với mọi hoạt động đánh phá, ngăn chặn của kẻ thù trong mùa khô tới.

Là người sinh ra và lớn lên trên xứ sở gió tây, cát trắng, từng chịu cảnh "no bão lụt, đói cơm khoai", tôi hiểu "tính trời" lắm.

Không do dự, tôi trao đổi với anh Thiện:

- Báo cáo anh, ở Hà Tĩnh, Quảng Bình, Vĩnh Linh, bốn tháng anh dành cho chúng tôi là bốn tháng của mưa gió, bão lụt; đặc biệt về cuối là mưa dầm, lắm khi mưa dầm "thối" đất. Kẻ địch lại gia tăng cường độ đánh phá ngăn chặn quyết liệt, nên khó khăn về cầu đường và vận tải sẽ nhân lên gấp bội.

Dường như đã chuẩn bị trước tình huống tôi nêu ra, nên sau một thoáng im lặng, anh Thiện nói, với cách nói chậm, ngắt mạch, đầy cân nhắc và quyết đoán:

- Biết vậy, nhưng không có cách nào khác. Chúng ta hãy thử

nghiệm. Anh là Tổng tham mưu phó, tôi tin anh sẽ có cách.

Chưa trực tiếp làm việc với anh Đinh Đức Thiện, nhưng trước đây cũng đã có dịp để tôi cảm nhận đôi điều về anh.

Mùa hè năm 1946, tôi được cùng anh Thiện dự khoá đào tạo đầu tiên của Trường Nguyễn Ái Quốc Trung ương. Lớp học mở tại Hà Đông. Sau ba tháng dự khoá, theo lệnh trên, tôi bỏ dở chương trình để trở về trực tiếp cùng các anh trong Tỉnh uỷ, Uỷ ban tỉnh Quảng Bình tổ chức quân và dân tỉnh nhà cản bước tiến của quân Pháp đang tiến ra bắc Trung Bộ. Ba tháng dự lớp ngắn ngủi, song in đậm trong cảm nhận của tôi về anh Đinh Đức Thiện là một người có cá tính mạnh. Sau này qua những năm cùng công tác ở cơ quan Bộ, tôi biết anh là một cán bộ có tầm nhìn xa, thẳng thắn, chân thành.

Đặc biệt anh là người có công lớn đối với ngành vận tải quân sự.

Thời chín năm chống Pháp, ở cương vị Cục trưởng Cục Vận tải, anh đã giúp Bộ Tổng tổ chức ~hành công việc vận tải phục vụ nhiều chiến dịch; thành công nhất là chiến dịch Điện Biên Phủ.

Nay với cương vị Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần, đúng hơn là thành viên Quân uỷ Trung ương, được giao đặc trách công tác hậu cần, những ý kiến anh đề xuất trên cũng là biểu hiện tầm nhìn xa và chứng tỏ anh là con người luôn tìm cách giành chủ động để thực hiện ~lợi nhiệm vụ chi viện chiến trường. Bởi vậy, tôi cho rằng sáu chữ "Tôi tin anh sẽ có cách" là xuất phát từ lòng tin trong anh chứ không có nghĩa là sự thách thức. Tôi đón nhận lòng tin của anh như một sự hỗ trợ tích cực, một thuận lợi. Tuy vậy cách gì đây là cả một vấn đề không đơn giản, không nhẹ nhàng chút nào.

Địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt ở vùng "cán xoong", gây cho ta nhiều khó khăn, tổn thất. Song bằng chút vốn sống thực tế, tôi tin chắc địch đánh có nơi, có lúc, còn thời tiết sẽ gây khó khăn, cản trở cho toàn tuyến suốt bốn tháng mùa mưa, nhất là những tuyến độc đạo, đường đất. Khó khăn, thử thách chồng chất đang chờ. Nhưng trách nhiệm thiêng liêng đối với chiến trường miền Nam và nước bạn hối thúc tôi sớm vào địa bàn, kết hợp kinh nghiệm với thực tiễn để tìm lời giải cho bài toán hóc búa này.

Để có thể nhanh chóng thực hiện nhiệm vụ, tôi đề nghị Tổng cục điều cho một số cán bộ tham mưu giúp việc có năng lực và hiểu biết công việc ở địa bàn mà Tiền phương Tổng cục đảm trách.

Một may mắn lớn là trước khi vào phụ trách Tổng cục Hậu cần tiền phương, đầu tháng 8 năm 1966, tôi được dự một cuộc họp của Bộ Quốc phòng do Đại tướng Bộ trưởng Võ Nguyên Giáp, chủ trì - một vị tướng Tổng chỉ huy quân đội ta, có tài thao lược, dày dặn kinh

nghiệm. Cuộc họp được tiến hành nhằm đánh giá hoạt động vận chuyển chi viện của Đoàn 559 trong mùa khô 1965-1966, tìm ra nguyên nhân vì sao vận chuyển cơ giới ở tây Trường Sơn tồn thất nặng và chưa thành công. Một cuộc họp bao trùm bởi không khí sôi nổi, thẳng thắn, pha chút căng thẳng, gay cấn.

Về nguyên nhân chưa thành công trong tổ chức vận tải cơ giới của Đoàn 559 mùa khô 1965-1966, có hai loại ý kiến.

Loại ý kiến thứ nhất cho rằng địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt như vậy, chúng ta không thể nào tổ chức vận chuyển cơ giới được. Phải lấy vận chuyển thô sơ - chủ yếu là gùi thồ như giai đoạn trước làm phương thức chủ yếu, "nhỏ, chậm nhưng chắc".

Loại ý kiến thứ hai chiếm đa số, trong đó có ý kiến của các anh Phan Trọng Tuệ, Văn Tiến Dũng, Đinh Đức Thiện... là những người trực tiếp tổ chức chỉ huy vận tải cơ giới mùa khô 1965-1966. Các anh khẳng định: Cần phải lấy vận tải cơ giới làm phương thức vận tải chủ yếu. Tại sao vận tải cơ giới chưa thành công, ta phải tìm đúng nguyên nhân mới khắc phục được. Và lại, mới qua một mùa vận tải, kinh nghiệm chưa nhiều, chưa nên vội khẳng định là không thể tổ chức vận tải cơ giới. Chiến trường yêu cầu chi viện ngày càng lớn. Trên một tuyến chi viện chiến lược với chiều dài hơn 1.300 cây số, nếu lấy gùi thồ làm phương thức vận tải chủ yếu thì không nuôi nổi nội bộ, còn nói chi đến chi viện chiến trường...

Đại tướng Bộ trưởng chăm chú lắng nghe từng ý kiến và kết luận: Trên chiến trường miền Nam, Mỹ đã chuyển từ chiến lược "chiến tranh đặc biệt" sang thực hiện chiến lược "chiến tranh cục bộ". Chúng huy động hơn một triệu quân Mỹ, chư hầu và quân nguy Sài Gòn nhằm đánh bại cách mạng miền Nam trong vòng 25-30 tháng. Đồng thời, chúng đẩy mạnh chiến tranh phá hoại miền Bắc, âm mưu đưa miền Bắc trở lại thời kỳ đồ đá; ngăn chặn miền Bắc chi viện cho chiến trường. Từ nửa nước có chiến tranh, nay cả nước có chiến tranh với hai phương pháp khác nhau. Trung ương Đảng chủ trương phải động viên và tổ chức cả nước kháng chiến chống Mỹ. Theo hướng đó, tôi đồng ý với ý kiến các anh Văn Tiến Dũng, Phan Trọng Tuệ, Đinh Đức Thiện và nhiều ý kiến khác. Tuyến vận tải chi viện chiến lược 559 tuy đang gặp nhiều khó khăn, nhưng chúng ta nhất định tìm được giải pháp hữu hiệu để đẩy mạnh công cuộc chi viện cho miền Nam. Phải lấy vận tải cơ giới làm phương thức vận tải chủ yếu; tùy nơi, tùy lúc mà kết hợp vận tải thô sơ. Ta không còn cách lựa chọn nào khác, bởi yêu cầu chi viện của chiến trường ngày càng lớn.

Bộ Tổng tham mưu, Tổng cục Hậu cần, Tổng cục Chính trị, Bộ Tư lệnh 559 trực tiếp phối hợp với các chiến trường, các quân binh chủng, các địa phương để phát huy sức mạnh tổng hợp, khắc phục khó khăn trước mắt. Bộ Tổng Tư lệnh phân công anh Đinh Đức Thiện trực tiếp giúp Bộ Tư lệnh 559.

Những ý kiến đầy tinh thần trách nhiệm trình bày tại hội nghị và đặc biệt là kết luận của đồng chí Võ Nguyên Giáp là cơ sở, là chỗ dựa vững chắc tạo trong tôi niềm tin, quyết tâm tìm biện pháp, giải toả những vướng víu, lo lắng, trăn trở khi nhận nhiệm vụ mới. Thực lòng, không một người cầm quân nào không khỏi trăn trở, dằn lòng, thậm chí đốn đau khi chiến trường yêu cầu đánh lớn, chủ lực của ta trên chiến trường phát triển mạnh, có khả năng tác chiến quy mô lớn song đành bó tay bởi bảo đảm hậu cần chưa ngang tầm. Năm 1965, khi còn là Tư lệnh kiêm Chính uỷ Mặt trận 565 tôi phải quyết định lùi kế hoạch tác chiến ở đường số 9 vì thiếu gạo là sự kiện tôi chưa dễ gì nguôi quên. Bởi vậy, tư tưởng phải lấy vận tải cơ giới làm phương thức chủ yếu trong tổ chức vận chuyển chi viện chiến trường đã hằn sâu trong tâm thức của tôi từ cuộc họp quan trọng ấy.

Lúc này anh Đinh Đức Thiện cũng đã cho sắp xếp hoàn chỉnh bộ máy của Tổng cục Hậu cần tiền phương; gọn nhẹ, nhưng đủ cán bộ chuyên môn cần thiết. Trong đó có anh Đinh Thiện là một cán bộ có kinh nghiệm công tác tham mưu kế hoạch hậu cần được bổ nhiệm Tham mưu trưởng Tổng cục Tiền phương.

Địa bàn mà Tổng cục Tiền phương được phân công có hai trục dọc chính là quốc lộ 1 và quốc lộ 15, tổng chiều dài 500 cây số và hai trục ngang xuyên qua dãy Trường Sơn là đường 12 và đường 20 với tổng chiều dài hơn 200 cây số. Toàn bộ lực lượng được bố trí thành bốn binh trạm: 9, 12, 14 và 16.

Để có thể bao quát được toàn bộ địa bàn đó, tôi trao đổi với anh Đinh Thiện nhất thiết phải đặt sở chỉ huy ở trung tâm, gần trục đường chính, gần trọng điểm địch đánh phá. Địa điểm hội đủ những tiêu chuẩn đó là xã Hương Đô, huyện Hương Khê, Hà Tĩnh.

Đây cũng là nơi sở chỉ huy Mặt trận 565 đứng chân trước khi vượt biên giới sang làm nhiệm vụ quốc tế trên đất bạn Lào.

Ảnh: Xã Hương Đô, phía trước là ngôi làng đóng Sở chỉ huy 559 do Đồng Sĩ Nguyên làm tư lệnh.

Thống nhất với nhau những vấn đề cơ bản, anh Đinh Thiện cùng với cán bộ Tổng cục Hậu cần tiền phương vào Hương Đô triển khai sở chỉ huy. Tôi tranh thủ vào làm việc với Bộ Tư lệnh Quân khu 4, lúc này do anh Đàm Quang Trung làm Tư lệnh, thông báo nhiệm vụ của

Tổng cục.Hậu cần tiền phương và đề nghị Quân khu phối hợp, hỗ trợ.

Về Hương Đô, sau khi ổn định tổ chức, tôi nêu những vấn đề cần chuẩn bị cho hội nghị quán triệt nhiệm vụ của Tổng cục Hậu cần tiền phương và giao anh Đinh Thiện ở nhà triển khai khẩn trương để mở hội nghị càng sớm càng tốt. Còn tôi tiếp tục vào làm việc với Tỉnh uỷ, Uỷ ban Hành chính hai tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, Đặc khu Vĩnh Linh và nắm tình hình, làm việc với bốn binh trạm. Binh trạm 9 đóng ở ngã ba Lạc Thiện, Đức Thọ, Hà Tĩnh.

Ba binh trạm còn lại đều thuộc đất Quảng Bình. Binh trạm 12 đóng ở Khe Ve gần đường 12, huyện Tuyên Hoá, do anh Nguyễn Đàm làm Binh trạm trưởng. Binh trạm 14 do anh Hoàng Trá làm Binh trạm trưởng đóng ở cây số 16 đường 20. Binh trạm 16 đóng ở khu vực Thạch Bàn, huyện Lệ Thủy, do anh Phan Tây làm Binh trạm trưởng.

Qua làm việc với các tỉnh và các binh trạm, tôi được biết đường chiến lược 15 đi qua địa phận Hà Tĩnh, Quảng Bình có ngã ba Đồng Lộc, phà Địa Lợi, các ngầm: Lộc Yên, Khe Ác, La Khê, Khe Ve, Khe Rinh, Cà Tang, phà Xuân Sơn, ngầm Bùng, phà Long Đại và đường số 1 có phà Bến Thủy, phà Gianh... là những trọng điểm địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt nhất.

Thời gian quá hạn hẹp, tôi chỉ có thể dừng lại ở ngã ba Đồng Lộc (Can Lộc - Hà Tĩnh), Khe Rinh (Tuyên Hoá) và phà Xuân Sơn (Bố Trạch, Quảng Bình), mỗi trọng điểm hai đêm một ngày. Với khoảng thời gian ít ỏi nhưng quý giá đó, tôi có dịp tiếp xúc và tìm hiểu qua lực lượng vận tải, anh chị em thanh niên xung phong, lực lượng giao thông của Bộ Giao thông và của các tỉnh, công binh, cao xạ... nhiều điều bổ ích; kết hợp xem xét địa hình, đường, ngầm, phà... tại các trọng điểm; theo dõi hoạt động đánh phá của địch một ngày đêm, cách đánh trả của bộ đội cao xạ, dân quân và cách khắc phục hậu quả đánh địch phá của các lực lượng bảo đảm giao thông.

Từ những vấn đề lược lặt được qua thực tiễn, tôi kết luận sơ bộ:

- Về tình hình đường sá, quốc lộ 1 đi qua địa bàn Tổng cục Hậu cần tiền phương phụ trách tuy là đường nhựa nhưng toàn bộ cầu đã bị địch đánh hỏng. Đường số 1 lại vượt các con sông lớn, qua địa hình ruộng nước, xa nguồn vật liệu, khó khắc phục kịp thời sau khi bị địch đánh phá, nên không thể là hướng chính. Đường 15 chạy men theo chân phía đông dãy Trường Sơn, đường 12 là đường cũ cùng với đường 20 mới mở đều là những tuyến độc đạo, mặt đường được rải đá còn ít, lại nằm trên địa hình đồi núi có độ dốc lớn, hiểm trở,

nhiều đoạn qua các thung lũng sinh lầy; vào mùa mưa, xe qua lại vô cùng khó khăn. Các sông chảy qua địa bàn này tuy nhỏ, nhưng chưa có cầu. Vì vậy xe hành quân theo các tuyến đường kể trên đều phải qua phà. Suối nhiều tạo sự chia cắt mạnh. Vào mùa mưa, lũ đột ngột dâng cao, nước chảy xiết. Muốn xe qua được phải làm ngầm cao.

Về thời tiết trong năm số ngày nắng ít hơn ngày mưa. Đặc biệt bốn tháng cuối năm thường có mưa dầm. Những ngày mưa dầm, trần mây thấp, mù khá đặc. Vào ngày nắng, buổi sáng mây mù kéo dài đến 9-10 giờ và chiều xuống, sau 16 giờ đã có mây mù.

Địch đã dày công nghiên cứu địa hình phức tạp, thời tiết khắc nghiệt, nên bước đầu chúng đã tìm được cách đánh phá phù hợp.

Nơi đây máy bay không thể bay đội hình lớn, không thể bay thấp và không hoạt động liên tục. Gần như thành quy luật, vào những ngày nắng ráo, buổi sáng thường từ 9 đến 11 giờ, chúng cho máy bay trinh sát hoạt động. Buổi chiều từ 14 đến 16 giờ, máy bay cường kích đến đánh phá các trọng điểm định trước, như: bến phà, ngầm, quãng đường qua ruộng nước. Buổi tối, từ 18 giờ trở đi, đều đặn cách quãng một giờ, máy bay địch lại đến thả pháo sáng, rải bom bi và bắn rốc két vào các trọng điểm đó, nhằm sát thương, khống chế hoạt động sửa đường, bảo đảm vận chuyển vượt trọng điểm.

Những ngày có mây mù, hoặc mưa, địch thường cho máy bay thả bom theo toạ độ với nhiều chủng loại: bom nổ chậm, bom nổ nhanh và dùng cả máy bay chiến lược B.52 ném bom rải thảm; việc thả pháo sáng, rải bom bi, bom sát thương giảm so với ngày nắng ráo!

Những cứ liệu thực tế gợi cho tôi nhớ lại tình tiết ngày hoàn thành chương trình đào tạo tại Học viện quân sự cấp cao Bắc Kinh về nước. Sau ba năm xa đất nước, xa nhà, ngồi trên máy bay tôi rạo rực, bồn chồn chờ đợi phút giây máy bay tiếp đất. Nhưng trời Hà Nội hôm đó đầy mây mù. Biết là đường băng sân bay Gia Lâm trải dài dưới sỏi cánh mà máy bay không sao hạ cánh được. Sau mấy vòng quần lượn, phi công đành lòng cho máy bay trở lại Trung Quốc. Như vậy, dầu có tối tân, hiện đại mấy, máy bay vẫn còn những hạn chế chưa khắc phục được trong điều kiện thời tiết phức tạp.

Về ta, bộ đội, lực lượng giao thông, thanh niên xung phong và nhân dân vẫn trụ bám kiên cường ở những "túi bom", "túi lửa" này, chiến đấu dũng cảm, lạc quan. Vì sự sống của tuyến đường, vì công cuộc chi viện chiến trường, những người dân "tuyến lửa" quê tôi nguyện: "Xe chưa qua, nhà chẳng tiếc, hay "Nhà tan cửa nát cũng ừ, đánh tan giặc Mỹ, cực chừ sướng sau...".

Thử hỏi có đạn bom nào, có mưu ma chước quỷ nào của kẻ thù có thể khuất phục được ý chí, quyết tâm đánh Mỹ, giành độc lập, tự do của con người Việt Nam?

Tinh thần, ý chí con người nơi đây là vậy, nhưng do các binh trạm chưa có tổ chức chuyên sâu để nắm chắc tình hình địch, ta, đặc biệt là tình hình thời tiết, đường sá và những yếu tố khác ảnh hưởng trực tiếp tới các hoạt động bảo đảm giao thông, vận chuyển chi viện, nên chưa phân tích để thấy rõ chỗ yếu, chỗ mạnh của hai phía. Hệ quả là ta chưa lợi dụng được triệt để chỗ yếu của địch, nhất là lợi dụng những ngày thời tiết xấu, trần mây thấp, mù dày, kết hợp phát huy tối đa điểm mạnh của ta để thực hiện vận chuyển đạt hiệu quả. Các tỉnh, các binh trạm trong khu vực mới làm được chức năng chỉ đạo; chưa tổ chức được chỉ huy hiệp đồng tác chiến ở các trọng điểm. Do đó, chiến đấu bảo đảm giao thông vận tải ở các trọng điểm còn phân tán, rời rạc, chưa tạo được sức mạnh tổng hợp có sự chỉ huy thống nhất, nên mặc dù tốn nhiều công sức, thậm chí thương vong, nhưng đường vẫn tắc liên tục. Lực lượng cao xạ vừa mỏng vừa chưa nắm vững tư tưởng tác chiến: kết hợp bám chắc trọng điểm với cơ động linh hoạt, đúng nơi, đúng lúc. Lực lượng công binh, thanh niên xung phong, giao thông hầu như sửa chữa cầu đường vào ban đêm, không lợi dụng những lúc mưa dầm, nhiều mây mù để tổ chức sửa chữa đường, ngầm ban ngày. Về kỹ thuật chưa chuyển sang rải đá ở những quãng đường lầy lội, mà chỉ chống lầy tạm bợ, "bằng bó" bằng những vật liệu như: bao bồi, gỗ, củi..., không bảo đảm được cho xe tải nặng chạy ban ngày khi có mưa dầm...

Hạn chế khá trầm trọng, theo tôi, là tại các trọng điểm, những quãng đường đi qua ruộng nước sinh lầy, thung lũng hẹp, vượt sông, suối... đa phần vẫn là đường độc đạo, chưa mở được đường vòng, đường tránh; chưa tạo được nhiều bến phà, ngầm... để vượt các sông suối. Trong khi đó, địch gần như nắm bắt được quy luật hoạt động khắc phục của ta. Khi đánh trúng một trọng điểm, địch đã dự đoán ta phải mất bao nhiêu thời gian, lực lượng để khắc phục. Do đó, khi ta san lấp xong hố bom, chúng lại cho máy bay tới ném bom phá tiếp. Chu trình đó lặp đi lặp lại nhiều lần gây tắc đường kéo dài, chưa kể đêm đến, khi ta tổ chức khắc phục sửa đường thì chúng cho máy bay thả pháo sáng, phóng hoả tiễn, bắn đạn 20 ly, gây sát thương...

Một trong những trọng điểm điển hình là Ngã ba Đồng Lộc, Can Lộc, Hà Tĩnh - điểm giao nhau quốc lộ 15 và tỉnh lộ 2. Có thể nói, đây là một bằng chứng về chiến tranh hủy diệt của Mỹ. Địch đã "điểm

huyết" - trút bom vào đúng quãng đường đi qua ruộng thấp. Hố bom chồng lên hố bom. Mặt đất hoàn toàn bị biến dạng.

Nơi đây đã chứng kiến những nam nữ thanh niên "son sắt" sống chết cùng trọng điểm. Ban ngày khi địch đến đánh, họ chọn vị trí thuận lợi nhất để quan sát đếm chính xác từng quả bom rơi. Một đợt oanh kích của địch vừa dứt, những bóng người nhỏ nhoi đã băng đi, thấp thoáng trên những miệng hố bom, nhòa đi trong khói lửa, kịp thời đánh dấu những quả bom chưa nổ để công binh xử lý ở đây tôi được nghe kể về nữ anh hùng La Thị Tám, "Dũng sĩ phá bom" Vương Đình Nhỏ, "Dũng sĩ lái máy húc" Trịnh Xuân Lý... Sau này, Ngã ba Đồng Lộc còn nổi danh bởi tiểu đội 10 nữ thanh niên xung phong do Võ Thị Tần làm tiểu đội trưởng, mà xương thịt của họ vĩnh viễn hoà quyện vào mây trời, cỏ cây, đất đá ở trọng điểm này. Cảm phục biết bao những nam nữ thanh niên đã cống hiến một thời xuân sắc và cả máu xương mình cho sự sống còn của con đường, cho những chuyến xe nặng hàng vượt trọng điểm ra tiền tuyến.

Ngã Ba Đồng Lộc, điểm giao QL15 và Tỉnh lộ 2

Mười cô gái của Tiểu đội TNXP Võ Thị Tần đã trúng bom ngày 24-7-1968, tại đúng vị trí đang chôn.

Dũng sỹ phá bom Vương Đình Nhỏ

Về sở chỉ huy, tôi trao đổi cùng tập thể chỉ đạo, chỉ huy, tình hình thực tế - cho dù nghiệt ngã nhưng có nhiều điều bổ ích. Sau khi nghe anh Đình Thiện báo cáo công việc chuẩn bị, tôi đề nghị bổ sung một số vấn đề và cứ liệu thực tế để hoàn chỉnh báo cáo trình hội nghị.

Hai ngày 15 và 16 tháng 8 năm 1966, hội nghị Tổng cục Hậu cần tiền phương tiến hành. Về dự, ngoài Đảng uỷ, chỉ huy tổng cục có đại diện Bộ Tư lệnh Quân khu 4, các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, Đặc khu Vĩnh Linh; đại diện lực lượng giao thông vận tải trực thuộc Bộ Giao thông tại Khu 4 có các anh: Lê Ngọc Hoàn, Phan Trầm, Nguyễn Bát, Nguyễn Cảo, các đơn vị phòng không, công binh trong địa giới Tổng cục Tiền phương đảm trách và chỉ huy bốn binh trạm 9, 12, 14, 16.

Báo cáo trình bày tại hội nghị khái quát được tình hình ta và hoạt động của địch trên tuyến do Tổng cục Hậu cần tiền phương phụ trách; quán triệt nhiệm vụ của Bộ và Tổng cục Hậu cần giao, trọng tâm là đề ra được một số biện pháp tổ chức thực hiện, gồm:

- Triệt để tranh thủ tối đa yếu tố "thiên thời, địa lợi, nhân hoà", tận dụng những ngày mưa dầm, trần mây thấp, mù dày đặc, địch hạn chế đánh phá, toàn tuyến hoạt động ban ngày là chính, làm ban đêm là hỗ trợ, nhằm đẩy nhanh nhịp độ và nâng cao hiệu quả vận chuyển chi viện. Những ngày nắng ráo, địch hoạt động mạnh; để hạn chế tổn

thất, ta vận chuyển và làm đường ban đêm là chính. Khâu đột phá quyết định là tăng nhanh lực lượng, trang bị, tập trung sản xuất đá để rải những đoạn đường lầy lội, san lấp hố bom. Bảo đảm trên những trục đường chính, cách quãng từ ba đến năm cây số có một điểm sản xuất đá dự trữ. Trục đường qua các sông, suối lớn phải có từ hai tới ba ngầm đảm bảo chất lượng tốt. Mỗi sông lớn phải có ít nhất hai bến phà chính, một bến dự bị. Mỗi bến phà đảm bảo ít nhất hai phà sử dụng và một phà nguy trang dự bị. Ở các trọng điểm, những đoạn đường đi qua ruộng nước, sinh lầy, sẽ chuyển thành đường nghi binh. Do vậy, phải mở ngay đường mới - đường vòng tránh men theo chân núi, chân đồi.

Nhiệm vụ cấp thiết nhất từ ngày 20 tháng 8 đến ngày 2 tháng 9, đề nghị các tỉnh huy động hai vạn thanh niên xung phong và dân công phối hợp với lực lượng giao thông tại chỗ của Bộ, của các tỉnh tổ chức thành nhiều mũi khai thác đá để rải mặt. đường, san lấp ngay những quãng đường lầy lội; đồng thời mở các đường vòng, đường tránh, bến phà, ngầm. Để bảo đảm cho các lực lượng trên tuyến hoạt động tốt, hạn chế tổn thất, đề nghị Bộ Tư lệnh Quân khu 4 và các tỉnh đội điều chỉnh, tăng cường lực lượng phòng không, cả bộ đội chủ lực và dân quân tự vệ chốt tại các trọng điểm, kết hợp cơ động đánh địch một cách chủ động, linh hoạt hơn.

Về tổ chức vận chuyển, lấy đội hình đại đội xe vận tải làm đơn vị cơ bản, tiến hành củng cố chỉ huy, tăng cường lái xe, thợ sửa chữa, chuẩn bị xe có chất lượng, lực lượng bốc xếp, tổ chức tốt việc cứu người, cứu xe: Chọn một đại đội xe vận tải diễn tập chạy ban ngày trên đường 12 để rút kinh nghiệm, tổ chức tập huấn về đội hình đại đội xe vận tải chạy ban ngày. Mọi công việc phải được tiến hành khẩn trương và sẵn sàng để ngày 4 tháng 9 nếu trời mưa dầm và mây mù dày, toàn tuyến sẽ tổ chức vận chuyển ban ngày.

Để thực hiện tốt chỉ huy bảo đảm giao thông, tất cả các trọng điểm phải tổ chức mạng thông tin hữu tuyến, bộ đàm, có các đài quan sát trực 24 trên 24 giờ trong ngày; củng cố chất lượng công sự lấy hầm trú ẩn kiểu chữ A là chính. Mỗi trọng điểm xung yếu tổ chức một ban chỉ huy phối hợp các lực lượng do một binh trạm phó có năng lực làm chỉ huy trưởng.

Củng cố, tăng cường phương tiện thông tin liên lạc cho chỉ huy sò Tổng cục Hậu cần tiền phương theo phương thức kết hợp thông tin vô tuyến và hữu tuyến để nắm chắc tình hình, xử trí được kịp thời.

Phối hợp với các tỉnh và tuyến sau để sử dụng tốt lực lượng tăng cường, tiếp nhận chân hàng, tiếp đón và tổ chức cho bộ đội hành

quân vào chiến trường.

Hội nghị nhất trí cao những vấn đề được trình bày trong báo cáo Đặc biệt, đại biểu các binh trạm đều tán đồng những chủ trương, biện pháp cụ thể nêu trên.

Những vấn đề cơ bản được giải quyết tại hội nghị lần này có ý nghĩa vô cùng to lớn, tạo nên bước chuyển mạnh mẽ, toàn diện trên các lĩnh vực hoạt động của tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương.

Hơn hai tuần kể từ lúc hội nghị kết thúc, mọi công tác chuẩn bị trên tuyến được tiến hành hết sức khẩn trương, hiệu quả. Đúng như dự kiến, nắm bắt kịp thời lợi thế về thời tiết, ngày 4 tháng 9 năm 1966, toàn tuyến chuyển sang hoạt động ban ngày là chủ yếu.

Thanh niên xung phong và các lực lượng bảo đảm giao thông bám đường, bám trọng điểm, giải toả kịp thời ách tắc. Đội hình vận tải cơ giới, tháng đầu lấy đại đội, sau nâng lên cấp tiểu đoàn xe vận tải. Những ngày nắng ráo, máy bay địch hoạt động mạnh, ta tổ chức vận chuyển ban đêm là chủ yếu, ban ngày là bổ trợ, đội hình xe cũng chỉ dừng ở cấp đại đội.

Do khéo biết vận dụng linh hoạt giữa chạy đêm và chạy ngày, sử dụng đội hình phù hợp, tổ chức bảo đảm giao thông tốt, cao xạ đánh máy bay địch giỏi, nên mặc dầu thời gian này cường độ đánh phá của địch không hề giảm, nhưng hoạt động vận chuyển, chi viện trên tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương vẫn tiến hành đạt hiệu quả cao. Đến cuối tháng 12, toàn tuyến đã vận chuyển tạo chân hàng tại cửa khẩu đường 12 và đường 20 vượt 70 phần trăm lượng hàng theo kế hoạch năm 1967 chuyển giao cho Đoàn 559. Riêng khu vực Mụ Giạ - cửa khẩu đường 12 đã có 15.000 tấn.

Theo dõi sát sao mọi hoạt động chi viện chiến trường của hậu phương lớn miền Bắc, Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng rất phấn khởi trước thắng lợi của tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương.

Anh Đinh Đức Thiện không giấu nổi niềm vui. Một ngày cuối tháng 12, anh gọi điện cho tôi từ Hà Nội, nói là tuyến Tổng cục Tiền phương đã làm được điều dự tính ban đầu. Đây là năm đầu tiên Đoàn 559 bước vào một mùa khô có được lượng hàng dự trữ dồi dào. Anh Thiện cũng báo trước rằng tôi đã lo xong "bước đệm" chuẩn bị nhận nhiệm vụ mới.

Bằng suy cảm, tôi hình dung được những gì đang đến với mình.

Đường Xuyên Trường Sơn

Chương 2

Tìm Lời Giải Để Phát Triển Vận Tải Cơ Giới Trên Đường Trường Sơn

1.

Cuối tháng 12 năm 1966, tôi được điều vào làm Tư lệnh Đoàn 559 - bộ đội Trường Sơn, kiêm Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần tiền phương.

Nhận nhiệm vụ mới, tôi thăm nghĩ đường đi nước bước của trên thật bài bản, lớp lang. Bốn tháng trước, mặc dầu đã có quyết định làm Chính uỷ Đoàn 559, nhưng khi đó Trường Sơn đang là mùa mưa, ta chưa vào mùa vận chuyển, anh Thiện đề nghị trên giữ tôi lại vùng "cán xoong" tổ chức tạo chân hàng cho Đoàn 559. Tổng cục Hậu cần tiền phương đã hoàn thành tốt nhiệm vụ đó. Riêng tôi cũng có thêm chút kinh nghiệm tổ chức vận tải mùa mưa, trong điều kiện địch ngăn chặn quyết liệt ở Khu 4. Giờ đây, người lại theo hàng vào Trường Sơn. Vừa Tư lệnh Đoàn 559 vừa Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần tiền phương, nhiệm vụ của tôi sẽ nặng nề hơn. Nhưng cũng có mặt thuận lợi trong điều hành, phối hợp giữa hai tuyến; tránh được sự chông chéo, hoặc những "khoảng trống" không đáng có.

Về tôi, thoáng chốc đã hai năm kể từ ngày vào tuyến lửa Khu 4.

Hai năm - bốn lần thay đổi công tác. Có thời điểm nhận việc, vừa nhập cuộc đã chuyển công tác khác. Trong cái biến động đó, khó có thể làm được một điều gì cho thật "ra tằm ra miếng". Người đời vẫn nói: "Đá lăn chẳng mọc được râu" mà. Tuy vậy, với tôi gần như có một sự ngoại biệt. Bởi vì những lần thay đổi công tác: chính uỷ Quân khu 4, Tư lệnh kiêm Chính uỷ Mặt trận 565, Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần tiền phương..., mọi hoạt động của tôi đều nằm trong "vòng xoáy" đông - tây Trường Sơn ở chính vùng "cán xoong", mà tâm điểm là nhiệm vụ tổ chức, bảo đảm chi viện chiến trường, chống chiến tranh ngăn chặn của địch. Vô hình chung, những gì mà tôi cùng đồng chí, đồng đội làm được trong hai năm qua lại là những bước đệm, bước tạo đà cho "cú nhảy" quyết định vào Trường Sơn.

Ngày 15 tháng 1 năm 1967, sau khi giao anh Đinh Thiện phụ trách điều hành công việc tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương, tôi chính thức "nhập tuyến". Đoàn chúng tôi gồm hai xe - một xe chỉ huy, một xe điện đài thông tin, tất cả được nguy trang cẩn thận, theo đường ngang 20 - đường Quyết Thắng, vượt Trường Sơn. Theo

đường này, để tới được sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Trường Sơn, chúng tôi phải vượt trọng điểm ATP (cua chữ A đèo Phu La Nhích, ngầm Ta Lê). Xem chuyến đi của mình như chuyến đi thử nghiệm ý tưởng chạy "Lấn sáng, lấn chiều", tôi quyết định cho xe chạy sớm; chớp thời cơ, vượt trọng điểm vào lúc máy bay địch không hoạt động, hoặc đánh phá không đáng kể. Tôi điện báo Binh trạm trưởng Binh trạm 14 - Hoàng Trá cho công binh bảo đảm cầu đường trước. Sau đó đích thân anh Hoàng Trá đi cùng đoàn chúng tôi tới hết địa phận Binh trạm 14 tại trọng điểm ngầm vượt sông Ta Lê.

Xe gần tới trọng điểm, rừng chiều nhuộm màu im ắng, âm u.

Không nghe tiếng gầm gào của máy bay địch. Đã chuẩn bị chu đáo, tôi quyết định vượt trọng điểm trước sáu giờ chiều. Do chủ định không báo trước, nên lực lượng chốt giữ trọng điểm không cho chúng tôi qua. Tôi cố gắng thuyết phục để anh em thấy vượt trọng điểm lúc này là an toàn. Nghe tôi nói, một chiến sĩ đứng cạnh cũng khẳng định xe còn vượt giờ này là tốt. Sau này tôi được biết chiến sĩ ấy là Vũ Tiến Đề - thợ lái máy húc tại trọng điểm Ta Lê, lập nhiều thành tích xuất sắc, được tuyên dương Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

"Tình, lý" đã rõ ràng, nhưng xe vẫn chưa được qua ngầm. Buộc lòng tôi phải gọi cho Binh trạm trưởng. Khi anh Hoàng Trá có mặt, lực lượng chốt giữ nơi đây mới vỡ lẽ: Tư lệnh vượt trọng điểm.

Chia tay, cảm ơn cán bộ, chiến sĩ Binh trạm 14, chúng tôi tiếp tục lên đường. Anh em dặn chúng tôi phải hết sức cẩn thận quãng này, chỗ kia..., e chừng lo lắng lắm?

Đúng hẹn, Bộ Tư lệnh 559 cho người đón chúng tôi dưới chân núi bên kia trọng điểm. Dừng xe chốc lát, nghe đồng chí dẫn đường báo cáo sơ bộ tình hình đường sá và hoạt động của địch, ở quãng chúng tôi sắp tới, đoàn lại tiếp tục hành trình.

Từ đây, đường tương đối bằng. Nhưng liên tục, xe cứ phải lăn bánh trên khúc đường được chống lầy bằng gỗ tròn (rong đanh).

Qua những quãng đường như vậy, xe cứ rung lên rần rật. Đường sá thế này, chỉ cần vài chuyến qua đây thì xe rã hết gầm, vỡ lốp, còn người cũng rã hết gân cốt...

Vượt quãng đường khá xa, xe dừng bánh ở một góc rừng già.

Tất cả xuống xe, đi bộ vào sở chỉ huy Bộ Tư lệnh 559. Không vất vả lắm, nhưng cũng phải mất hai tiếng leo dốc, chúng tôi mới tới được sở chỉ huy đóng ở đông nam bản Ca Tốc, gần khu vực Lùm Bùm, tỉnh Khăm Muộn (Lào).

Đường dã chiến thử độ bền chắc xương khớp cả người lẫn xe;

từ trực đường chính đi bộ hai giờ mới tới sở chỉ huy Bộ Tư lệnh là hai "ván đề" gây ấn tượng mạnh đối với tôi ngay ngày đầu vào Trường Sơn.

Đón chúng tôi tại sở chỉ huy có các anh Hoàng Văn Thái, Vũ Xuân Chiêm, Lê Đình Sum, Hồng Kỳ..., đều là anh em, bạn bè quen biết cũ. Với anh Hoàng Văn Thái, tôi còn một kỷ niệm nhỏ là giới thiệu anh vào Đảng ngay sau Tổng khởi nghĩa tháng Tám 1945 ở Quảng Bình quê tôi. Là bạn bè quen biết, lại hội ngộ giữa Trường Sơn, nên ai cũng không giấu nổi xúc động, mừng khôn tả.

Lúc này đã cuối chạp - đầu giêng. Đông Trường Sơn khi chúng tôi lên xe mùa đông chưa qua. Chỉ vượt mấy cung đường sang tây Trường Sơn, thời tiết trên đất bạn Lào đã phảng phất vào hạ, tuy mặt đất còn ẩm ướt.

Mùa khô đã qua hơn một tháng. Thời gian và yêu cầu chi viện chiến trường không chờ đợi. Sau một buổi ổn định tạm nơi làm việc, nghỉ ngơi, anh em vào việc luôn. Tôi dành trọn ngày đầu nghe các anh trong Bộ Tư lệnh báo cáo tình hình tổ chức, hoạt động của tuyến, tình hình đánh phá của địch; kế hoạch vận chuyển chi viện chiến trường mùa khô 1966-1967. Đồng thời tôi cũng thông báo để các anh trong Bộ Tư lệnh biết kết quả tạo chân hàng của tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương ở hai cửa khẩu đường 12 và đường 20; nói kỹ việc tổ chức vận chuyển ban ngày trong điều kiện thời tiết thuận lợi cho ta, bất lợi cho địch ở địa bàn Khu 4.

Tiếp đó, tôi tranh thủ làm việc với các cơ quan tham mưu - vận chuyển, chính trị, công binh, thông tin..., nghe anh em cán bộ trình bày những thuận lợi, khó khăn của tuyến chi viện chiến lược thời gian qua.

Trước đây, tôi cũng đã được biết sơ bộ về tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đoàn 559; được dự hội nghị của Bộ tổ chức đánh giá hoạt động của tuyến trong mùa khô 1965:1966. Nhưng khi đó tôi chưa là "người trong cuộc". Gộp những gì biết về Đoàn 559 trước đây cùng với một số thông tin có được sau vài ngày trên cương vị Tư lệnh bộ đội Trường Sơn, tôi càng thấy sự vĩ đại của tuyến chi viện chiến lược do Trung ương Đảng, Chủ tịch Hồ Chí Minh khởi xướng, tổ chức. Ngay tên gọi Đường Hồ Chí Minh cũng đã nói lên tầm thế vĩ đại của tuyến đường này.

Vào cuối thập kỷ Năm mươi, khi cách mạng miền Nam đang "trong cơn nguy biến", Trung ương Đảng có Nghị quyết 15, chuyển hướng chỉ đạo chiến lược cách mạng miền Nam, chủ trương đẩy mạnh sự chi viện của miền Bắc đối với miền Nam. Theo đó, Đoàn

559 tổ chức giao liên vận chuyển chi viện miền Nam được thành lập (khi mới thành lập, có tên là Đoàn công tác quân sự đặc biệt).

Về sau, thời gian quyết định thành lập (5-1959) được lấy làm phiên hiệu chính thức - Đoàn 559).

Đường mang tên Bác là biểu tượng cao đẹp cho ý chí, quyết tâm sắt đá giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta; của tình đoàn kết chống kẻ thù chung của nhân dân ba nước Đông Dương...

Tám năm đã qua, kể từ khi anh Võ Bẩm - một cán bộ kiên cường được Đảng cử làm Đoàn trưởng đầu tiên của Đoàn 559, thực hiện chủ trương của Trung ương Đảng và Bác Hồ, dẫn một nhóm người lặn lội mò mẫm giữa đại ngàn Trường Sơn, tìm đường về Nam. Tám năm, từ hơn bốn trăm người áo bà ba, đầu trần, chân đất "Đi không dấu, nấu không khói, nói không tiếng", gửi cống từng khẩu súng, viên đạn vượt Trường Sơn, Đoàn 559 đã phát triển lên gần 30 nghìn người, gồm quân nhân, công nhân giao thông, thanh niên xung phong. Về tổ chức, vào cuối năm 1966, toàn tuyến có 7 binh trạm. Trục thuộc binh trạm có tiểu đoàn công binh, tiểu đoàn vận tải ô tô, tiểu đoàn cao xạ... Cũng tám năm đó, từ những lối mòn giao liên, Đoàn 559 đã tổ chức được tuyến giao liên từ đông Trường Sơn rồi chuyển sang tây Trường Sơn; từ đường mòn gửi cống, tiến lên thồ và thí điểm vận chuyển cơ giới. Đặc biệt là tuyến tây Trường Sơn, Đoàn đã làm được gần một nghìn cây số đường ô tô từ Mụ Giạ, Cổng Trời (đường 12) vào Tà Xẻng (khu vực ba biên giới) vươn sang Tà Ngâu, Xiêm Pạng (đất bạn Campuchia). Ngoài trục dọc, lúc này đã có đường 20 "Quyết Thắng" nối đông và tây Trường Sơn; không còn độc đạo về tuyến vượt khẩu. Đường Trường Sơn lúc này dấu mới là đường dã chiến, song vẫn đảm bảo cho xe vận tải đi được vào mùa khô.

Từ trục dọc có một số trục đường ngang nối đông với tây Trường Sơn và tỏa ra các hướng chiến trường. Cùng với đường ô tô là hệ thống đường giao liên, đường dùng cho gửi thồ, đường sông.

Cố gắng của mọi lực lượng trên Tuyến 559 cũng như sự chi viện của các cấp, các ngành trên hậu phương miền Bắc và của bạn Lào đối với bộ đội Trường Sơn rất lớn. Tôi thâm cảm phục biết bao những con người đã đóng góp tâm lực, sức lực để tạo lập tuyến đường này. Tuy vậy, việc tổ chức vận tải cơ giới trong mùa khô 1965-1966 chưa thành công là vấn đề cần tập trung nghiên cứu tháo gỡ.

Sau ba ngày làm việc với cán bộ chủ trì cơ quan Bộ Tư lệnh và

nghiên cứu sơ bộ tình hình, tôi thấy nổi lên mấy vấn đề:

- Mùa khô trên Trường Sơn qua rất nhanh. Mà hiện tại, đường chỉ đi được trong mùa khô.

- Địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt, liên tục nhưng ta nắm tình hình bằng điện đài quá chậm.

Từng binh trạm chưa xây dựng được sức mạnh tổng hợp, chưa thực hiện được chỉ huy thống nhất. Toàn tuyến chưa đưa được chiến thuật quân sự vào vận tải trong chiến tranh.

- Đời sống của bộ đội, thanh niên xung phong quá khó khăn.

- Các lực lượng trên tuyến hoạt động xa hậu phương, nên việc bảo đảm vật chất, khí tài, phương tiện xe - máy và khi bị thiệt hại thường tổ chức khắc phục quá xa.

- Tư tưởng tiến công là chủ đạo trong chỉ huy, chỉ đạo chưa thật rõ.

Với thực trạng trên, tôi e rằng Tuyến 559 khó có thể hoàn thành kế hoạch vận chuyển giao hàng, giao quân cho các chiến trường trong mùa khô 1966-1967. Cũng xuất phát từ lo lắng đó, tôi cố nghiên cứu để tìm ra mấu chốt của vấn đề.

Trong quá trình nghiên cứu một số văn bản của Bộ Tư lệnh 559 trước đó, tôi bắt gặp chỗ này, chỗ kia có nói tới tư tưởng chỉ đạo "lấy phòng tránh là chính". Tuy không phải là chủ trương, tư tưởng chỉ đạo chính thống - nhưng cũng không khẳng định tư tưởng đó là sai. Mấu chốt vấn đề là đây chẳng? Trong thâm tâm, tôi thấy có một điều gì đó bất ổn. Một chủ trương đề ra trong một thời đoạn này là phù hợp, là đúng, nhưng nếu duy trì kéo dài khi tình hình đã chuyển biến sẽ tạo nên sự trì trệ khôn lường.

Trong giai đoạn bí mật tìm đường, mở tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, ta chủ trương "Đi không dấu, nấu không khói, nói không tiếng"; tiếp đó, vào giai đoạn 1961-1965, tư tưởng chỉ đạo "phòng tránh tích cực" là những chủ trương hoàn toàn có cơ sở khoa học, thực tiễn. Nay tình hình đã khác trước. Kẻ địch đã mở rộng chiến tranh ra cả nước. Giới tuyến quân sự tạm thời không còn tính pháp lý. Đặc biệt, trên tuyến chi viện chiến lược, ta đã tổ chức vận tải cơ giới, tôi e chủ trương "phòng tránh tích cực" không còn phù hợp. Từ những cảm nhận thực tế và suy nghĩ bước đầu, tôi quyết định họp Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh. Ở cuộc họp này, chúng tôi thống nhất được vấn đề cơ bản là: Tất cả lực lượng phải bám đường, bám trọng điểm. Với tinh thần đó, tôi đề nghị việc đầu tiên là dời sở chỉ huy Bộ Tư lệnh ra gần đường chính; lấy Bộ Tư lệnh "làm gương" cho các binh trạm.

Sau ba ngày khẩn trương xây dựng sở chỉ huy mới, chủ yếu là đào đắp công sự, Bộ Tư lệnh chuyển đến vị trí mới tại một cánh rừng già khá bằng phẳng, bên cạnh có dòng suối nhỏ. Điều quan trọng là sở chỉ huy mới gần đường chính, từ chỗ làm việc ra đường nếu đi bộ không đầy 30 phút. Sau đó, chúng tôi cho cải tạo thành đường cho xe con chạy, việc đi lại dễ dàng hơn. Đây là một vị trí khá thuận lợi cho công tác chỉ huy, và cảnh tình cũng không kém phần hấp dẫn, nếu không nói là thơ mộng.

Đến vị trí mới được mấy ngày, bỗng một buổi sáng, sau khi máy bay địch quần lượn như thường lệ, chúng tôi thấy ngang trời bay lơ lửng những quần mưa bụi. Những làn mây mưa màu trắng đục sà xuống, trùm lên tán cây rừng, rải dày trên mặt đất, tan hoà vào nước suối... Địch rải chất độc hoá học. Cũng từ đó cả một vùng rừng từ Xiêng Phan vào đến đường 9 dài 150 cây số, rộng hàng chục cây số bị nhiễm chất độc hoá học. Ngoại trừ cây le và cây họ củ là dong riềng, còn hết thảy cây rừng khô úa, chết dần chết mòn, trơ thân khô giữa trời xanh bất tận...

Khu vực sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Trường Sơn cũng ngập ngụa trong mưa bụi chất độc hoá học. Do chưa hiểu hết tác hại của thứ hoá chất này, vả lại do điều kiện sinh hoạt giữa rừng Trường Sơn, không thể nào khác được, hầu hết cán bộ, chiến sĩ chúng tôi ở đây đều dùng nước suối có nhiễm thứ chất độc quái ác này.

Sau này, người ta nói nhiều về chất đi-ô-xin, chất độc màu da cam, chất độc "khai quang" mà Mỹ sử dụng ở Trường Sơn, ở miền Nam Việt Nam vào thời kỳ tiến hành chiến tranh xâm lược Việt Nam. Trong khi chờ các nhà khoa học xác minh sự liên quan giữa chất độc khai quang, diệt cỏ cây... với bệnh ung thư, thì biết bao cán bộ, chiến sĩ ta từng chiến đấu, công tác ở chiến trường đã lần lượt "ra đi" bởi những căn bệnh quái ác giống nhau. Trong số đó có hàng nghìn cán bộ, chiến sĩ Trường Sơn. Nhiều người bị nhiễm thứ chất độc đó mà sinh con dị dạng, tật nguyền... Hậu quả của một chính sách cực kỳ dã man, tàn bạo do phía Mỹ gây ra không biết còn bám đuổi dai dẳng các thế hệ người Việt Nam đến khi nào?

Tạm ổn định bước đầu điều kiện làm việc sinh hoạt tại sở chỉ huy mới, tôi chủ định dành thời gian, cùng một số cán bộ cơ quan đi thị sát thực địa, nghiên cứu tình hình trọng điểm, tìm hiểu tình hình đánh phá của địch, nắm diễn biến tư tưởng, đời sống của cán bộ, chiến sĩ trên tuyến, tìm hiểu công tác tổ chức chỉ huy, vị trí đặt sở chỉ huy binh trạm...

Đoàn chuẩn bị lên đường, tôi nhận được ớiện của Bộ và điện của

anh Đinh Đức Thiện thông báo anh Hoàng Văn Thái - nguyên Tư lệnh, anh Hồng Kỳ - Chủ nhiệm chính trị và anh Nguyễn Đôn - Tham mưu trưởng vận chuyển Bộ Tư lệnh 559 vào phụ trách tuyến vận tải C4 (Xe tư) - khu vực ba biên giới, cùng với anh Đức Phương tổ chức khai thác vận chuyển bảo đảm cho chiến trường nam Tây Nguyên và Nam Bộ. Anh Đinh Đức Thiện còn chỉ thị cho chúng tôi tiếp nhận và chuyển gấp một số ngoại tệ của Trung ương chi viện vào giao cho Bộ Tư lệnh Miền.

Bộ Tư lệnh họp bất thường, giải quyết một số công việc để anh Thái anh Hồng Kỳ và anh Đôn tranh thủ đi sớm. Đoàn đi vào còn có 18 xe Gát 69 chở tiền và một số hàng đặc biệt để giao cho B2.

Lúc này, địch đang tập trung đánh hòng bịt các cửa khẩu đường 12, đường 20 và một số trọng điểm kế cận.

Tôi cho rằng đây là thời điểm nắm tình hình trọng điểm đích thực hơn, và cho mời Chủ nhiệm thông tin Nguyễn Tụng cùng một số cán bộ cơ quan ra trọng điểm.

Về bảo đảm thông tin toàn tuyến, đồng chí Nguyễn Tụng báo cáo sơ bộ: Đến nay phương tiện thông tin chủ yếu của Bộ Tư lệnh 559 là vô tuyến điện. Điện thoại hữu tuyến mới có một số máy lẻ và dây bọc trong khu vực cơ quan Bộ Tư lệnh. Cơ quan thông tin 559 đang lập kế hoạch xây dựng đường dây tải ba nối từ trạm A72 của Bộ ở Lệ Thủy, Quảng Bình, qua Bình trạm 1 vào tuyến.

Tôi khẳng định chủ trương của Bộ Tư lệnh 559, mà trực tiếp là Phòng Thông tin về việc tổ chức đường dây thông tin tải ba là hoàn toàn chính xác. Muốn làm tròn chức năng cơ quan chỉ huy, người chỉ huy trong chiến tranh - thời kỳ nào cũng vậy, trước hết phải biết tổ chức nắm được thông tin tốt nhất, nhanh nhất. Chiến tranh hiện đại, thông tin càng tối quan trọng: Đặc biệt, Tuyến 559 phải hoạt động, chiến đấu liên tục 24/24 giờ mỗi ngày đêm. Trước khi vào Trường Sơn, anh Đinh Đức Thiện đã nhiều lần nói với tôi rằng: Làm nghề vận tải trong chiến tranh, phải có thông tin tốt. Tổng cục Hậu cần và Bộ Tổng tham mưu sẽ tạo điều kiện giúp Bộ Tư lệnh 559.

Kế hoạch xây dựng đường dây thông tin tải ba, tôi dành sau khi đi thực địa về sẽ bàn cụ thể. Trước mắt, cơ quan thông tin cho xe điện đài đi cùng đoàn.

Anh Tụng trả lời rằng dưới bình trạm có điện đài rồi.

- Thế khi trên đường và tới những nơi ngoài dự kiến, nếu cần liên lạc, sẽ xử lý như thế nào? - Tôi hỏi.

Hiểu ý tôi, anh Tụng khẩn trương, vui vẻ bố trí ngay một tổ điện đài đi cùng đoàn. Vậy là ngay buổi đầu vào tuyến, tôi đã có ít nhiều

cảm tình với vị Chủ nhiệm thông tin này - một con người có chính kiến, nhạy cảm, có trình độ chuyên môn... Tôi vẫn từng nghĩ: Chiến tranh là biến động, đầy biến động. Thích nghi là thước đo kiến thức tổng hợp và độ nhạy cảm của một người lính.

Ngày 20 tháng 1 năm 1967, đoàn chúng tôi gồm ba xe - có một xe điện đài, đi thẳng xuống Binh trạm 1, cách sở chỉ huy Bộ Tư lệnh khoảng 40 cây số. Binh trạm phó Hoàng Anh Vũ và Phó chính uỷ binh trạm Phan Hữu Đại đón chúng tôi ngay bãi tập kết xe.

Được biết từ đó đi bộ vào sở chỉ huy binh trạm mất hơn hai giờ nữa, tôi đề nghị làm việc tại khu vực tập kết xe; tiết kiệm thời gian.

Chúng tôi lần lượt kiểm tra nơi tập kết xe, kho vũ khí, kho quân nhu, kho và trạm quân y, trạm bảo dưỡng kỹ thuật xe - máy, hệ thống đường cho xe vào ra kho hàng, đường tập kết, tiếp cận, xuất phát; lán ở, công sự cho bộ đội lái xe, bộ đội kho, thợ kỹ thuật... Một cánh rừng già rộng chừng hai cây số vuông chưa bị đánh bom, chưa bị chất độc khai quang huỷ diệt, địa thế bằng phẳng. Thiên nhiên đã cấu trúc sẵn ở nơi đây một lưới nguy trang hết sức lý tưởng; rừng già khép tán nhiều tầng, nhiều lớp, tuyệt vời hơn hẳn nhiều cánh rừng đồng Trường Sơn.

Sau khi kiểm tra khắp lượt, tôi nói với các đồng chí chỉ huy binh trạm:

- Ở đây phải tổ chức nghi binh thật tốt để giữ cho khu rừng này thành một căn cứ lớn, tập kết được đội hình sư đoàn ô tô vận tải và một lực lượng lớn pháo, xe tăng, hệ thống kho tàng có sức chứa hàng chục vạn tấn. Diện tích cấu trúc sử dụng như hiện nay eơ bản là được nhưng phải củng cố thật an toàn; điều chỉnh hợp lý hơn, bảo đảm vận trù tốt, tiết kiệm thời gian tối đa, không có động tác thừa. Đường cho xe bảo đảm chạy thẳng tới nơi lấy hàng, đường xe vào nhận hàng và đường ra khác nhau. Về kho, cấu trúc bảo đảm mặt sàn kho và sàn xe ngang nhau; hạn chế người bốc hàng ở dưới thấp bắc ván leo chuyển hàng lên sàn xe vừa mất thời gian, vừa hao tổn sức lực. Hiện nay các đồng chí bốc hàng lên xe mất từ 35 đến 40 phút, bốc xuống mất từ 25 đến 30 phút đối với xe có tải trọng 5 tấn. Nếu cấu trúc lại kho, sẽ rút ngắn được thời gian bốc hàng từ 10 đến 20 phút một xe. Giữa các kho, chỗ tập kết xe, nơi ở của bộ đội phải tính toán hợp lý, không quá xa gây trở ngại, nhưng cũng không co cụm, đặc biệt là không bố trí đội hình theo hình tròn, hình vuông mà tốt nhất là bố trí theo đường thẳng, phòng khi bị địch đánh trúng đội hình, sẽ hạn chế tổn thất. Không được mở rộng đường ô tô trong địa bàn, giữ tốt tán cây rừng. Do vậy muốn hoạt động có hiệu quả cần có

nhiều đường và mặt đường phải phẳng...

Quá trưa ngày 20 tháng 1, chúng tôi ăn cơm cùng lái xe tiểu đoàn 52 vận tải ô tô. Bữa ăn chỉ có cơm và chút ít mắm ruốc, rau rừng, nhưng đậm đà tình cảm cán binh, thật xúc động, ấm áp tình đồng chí, đồng đội. Tôi đọc được sự vui vẻ, hồ hởi trong từng ánh mắt, câu chuyện của những chiến sĩ lái xe Trường Sơn, vui lây niềm vui của họ, và như thấy mình trẻ lại, trở về "điểm xuất phát" xưa.

Cơm nước xong, tôi nhờ Phó chính uỷ binh trạm phân phát cho các đơn vị một ít thuốc lào - món quà "thức đêm" của lính Trường Sơn.

Buổi chiều, Binh trạm phó và Phó chính uỷ binh trạm đưa đoàn chúng tôi vào khu vực sở chỉ huy binh trạm. Đi mất hai giờ mới tới nơi. Trục chỉ huy là Binh trạm trưởng Nguyễn Chúc. Sau khi thăm qua một lượt toàn bộ "cơ ngơi" sở chỉ huy binh trạm, chúng tôi tiếp tục làm việc với Ban chỉ huy binh trạm, yêu cầu chỉ cung cấp những gì đoàn cần biết.

Tôi hỏi:

- Trục đường Binh trạm 1 phụ trách có vấn đề gì đáng chú ý nhất?

Binh trạm trưởng báo cáo:

- Binh trạm có trục dọc (đường 128) dài trên 200 cây số và đường ngang (đường 20) từ Quảng Bình đông Trường Sơn sang dài 70 cây số, tiếp giáp với Binh trạm 14 ở Ta Lê, phía ngoài nối với Binh trạm 12 tại Na Tông trên đường 12 từ Tân Ấp (Hương Khê - Hà Tĩnh) sang. Điều đáng lưu tâm nhất là tất cả những con đường này còn độc tuyền.

Tôi hỏi tiếp:

- Công binh làm đường và sửa đường vào ban ngày hay ban đêm?

- Báo cáo, hai tiểu đoàn công binh 25 và 35 làm ban đêm là chủ yếu. Nửa tháng qua, chỉ có hai đêm đường bị tắc; tuy vậy mỗi đêm cũng thông xe được bốn giờ.

- Lực lượng làm đường có được trang bị máy húc không?

- Báo cáo, chỉ có hai chiếc C100 và bốn xe ben.

Về hoạt động của địch trên địa bàn, chỉ huy binh trạm báo cáo:

- Máy bay trinh sát của chúng thường hoạt động từ hai đến bốn lần trong ngày; sáng từ khoảng 8 - 10 giờ, chiều từ 14 - 16 giờ. Mỗi ngày đêm, máy bay ném bom từ 5 - 7 đợt, chủ yếu từ hai giờ rưỡi chiều hôm trước đến ba giờ sáng hôm sau. Trọng điểm đánh phá của địch là Pác Pha Năng, Văng Mu, Cốc Mạc... Ban đêm trước khi

ném bom, địch cho máy bay thả pháo sáng từ 30 đến 40 phút.

Riêng biệt kích, thám báo thỉnh thoảng mới thấy hoạt động, quy mô chỉ từ tiểu đội tới trung đội.

Tôi hỏi tiếp:

- Các tiểu đoàn xe vận tải trên các cung đường do binh trạm phụ trách đạt bao nhiêu phần trăm quy định về số chuyến mỗi đêm? Xe thường xuất phát vào giờ nào?

Binh trạm phó trả lời:

- Xe chạy đạt trên 70 phần trăm số chuyến, thường xuất phát từ 18 giờ trở đi và tập kết từ 4 - 5 giờ sáng hôm sau.

- Vậy những ngày có sương mù, trần mây thấp cũng đi về vào giờ ấy sao?

- Báo cáo: đúng vậy!

Theo những câu hỏi của tôi, Binh trạm trưởng báo cáo tiếp:

- Trung bình mỗi ngày đêm, lái xe ngủ được từ 4 - 5 giờ. Xe thường chạy với đội hình tổ hoặc tiểu đội phân tán. Từ đầu tháng tới hôm đoàn chúng tôi xuống, tổn thất của binh trạm do địch đánh là tám lái xe và tám chiến sĩ công binh bị hy sinh, năm xe bị cháy. Hoạt động trong thế gần như hoàn toàn bị động, tổn thất không nhỏ, nên cũng có một số lái xe có biểu hiện dao động, nếu không nói là sợ.

Tôi hỏi:

- Tại các trọng điểm, binh trạm có tổ chức chỉ huy thống nhất không?

Phó chính uỷ binh trạm trả lời:

- Chúng tôi chưa triển khai kịp. Tại mỗi trọng điểm mới có công binh hướng dẫn.

- Lực lượng pháo phòng không có hiệp đồng tốt với binh trạm không?

- Báo cáo, tiểu đoàn 10 và tiểu đoàn 20 cao xạ có quan hệ tốt với binh trạm, nhưng làm nhiệm vụ bảo đảm giao thông không theo yêu cầu của binh trạm. Mấy ngày gần đây, hai tiểu đoàn có bắn rơi hai máy bay, nhưng không phải ở khu vực trọng điểm và xa cả trục vận chuyển.

Tôi hỏi luôn:

- Sao các đồng chí không xây dựng hệ thống công sự của sở chỉ huy thật kiên cố, khả năng đảm bảo an toàn cao, từ đó bố trí sở chỉ huy ở kề cận trọng điểm; bãi tập kết xe, kho tàng... để tăng hiệu quả chỉ huy.

Như động tới một vấn đề hệ trọng, anh Nguyễn Chúc nhìn khắp một lượt các đồng chí trong Ban chỉ huy binh trạm, rồi trả lời:

- Chúng tôi cũng đang chuẩn bị, ít hôm nữa sẽ chuyển sở chỉ huy ra gần trọng điểm, giống như trên Bộ Tư lệnh.

Kết thúc buổi làm việc với Binh trạm 1, tôi thay mặt đoàn cảm ơn Ban chỉ huy binh trạm đã báo cáo tình hình khá đầy đủ, thẳng thắn; sau đó tôi nhấn mạnh:

- Thời gian mùa khô ta đang tính từng giờ. Nhiệm vụ chỉ tiêu chi viện mùa khô này rất nặng. Địch đang tập trung đánh phá ngăn chặn. Những điều cần bổ sung, trong quá trình kiểm tra và làm việc tại thực địa, tôi đã nói. Ở đây chỉ lưu ý thêm, trong cuộc chiến đấu để giành thắng lợi phục vụ chiến trường, tuyến chi viện chiến lược của chúng ta cũng là một chiến trường, một mặt trận có hai đối thủ phải vượt qua. Một là chiến đấu với bộ binh và không quân địch để giữ vững và phát triển tuyến chi viện. Hai là cuộc "chiến đấu" với thời tiết nghiệt ngã ở địa bàn đông và tây Trường Sơn để giành giật thời gian, thực hành vận chuyển thắng lợi.

Cuộc chiến này khó khăn không kém gì đối đầu với bộ binh và không quân địch. Với những kinh nghiệm đúc kết từ những mùa vận chuyển trước, năm nay các đồng chí phải thật chủ động, sáng tạo để hoàn thành nhiệm vụ. Về Bộ Tư lệnh, chúng tôi sẽ bàn và có những chỉ thị bổ sung cần thiết, vì đoàn còn thị sát thực tế tại trọng điểm Văng Mu.

Trước lúc chia tay, tôi không quên nhắc các anh trong Ban chỉ huy binh trạm khẩn trương chuyển sở chỉ huy ra gần trục đường chính.

Lần đầu tiên làm việc trực tiếp với Ban chỉ huy Binh trạm 1, mặc dầu những vấn đề tôi nêu ra đối với binh trạm chỉ có tính gợi mở, nhưng tôi thấy đây là một tập thể cán bộ chủ trì có trình độ, kinh nghiệm, có chính kiến, nhanh nhạy trong tiếp thu cái mới. Đây là một trong những tiêu chí cần thiết để sau đó chúng tôi chọn binh trạm này xây dựng thành mô hình "Binh trạm vận tẩu trong một tháng".

Tiếp tục chương trình, đoàn chúng tôi ra trọng điểm Văng Mu.

Dường như có một cái gì đó rất đối hệ trọng níu bám lấy suy nghĩ của tôi, nói thẳng ra là sợ anh em binh trạm tiếc công xây cất sở chỉ huy, chần chừ chưa ra bám mặt đường, nên đi được hơn cây số, tới trạm gác, tôi gọi điện ngay cho Binh trạm trưởng Nguyễn Chúc:

- Đề nghị bắt đầu từ ngày mai các anh cho chuyển sở chỉ huy binh trạm ra gần trục đường chính. Có thể là một vài anh trong ban chỉ huy ra trước, sau vài ngày chuyển tất cả. - Tôi nói với giọng tuy không gay gắt, nhưng rất dứt khoát - Tôi thiết tha đề nghị các anh

chấp hành nghiêm chỉnh; nếu sở chỉ huy cứ bí mật ẩn nấp trong rừng sâu làm sao bắt kịp được tình hình, và tất yếu sẽ trì trệ trong tổ chức chỉ huy.

Từ sở chỉ huy Binh trạm 1 tới Văng Mu, đi ô tô cũng mất hai giờ. Chủ định tìm hiểu tình hình qua anh em lái xe, chúng tôi chia nhau mỗi người ngồi mỗi xe. Tôi chọn xe đi đầu, có đồng chí đại đội trưởng.

Xe lăn bánh được một giờ. Đường rừng chìm trong đêm. Bỗng chốc, tôi nghe tiếng máy bay rít qua trên đầu, và trong chớp mắt pháo sáng đã treo lơ lửng từng chùm trước mặt. Lập tức, đồng chí đại đội trưởng nói:

- Báo cáo thủ trưởng, khoảng 20 phút nữa, tốp máy bay khác sẽ oanh tạc trọng điểm. Từ đây tới đó ước chừng 20 cây số nữa, cho phép chúng tôi giấu xe ở đây để bảo đảm an toàn cho đoàn.

Tôi hỏi lại:

- Tại sao đồng chí không tranh thủ có pháo sáng, cho xe chạy tiếp mười - mười lăm cây số nữa?

- Báo cáo, sáng quá, sợ máy bay địch phát hiện được - đại đội trưởng trả lời.

Tôi nói rõ để chiến sĩ lái xe và đại đội trưởng của anh biết:

- Mục tiêu đánh phá của chúng đã định sẵn rồi, không đáng sợ đâu! -

Ngừng một lát, tôi hỏi tiếp:

- Đêm nào cũng vượt trọng điểm, cũng căng thẳng như thế này, các đồng chí có sợ không?

Chiến sĩ lái xe trả lời:

- Thưa Thủ trưởng, chúng em chỉ biết sống chết từng giờ!

Nghe chiến sĩ của mình nói vậy, trong tôi trào dâng một cảm xúc khó tả. Giấu ẩn sau vẻ bình thản đến mức dừng dưng, lạnh lùng trong câu nói của người chiến sĩ có một điều gì đó gần với sự bất ổn trong tư tưởng, tinh thần của binh sĩ: Tư tưởng đắm chìm trong đơn độc. Đã vậy khó lòng làm chủ được tay lái. Làm sao có thể năng động, sáng tạo phát huy hết lợi thế của ta, khai thác tối đa hạn chế của đối phương, để giành chiến thắng?

Đúng như đồng chí đại đội trưởng nói; xe chúng tôi lăn bánh được chừng mười cây số nữa thì máy bay ném bom của địch ập tới.

Xe dừng lại. Tôi ra đứng ở bậc lên xuống buồng lái để quan sát.

Nghe tiếng động cơ máy bay, tôi biết một tốp gồm ba chiếc lượn một vòng phía trước đoàn xe. Sau vòng lượn, hai trong số ba chiếc bổ nhào ba đợt, cất bom xuống trọng điểm. Những quãng lửa bùng

lên. Tôi như thấy những con đường nhỏ nhoi vặn mình đau đớn.

Máy bay địch ném bom, hỏa lực phòng không của ta đánh trả. Đạn pháo 37 ly vạch trời đêm, trông như pháo hoa. Nhưng hình như pháo không bắn đón khi máy bay bổ nhào, mà chỉ bám bắn theo vòng lượn. Nhìn đường đạn, tôi biết chắc trận địa pháo 37 bố trí quá xa trọng điểm. Súng máy 14,5 ly bố trí ngay trọng điểm, đón địch bổ nhào, nhưng tầm bắn không với tới. Cứ đà này, theo tôi, ta bắn có thể trúng mục tiêu, nhưng chắc chắn là phi công địch không sợ, chúng "đàng hoàng" oanh kích mục tiêu.

Sau khi làm xong "bổn phận" trút bom vào mục tiêu định sẵn, cả tốp máy bay rút thẳng. Còn lại là những dây pháo sáng với vệt khói dài, giống như được dòng dây từ tầng không trên cao xuống.

Khoảng chừng 15 - 20 phút sau khi máy bay địch bay xa, tôi bảo đại đội trưởng cho xe tiếp cận trọng điểm.

Tới gần trọng điểm, thấy phía trước thẳng hướng xe đi có một phát đạn lửa súng AK vút lên. Đại đội trưởng đại đội xe vừa cười hề hã vừa nói:

- Thông đường rồi. Hôm nay bom đạn Mỹ cũng sợ Thủ trưởng.

Có thể do Ban chỉ huy binh trạm điện báo trước, nên khi chúng tôi tới trạm công binh phụ trách trọng điểm, tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn công binh Nguyễn Ngọc Nha và chính trị viên tiểu đoàn Hoàng Hữu Nghi đã chờ sẵn, tự giới thiệu và báo cáo tình hình.

Các anh cho biết khoảng thời gian giữa hai đợt đánh phá của máy bay địch thường trên dưới một giờ. Các anh đề nghị chúng tôi về ngay hầm chỉ huy của tiểu đoàn gần đó, phòng khi chúng phá lẹ, quay lại đánh sớm hơn.

Tôi nán lại một lúc quan sát toàn cảnh trọng điểm Văng Mu - đúng là đỉnh điểm của chiến tranh hủy diệt. Một cảnh tượng bi hùng hiện lên trong ánh lửa những đám cháy. Những triền đồi, mái núi bị bom đạn làm biến dạng. Cùng với bạt ngàn cây cối bị quật đổ ngổn ngang, những thân cây xơ tước, nứt toác vì bom và những thân cây cháy đen, cụt ngọn, thẳng vút như những ngọn chông khổng lồ chọc thẳng vào trời đêm... Cây cỏ, núi rừng Trường Sơn cũng sôi trào uất hận! Điều đáng quan tâm hơn của tôi lúc đó là hiện trạng đường sá, cách bố trí công sự phòng tránh của công binh... Đợt vừa rồi, địch đánh không trúng đường, nhưng ngay mép đường phía ta luy âm vướng mấy hố bom lớn, mùi thuốc bom còn khét lẹt. Hai chiến sĩ của tiểu đoàn công binh vừa hy sinh gần đó.

Thêm một ngày ở trọng điểm này và bao trọng điểm nữa, trên tuyến đường Trường Sơn huyền thoại, những người lính, những

nam nữ thanh niên xung phong lại đánh đổi mạng sống của mình vì sự sống của những con đường, vì nhiệm vụ chi viện chiến trường.

Đoàn chúng tôi dừng lại, vô cùng xúc động mặc niệm vĩnh biệt những người đồng chí thân thương của mình và chia buồn cùng đơn vị.

Tiếp đó, phải hơn 30 phút "tụt dốc" nữa, chúng tôi mới tới được hầm chỉ huy của tiểu đoàn công binh. Bước chân vào hầm, tôi nói với anh em cùng đi:

- Đêm nay chúng ta ở lại đây chứ không phải ngủ tại đây.

Nghe tôi nói vậy, cán bộ tiểu đoàn hiểu được những phần việc cần phải làm trong đêm. Chiến sĩ công vụ đưa tôi một cốc nước đường nóng. Tôi buột miệng hỏi:

- Mỗi tháng đồng chí được bao nhiêu đường?

- Báo cáo thủ trưởng, chia đều mỗi người được 200 gam - chiến sĩ công vụ trả lời.

Hai tiếng chia đều, anh nói không một chút đắn đo, đủ cho tôi nghĩ tới cảnh "Tướng sĩ một lòng phụ tử, hoà nước sông chén rượu ngọt ngào của cha ông xưa đã tái hiện ở chính cuộc sống của người lính Trường Sơn trong những tháng ngày lửa đạn, thiếu thốn, gian khổ nhưng thấm đậm tình người.

Tranh thủ khoảng thời gian giữa hai đợt đánh phá của địch, tôi làm việc với chỉ huy tiểu đoàn, nắm tình hình chung. Trọng điểm Văng Mu dài 10 cây số, đèo cao trên 600 mét. Đường qua trọng điểm có nhiều "cua tay áo", bán kính nhỏ, dốc ngang lớn, tầm nhìn ngắn. Đó là những điểm địch tập trung trút bom đạn vào.

Tôi hỏi thêm:

- Bom địch thường thả trúng mặt đường phía phải đào (ta luy dương), hay phía mặt đường phải đắp (ta luy âm)? Khả năng khắc phục ra sao?

Tiểu đoàn trưởng trả lời:

- Báo cáo, bom rơi thường sang phía ta luy âm, nên phần lớn tuột xuống khe, xuống vực. Bom trúng "tim" đường, phải khắc phục hơi lâu; trúng sườn hoặc chân núi thì phải đẩy hất đất đá sụt lở là chính. Nếu đủ máy húc thì giải quyết hậu quả rất nhanh.

Tôi thầm nghĩ, đúng là những người lính công binh cầu đường "có nghề". Tuy vậy, với kinh nghiệm thực tiễn và kiến thức lĩnh hội được qua thời gian đào tạo ở Học viện quân sự cao cấp Bắc Kinh (lúc đó tôi rất mê nghiên cứu thêm khoa công binh công trình), tôi cũng phải lưu ý họ một số vấn đề:

- Trước mắt phải từ kinh nghiệm thực tế, tính toán làm đủ công

sự cá nhân có chất lượng ở các vị trí xung yếu; tiếp theo, làm công sự cá nhân dự phòng cạnh đường, để gặp lúc bị máy bay địch đánh, lái xe có chỗ ẩn nấp, hạn chế thương vong. Sau nữa, làm công sự tốt hơn để cất giữ thuốc nổ, bảo vệ dụng cụ quan trọng để, thi công; có thể lợi dụng, sửa sang lại một số hố bom để làm công sự cho máy húc, xe ben, xe vận tải khi không hoạt động; làm hầm chữ A thật kiên cố để làm chỗ cấp cứu người khi bị thương, chưa chuyển kịp về tuyến sau. Đường qua khu vực, đặc biệt đường qua trọng điểm quá hẹp. Trong khi chưa mở rộng đủ hai làn xe, cần phải mở chỗ tránh, chỗ quay đầu xe. Cứ một cây số cần từ hai tới ba chỗ tránh. Triệt để lợi dụng sự công phá của bom địch thả phía ta luy dương để mở rộng đường cho xe tránh nhau. Coi như đối phương "chi viện" thuốc nổ cho ta mở đường vậy.

Mọi người trong hầm nghe thế, cười rộ lên. Riêng kỹ sư Đỗ Xuân Diễn - tham mưu trưởng tiểu đoàn, một con người từ dáng dấp tới tiếng nói chắc nịch, bạo miệng "khen" tôi nói rất chí lý, và anh đề nghị: Bộ Tư lệnh tăng cường cho chúng tôi máy húc. Mỗi máy húc có thể thay cả một đại đội; vừa hạn chế được thương vong, vừa rút ngắn được thời gian tắc đường.

- Được, chắc là được - Tôi trả lời.

Trọn một đêm cùng công binh "trực" tại một trong những trọng điểm ác liệt nhất, tôi thu thập được khá nhiều điều cả về ta và đối phương.

Chiều hôm sau, chúng tôi tiếp tục cuộc bộ sang phía đông trọng điểm Văng Mu thăm trận địa đại đội pháo cao xạ 37 ly. Hôm trước đứng từ xa quan sát anh em đánh máy bay địch; nay tôi muốn trực tiếp có mặt tại trận địa và "đối thoại" với những pháo thủ này.

Tuy có bảo vệ đi cùng, nhưng cũng như hôm trước cuộc bộ hơn hai tiếng vào sở chỉ huy Binh trạm 1, tôi đều tự mang lấy quân tư trang. Vai vắt quàng chặn trần thủ gấp gọn, chân "dận" ủng Trung Quốc, đầu đội mũ sắt Liên Xô, một bên hông đeo súng ngắn, hông bên kia là xà cọt, tay chống gậy le... Đã ngót tuổi bốn lăm, nhưng nhìn cách ăn vận và dáng bước phăng phăng của tôi, khối anh em trong đoàn và cả cán bộ, chiến sĩ lăm khi cũng "thèm" ra mặt, đi theo không kịp.

Trận địa pháo cao xạ 37 thuộc tiểu đoàn 10 bố trí cách trọng điểm 5 cây số. Đồng chí tiểu đoàn trưởng đón và sau đó đưa chúng tôi đi kiểm tra cách bố trí trận địa của đại đội. Chiều tối, chúng tôi ăn cơm cùng lính cao xạ. Quà cho anh em không có gì ngoài một ít thuốc lào thuốc lá.

Khi màn đêm buông xuống, cả đơn vị khẩn trương triển khai chuẩn bị đánh địch, bảo vệ xe chuyển quân, chuyển hàng vượt trọng điểm.

Chỉ huy tiểu đoàn, đại đội đều lo lắng cho chúng tôi. Biết vậy tôi nói để anh em yên tâm: Đêm qua chúng tôi đã thức trọn cùng anh em công binh tại trọng điểm; hôm nay cách xa, chắc an toàn hơn.

Máy bay địch đánh Văng Mu đợt đầu đêm đó cũng đúng tầm đêm trước. Cách đánh trả của đại đội cũng không khác những gì tôi đã thấy. Khi máy bay đến chuẩn bị ném bom, vòng lượn của chúng nằm trong tầm hỏa lực của đại đội, nhưng khi chúng bỏ nhào cắt bom, thì lại ở hướng khác.

Tôi hỏi:

- Địch luôn thay đổi cách đánh, hay vẫn cứ như thế này?

Tiểu đoàn trưởng trả lời:

- Báo cáo, từ đầu mùa khô đến nay, thường xuyên vẫn thế.

Vậy đồng chí có suy nghĩ gì để bắn rơi máy bay, qua đó vừa bảo vệ, vừa động viên công binh và lái xe trên trọng điểm hay không?

- Báo cáo, chúng tôi được học là phải lấy mục tiêu "Tiêu diệt được máy bay địch ở bất cứ đâu".

- Thế các đồng chí thấy bắn máy bay ở vòng lượn, hay khi chúng bỏ nhào, sẽ có hiệu quả hơn?

Không ngần ngại, đồng chí đại đội trưởng trả lời trước tiểu đoàn trưởng:

- Nếu đón bắt được khi máy bay bỏ nhào là tốt nhất.

- Vậy các đồng chí cần bố trí lại trận địa chiến đấu!

- Báo cáo Tư lệnh, tiểu đoàn cũng đang tính.

- Nếu tiểu đoàn có ý định như thế, các đồng chí hãy lấy trọng điểm Văng Mu, bám trọng điểm để cấu trúc trận địa chốt giữ, bắn máy bay địch, bảo vệ xe qua trọng điểm và công binh làm đường...

Với tâm trạng rất hồ hởi, tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn 10 cao xạ nói:

- Chúng tôi sẽ chấp hành lệnh của Thủ trưởng, đồng thời sẽ điện báo lên Quân khu.

Rồi như nhớ ra điều gì khá thú vị, anh nói - giọng phấn chấn hẳn lên:

- Khi còn là Chính uỷ Quân khu 4, Thủ trưởng đã cùng Tư lệnh Quân khu - Nam Long cho cơ động pháo cao xạ 37 ly giữa ban ngày ra tăng cường cho trận địa bảo vệ cầu Cẩm. Lính cao xạ chúng tôi ai cũng biết tiếng.

Thế đấy, những kinh nghiệm, bài học đắt giá, đâu chỉ thuộc về

quá khứ, nếu như cuộc sống hiện tại cần đến nó.

Kết thúc mấy ngày kiểm tra Binh trạm 1 và trọng điểm Văng Mu, chúng tôi tiếp tục kiểm tra nắm tình hình ba trạm giao liên 13, 14, 15. Nơi đây có hai cung - một cung đường khá bằng phẳng và một cung leo dốc.

Ngày 21 tháng 1 năm 1967, đoàn chúng tôi xuất phát. Hướng dẫn chúng tôi lần này là trung tá Đoàn Lực - Trưởng phòng giao liên. Cùng đi, có một cán bộ công binh, một bác sĩ quân y, một cán bộ chính trị và tổ điện đài.

Chiều hôm đó, chúng tôi đến trạm 13 giao liên. Đồng chí trạm trưởng giới thiệu tình hình hoạt động của trạm và dẫn chúng tôi xem nơi làm việc, công sự, lán ở cho thương binh và cán bộ dân - chính, các bãi mắc tăng võng của bộ đội hành quân, bếp Hoàng Cầm... Toàn bộ được bố trí dưới tán rừng già, cây cổ thụ, nhiều tầng. Bãi trạm rộng chừng ba héc-ta bằng phẳng, nằm cạnh bờ suối. Dưới tán rừng già có các lối đi nhỏ, lát gỗ, nối các bộ phận của trạm. Cảnh quan giống hệt công viên cây xanh, đúng như ý thơ của anh Tố Hữu viết về núi rừng Việt Bắc ngày nào: "Rừng che bộ đội, rừng vây quân thù". Bãi tập kết của bộ đội hành quân qua trạm có thể mắc được 500 tăng võng. "Khu hậu cần", ngoài hệ thống bếp Hoàng Cầm còn có lán chứa củi khô, ống bương để lấy nước. Hai góc bãi tập kết có hai trạm gác. Trạm chưa có điện thoại, nhưng là trạm trung tâm nên cũng được trang bị máy 15 W. Về dự trữ quân nhu, có mấy tấn gạo và muối. Cả trạm có một quân y sĩ.

Trở về lán chỉ huy, đồng chí đại úy trạm trưởng báo cáo:

- Mọi việc cũng như tình hình của trạm đã được Tư lệnh xem xét tôi xin trình bày thêm: đây là một trạm hoàn toàn đường bằng, nên cung độ là 25 cây số. Nếu hành quân ít người, mang vác nhẹ, mất từ 6 đến 7 giờ. Nếu đi theo đội hình trung đoàn, tiểu đoàn, mất từ 7 đến 8 giờ. Lính giao liên chúng tôi đi mất 5 tiếng...

Làm việc tại trạm giao liên xong cũng chạng vạng chiều. Đoàn chúng tôi dùng bữa chiều do trạm chuẩn bị. Bữa cơm rừng thật ngon, có măng đắng nướng và luộc, măng chua nấu cua suối, rau xanh, ngọn cây búng báng, ngọn bứa; có sắn nướng rất khéo - bọc lá chuối vùi trong than, bóc ra thơm phức...

"Chủ nhà" không bọc bạch, tôi cũng hiểu để có bữa ăn như thế này, chắc trạm đã chuẩn bị từ hôm trước.

Cơm nước xong, trạm trưởng mời chúng tôi nghỉ, dành sức cho ngày mai kiểm tra tuyến từ sáng sớm.

Chưa ngủ vội, chúng tôi vòng sang khu vực "khách" tập kết, gặp

quân y sĩ của trạm đang kiểm tra bộ đội ngủ. Sau một ngày hành quân vất vả, quờ vợi vài lưng cơm, bộ đội ai nấy đã yên giấc trên võng của mình. Tất cả đều có tăng, có màn.

Tôi hỏi trạm trưởng đi cùng:

- Tối nay bộ đội nghỉ ở trạm bao nhiêu. Đơn vị hay đi lẻ?
- Báo cáo, có 250 quân lẻ, bổ sung cho Tây Nguyên.
- Hành quân đường trường, bộ đội phải mang bao nhiêu mỗi người?

người?

Trưởng phòng giao liên Đoàn Lực trả lời:

- Báo cáo: năm 1965, mỗi người mang 30 ký, năm 1966, mang 25 ký. Năm nay, Tư lệnh vừa chỉ thị giảm khối lượng gạo phải mang 5 ký. Như vậy chỉ còn mang 20 ký nữa thôi.

Tôi nói luôn:

- Về nhà, chúng ta tính lại; có thể rút bớt vài ký nữa; phải làm hết sức mình để bộ đội hành quân mang nhẹ hơn, đến chiến trường nhanh hơn, khoẻ hơn và chiến đấu được ngay.

Nói là vậy, nhưng để bộ đội hành quân bớt được vài ký lương thực trên vai, đòi hỏi công tác tổ chức, điều hành của các binh trạm phải khoa học hơn rất nhiều và lực lượng giao liên trên tuyến phải năng nổ, hết mình trong vai trò của người nội trợ.

Mọi toan tính, trần trở rồi cũng chìm sâu vào giấc ngủ. Đêm ở trạm giao liên 13, tôi ngủ trên sạp vầu - đây cũng chính là một "đặc sản" nữa.

Sáng sớm hôm sau, khi chia tay, tôi nói vui với cán bộ, chiến sĩ của trạm:

- Cảm ơn các đồng chí đã cho bữa cơm "đặc sản", dạo chơi thăm thú "công viên cây xanh", ngủ giường "delux". Mai kia thắng Mỹ, về lại phố phường, nằm mơ cũng chẳng có cảnh này.

Mọi người vui cười hể hả.

Khoảng năm giờ rưỡi, đường rừng còn lờ mờ, đoàn chúng tôi xuất phát. Lộ trình từ trạm 13 đi trạm 14. Cấp dưỡng chuẩn bị cơm nắm, nước uống. Trạm trưởng và một giao liên dẫn đường. Tôi động viên anh em: Giao liên đi mất nhiều nhất sáu giờ, đoàn ta vừa đi, vừa quan sát, cố gắng cũng chỉ mất cỡ đó.

Đầu mùa hành quân, đường mới, khá bằng phẳng. Cây trên đầu được phát quang. Dưới mặt đất, gốc cây được rà phạt, không còn vấp. Những quãng trũng đã được tháo hết nước, nhưng đôi chỗ còn bùn lệt sệt, và vất vẫn là loại côn trùng bám dai dẳng. Đường còn quá hẹp, khiêng vác vũ khí cồng kềnh chút xíu là va vấp. Suốt cung đường này đều len lỏi dưới tán rừng già. Thẳng hoặc bằng qua một

vài quãng trống do đồng bào đốt rừng làm rẫy. Những quãng đó, anh em giao liên kịp thời khắc phục bằng cách trồng cây le thế vào.

Thỉnh thoảng gặp một vài đoàn cán bộ, một số cán bộ thương binh từ trong ra, chúng tôi tránh nhường đường. Tôi lưu ý anh Lược phải nhanh chóng giảm "giờ chết" bằng cách mở đường song song - chưa cần rộng lắm.

Đọc suốt lộ trình, chúng tôi phải qua nhiều suối, nước quá đầu gối, đá lòng suối vừa to, vừa trơn, nước chảy xiết, qua lại khá vất vả; thỉnh thoảng mới có được một chiếc cầu tre hoặc mây.

Đã 11 giờ rưỡi, cả đoàn ngồi lại cạnh một dòng suối, giờ cơm nắm ra ăn, vừa trao đổi tìm cách vượt suối làm sao cho bộ đội hành quân thuận tiện hơn.

Một cán bộ công binh đưa thước dây đo ngay. Suối rộng hơn năm chục mét, bờ suối cao hơn một mét.

Tôi nói:

- Đây là đường cho hành quân bộ. Việc làm các loại cầu đơn giản qua suối bằng vật liệu tại chỗ thật đơn giản. Nếu nước lũ cuốn đi, đến đầu mùa khô làm lại cũng kịp. Không thể cam chịu để bộ đội phải mò mẫm lội suối thế này; vừa chậm, vừa nguy hiểm, mất sức.

Quá trưa, chúng tôi tiếp tục lộ trình. Quãng đường này cũng như đoạn đường đã qua. Cái khác là thẳng hoặc đi qua một bản người Lào Thương. Bản nào cũng vậy, tôi thấy người dân ở đây rách mướp, xơ xác. Dầu đã quen với cảnh gian lao, thiếu thốn của người lính, song tôi cũng không cảm lòng nổi trước những gì mà mình thấy ở bản người Lào. Tôi hỏi:

- Bình thường trạm có giúp đỡ gì cho đồng bào không?

Trạm trưởng trả lời:

- Thỉnh thoảng hỗ trợ cho bà con một ít muối - dân bản rất quý.

Biết anh em mình cũng chẳng dư dật gì tôi chỉ nhắc nếu có điều kiện thì đừng quên đồng bào. Chính bạn cũng đã dành rừng, dành rẫy để ta mở đường, lập trạm.

Đoàn chúng tôi đến trạm cuối, tính ra chỉ chậm thua giao liên chừng 15 phút. Nghỉ ngơi một lát, chúng tôi ra suối tắm và sau đó đi xem xét thực địa. Cách bố trí và hoạt động của trạm 14 cũng giống trạm 13; có điều ở đây thiếu cả muối, pin đèn, không có đài bán dẫn. Tôi phải dặn ngay Trưởng phòng giao liên, có kế hoạch giao cho binh trạm nào gần nhất chuyển những thứ thiết yếu đó tới ngay.

Tối đó, trạm trưởng yêu cầu chúng tôi nghỉ sớm vì cung đường ngày mai khá vất vả. Tuy chỉ 16 cây số nhưng cả leo lên đỉnh đèo, cả tụt xuống thường mất một ngày. Cách chân đèo 3 cây số phía bên

kia là trạm 15. Là trạm ở chân đèo, nên thương bệnh binh từ tuyến trong ra thường ùn lại ở đó.

Sáng hôm sau, chúng tôi đi rất sớm. Đi khỏi trạm chừng hai cây số, đoàn bắt đầu leo dốc. Phía trước một quãng, có chừng hơn hai chục chiến sĩ. Hết thấy họ đều mang ba lô, súng AK. Đến đỉnh đèo, thì chúng tôi đuổi kịp. Mặt trời cũng đã treo đỉnh đầu. Những tia nắng vạch tán cây điểm hoa trên mặt đất. Ngồi tựa gốc cây, mọi người giở cơm nắm ra ăn.

Ở đỉnh đèo cây thưa bóng mát. Dẫu tầm nhìn có hạn chế, nhưng sử dụng ống nhòm cũng có thể quan sát được khá xa.

Qua trò chuyện, chúng tôi được biết đây là một trung đội trinh sát tăng cường cho chiến trường B2. Anh em đi bộ bắt đầu từ cây số 39 đường 20, đến đó đã mất sáu ngày.

Điều tôi hết sức băn khoăn là: từ cây số 39 đến Ta Lê, đường tốt xe chạy được. Tuy địch ngăn chặn khá ác liệt, song ta có thể vượt đảm bảo an toàn, sao không tổ chức cho anh em đi xe?

Tôi hỏi một đồng chí trong đoàn:

- Đồng chí mang mấy ký?

Nhắm tính một lát, đồng chí ấy báo cáo: quân trang, lương khô, súng đạn, thuốc quân y, đường - tất cả 18,5 ký, gạo và muối 5,5 ký; cộng hết thấy là 24 ký.

Tôi khoác hết thấy những thứ anh vừa điểm, đi đi, lại lại trong vòng 10 phút, thấy hơi nặng. Đặt ba lô, hạ súng xuống, tôi hỏi:

- Các đồng chí thấy đi xa, đường núi thế này, nên mang bao nhiêu thì vừa?

- Nên dưới 18 ký, Thủ trưởng ạ.

- Đúng, nên vậy. Chúng tôi đang tính.

Trả lời chiến sĩ trinh sát xong, tôi quay sang hỏi trạm trưởng:

- Trên đỉnh đèo, các đồng chí có tìm thấy nước không?

- Báo cáo, chúng tôi chưa kịp khảo sát. Khi hành quân, chuẩn bị vượt đèo, mọi người lấy nước ở suối cho thật đầy bi đồng, lên tới đỉnh vẫn còn đủ dùng.

- Vậy nước lã à? - tôi hỏi xen vào.

Trạm trưởng ngó người, chưa kịp đáp; tôi nhẹ nhàng nói:

- Phải cố gắng. Nếu tìm được nguồn nước trên đỉnh thì nên có bếp Hoàng Cầm, để khi nghỉ trưa, bộ đội đun nước dùng cả buổi chiều.

Quá trưa, chúng tôi tụt dốc. Anh em lính trinh sát theo sát sau.

Đường lên đèo và xuống không theo bình độ, mà lên thẳng, xuống thẳng. Có đôi đoạn được xẻ bậc, hai bên có tay vịn. Nhưng

bậc quá hẹp, đường đất, nên nếu gặp mưa dầm sẽ rất trơn; đi lại nhiều, lầy lội là cầm chắc.

Đến trạm 15 - dưới chân đèo; chúng tôi tạm dừng lộ trình kiểm tra "đường dây" giao liên. Tôi nói với Trưởng phòng giao liên và hai trạm trưởng, pha chút hài hước:

- Ngày hôm nay chúng ta làm Tôn Ngộ Không, nhưng không hoá phép được. Nếu các cung đường đèo, dốc khác cũng giống thế này, thì chúng ta có tội lớn với bộ đội, cán bộ qua tuyến.

Làm việc với trạm 15 giao liên, về tình hình hoạt động của địch, tôi được trạm trưởng báo cáo:

- Máy bay địch ít oanh tạc, trừ trường hợp bộ đội hành quân bị lộ - thường ở những quãng đường trống. Cung tiếp theo đã hai lần bị máy bay địch oanh kích khi bộ đội đi trong "đường kín", nhưng do biệt kích chỉ điểm. Công việc thường xuyên của trạm là nguy trang kịp thời những quãng trống và cảnh giác với biệt kích, thám báo.

Tôi hỏi:

- Ở đây đi vác gạo xa hay gần?

- Báo cáo, khoảng 12 cây số. Biên chế của trạm ít, nhưng "khách" thường rất đông. Vì vậy việc gửi gạo phải làm cả đêm lẫn ngày mới kịp.

Về vấn đề này, tôi nói với đồng chí Đoàn Lực cần nghiên cứu làm đường cho loại ô tô vận tải chiến lược, dùng ô tô chở lương thực về trạm, giảm lượng mang vác cho bộ đội hành quân trên chặng đường dài trên 1.500 cây số. Trạm nào có điều kiện cần làm ngay.

Mở sáng hôm sau, cả đoàn lại lục tục lên đường. Theo hướng dẫn của mấy cán bộ công binh, thông tin, chúng tôi đi tắt sang phía tây đường giao liên, thẳng tới chỗ bộ đội thông tin đang thi công đường dây tải ba, cách sở chỉ huy Bộ Tư lệnh 18 cây số.

Đường khá bằng phẳng, râm mát, nên chúng tôi cố đi thật nhanh. Gần trưa, đoàn nghỉ ăn cơm trên bờ một con suối lớn chảy ra sông Xê Băng Hiên. Cơm nước xong, đồng chí kỹ sư công binh trải bản đồ, xác định từ chỗ đang ngồi, tới nơi bộ đội thông tin lắp đặt đường dây và từ đó về tới sở chỉ huy Bộ Tư lệnh. Để kịp thị sát công việc của bộ đội thông tin và về sở chỉ huy trong buổi tối hôm đó chúng tôi phải đi thật nhanh, phải tính từng khắc.

Chính "ngộ", chúng tôi tới "công trường" đường dây của bộ đội thông tin. Phụ trách trực tiếp ở đây là Phó chủ nhiệm thông tin Hoàng Đình Quý - một cán bộ có trình độ chuyên môn vững, năng nổ. Anh đón chúng tôi và hướng dẫn kiểm tra một quãng gồm năm cột. Vòng về lán chỉ huy dã chiến, Hoàng Đình Quý báo cáo:

- Theo lệnh của Tư lệnh, bước một, chúng tôi đang cho hoàn tất khảo sát, thiết kế, đồng thời kết hợp thi công đường dây trần tải ba theo một đường thẳng từ Bình trạm 1 ở Xiêng Phan đến đường 9 - dài 160 cây số. Từ kinh nghiệm thi công chặng đầu, sang năm chúng tôi tiếp tục kéo dài cho tới khi hoàn tất tuyến tây Trường Sơn đến ngã ba biên giới, với tổng chiều dài hơn 800 cây số.

- Tại sao chỉ đến đó? - Tôi hỏi.

- Chúng tôi tính sơ bộ - Hoàng Đình Quý trả lời - chúng ta chỉ có thể thi công trong mùa khô, chỉ 800 cây số cũng phải làm đến năm 1969 mới xong.

- Đồng chí là một nhân vật tích cực, phải tính theo cấp số nhân chứ.

- Báo cáo, nếu Tư lệnh cho đầy đủ điều kiện, chúng tôi sẽ tính khác.

- Tất nhiên - Tôi trả lời - về nhà chúng ta sẽ tính kỹ để kiến nghị lên Bộ. Nhưng đồng chí nên nhớ từ khu vực ba biên giới rẽ sang Tây Nguyên, nối vào tuyến đông Trường Sơn, kéo vào Bù Gia Mập (nay là Bình Phước) còn hơn 500 cây số nữa. Như vậy chiều dài tuyến đường dây phải là 1.350 cây. Sau đó, chúng ta phải tính đến cả tuyến đông Trường Sơn, đến Khu 5. Đối với tuyến tây Trường Sơn, bước đầu các đồng chí làm được như vậy là tốt rồi.

Hoàng Đình Quý nói:

- Báo cáo Tư lệnh, để bảo đảm chất lượng và an toàn đường dây, chúng tôi vừa phải giữ cây để nguy trang, vừa thường xuyên tỉa cành cắt lá, làm sạch dưới cột, để đi tuần. Cứ cách ba cột, có một công sự cá nhân. Ở đó có dự trữ một ít dây và dụng cụ. Định đánh hồng ở đâu, chúng tôi sẽ sửa chữa ngay đó.

Tôi gợi ý anh em lính thông tin nên lợi dụng thân cây to làm cột vừa tiết kiệm thời gian, vừa bảo đảm độ vững chãi và kín đáo, địch khó phát hiện.

Chia tay những người lính thông tin năng động và quả cảm, chúng tôi chúc anh em thắng lợi; không quên tặng một ít thuốc lá, thuốc lào và hai chai thuốc trị rắn cắn.

Hoàng Đình Quý không giấu được tâm trạng hồ hởi, liền nói:

- Mấy hôm nữa, Tư lệnh sẽ thấy được kết quả cụ thể qua trạm cơ vụ gần sở chỉ huy Bộ Tư lệnh.

Tôi nắm chặt tay anh, đầy tin tưởng.

Về sở chỉ huy, tôi yêu cầu các thành viên đoàn trình sát thực địa, theo chức trách của mình, nghiên cứu và khẩn trương tổng hợp kiến nghị riêng.

Trên cơ sở nghiên cứu tình hình chung ở Bộ Tư lệnh, kết quả khảo sát trọng điểm, kết hợp với kinh nghiệm chỉ đạo ở tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương, kinh nghiệm chỉ huy tác chiến bộ binh, cao xạ..., tôi thấy có nhiều vấn đề cần chuẩn bị thật kỹ để đưa vào tổng kết cuối mùa khô 1966-1967, nhưng để phục vụ cho công tác chỉ huy, chỉ đạo, trước mắt cần nêu một số vấn đề cấp bách để thống nhất trong Thường vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh.

Được anh Chiêm nhất trí, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh làm việc gần trọn ngày. Trong cuộc họp quan trọng này, tôi tập trung đề cập vấn đề đánh giá địch, ta và thời tiết Trường Sơn; qua đó, sơ bộ nêu một số việc cần điều chỉnh, sửa đổi như: Xác định thứ tự ưu tiên thực hiện chỉ tiêu kế hoạch vận tải cho các chiến trường, lãnh đạo tư tưởng tác chiến, chiến thuật cho các binh chủng; tổ chức chỉ huy hiệp đồng cấp binh trạm; bảo đảm các mặt: kỹ thuật, hậu cần; điều trị thương, bệnh binh, thông tin...

Báo cáo trước tập thể Thường vụ Đảng uỷ, tôi đánh giá cao ý chí kiên cường và nỗ lực lớn của cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong trong mở đường, bảo đảm giao thông, đánh địch, vận tải, bảo đảm giao liên hành quân... Đồng thời cũng chỉ ra những hạn chế cần nhanh chóng khắc phục, giải quyết, như: Không đánh giá đúng tình hình, so sánh lực lượng giữa ta và địch trên tuyến. Từ thực tế địch đánh phá liên tục và ngày càng ác liệt, một số anh em mới thấy cái mạnh của địch, mà chưa thấy những điểm yếu, hạn chế của chúng; chưa thấy được cái mạnh thuộc về bản chất của ta, mà chỉ thấy, hoặc quá nhấn mạnh những khó khăn, yếu kém của ta. Dẫn đến tình trạng đánh giá địch quá cao; có những biểu hiện dao động, nặng về bị động phòng tránh, bằng tâm với lối làm ăn nhỏ lẻ nhưng an toàn hơn. Kết cục là hiệu quả vận chuyển chi viện thấp, không đáp ứng được yêu cầu ngày càng lớn của các chiến trường.

Về đánh giá địch-ta, tôi khẳng định: Trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, chúng "ta cùng lúc phải chiến đấu chống hai kẻ thù là Mỹ - nguy và thời tiết nghiệt ngã của rừng nhiệt đới".

Khó khăn do "mưa ngàn, suối lũ" là vô cùng lớn, nhưng có quy luật của nó, ta sẽ khắc phục từng bước.

Về kẻ thù thứ nhất: Tình hình hoạt động, đánh phá của địch trên tuyến thời gian qua cho thấy, không quân Mỹ với nhiều loại máy bay và bom đạn hiện đại, có sức tàn phá ngăn chặn lớn, song trên một tuyến có chính diện rộng, kéo dài, đã bộc lộ rõ khả năng có hạn, không thể kiểm soát hết mọi chỗ. Tại những điểm tập trung cao, mỗi ngày địch đánh phá từ 6 đến 10 đợt, mỗi đợt từ 15 đến 25 phút, cộng

lại thời gian đánh phá mỗi ngày cao lắm khoảng hơn ba giờ. Nhưng tập trung đánh nơi này thì bỏ lỏng nơi khác, đánh phía cửa khẩu nhiều thì giảm phía trong, đánh ban ngày nhiều thì giảm ban đêm. Thực chất không quân Mỹ có làm chủ ở mức độ nhất định, chứ không phải làm chủ hoàn toàn về thời gian và không gian. Ở mặt đất, ta mới là người làm chủ. Ta lại có nhiều lợi thế, am hiểu địa hình, có công sự, có cây rừng che phủ; các lực lượng trên tuyến đều dũng cảm, mưu trí. Nếu được trang bị thêm về kiến thức quân sự, nghệ thuật quân sự và tư tưởng tiến công, thực sự biến tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn thành một chiến trường, với phương châm "Đánh địch mà đi, mở đường mà vận chuyển" thì nhất định hiệu quả sẽ khác. Ta sẽ phát huy cao độ mặt mạnh của ta, hạn chế tối đa mặt mạnh của địch.

Để nâng cao hiệu suất chiến đấu và công tác, cần vận dụng các quan điểm tư tưởng quân sự của Đảng vào lĩnh vực vận tải quân sự.

Quan trọng nhất là tư tưởng tiến công. Tư tưởng tiến công, chủ động tiến công, kiên quyết tiến công là bản chất của cách mạng vô sản, mãi mãi vẫn là chân lý. Vấn đề là chúng ta phải vận dụng vào từng nơi, từng lúc, từng binh chủng cho phù hợp, sáng tạo...

Đối với bộ đội cao xạ, từ nay phải bố trí lại trận địa bám sát các mục tiêu bảo vệ, lấy chốt trọng điểm là chính, kết hợp với cơ động thích hợp. Từ trận địa bám trụ ở trọng điểm mà đánh tiêu diệt máy bay địch, bảo vệ đội hình hành tiến của bộ đội xe, đội hình tác nghiệp của công binh và bảo vệ cầu đường, làm cho xác suất bom đạn giảm, tổn thất của ta ít, tốc độ vận chuyển tăng.

Đối với bộ đội công binh, phải xây dựng công sự bám trụ ở ngay trọng điểm, coi chốt trọng điểm như trận địa chiến, tăng công cụ cải tiến, tăng máy húc, xe ben, thuốc nổ để giảm bớt người mà vẫn ứng cứu khắc phục phá hoại nhanh. Kết hợp chống phá hoại với mở rộng mặt đường, thực hiện "địch càng đánh thì mặt đường càng rộng, xe qua càng nhanh". Đồng thời dành một lực lượng cơ động để liên tục mở đường mới. Từ việc mở các đường tránh cục bộ

Ở từng trọng điểm sẽ nối dần lại thành một tuyến mới song song.

Nắm vững quy luật đánh của địch, lợi dụng thời tiết, sương mù, trần mây thấp, từ "lấn sáng, lấn chiều" chuyển sang làm đường ban ngày là chính, ban đêm tập trung khắc phục hậu quả và ứng cứu cho đội hình xe.

Đối với bộ đội vận tải: Phải xem bộ đội vận tải ô tô là chủ lực quân để tổ chức hiệp đồng binh chủng. Đây là một nghệ thuật chưa có tiền lệ trong lịch sử chiến tranh của quân đội ta; là một sáng tạo

để hoàn thành nhiệm vụ. Làm như vậy, bộ đội vận tải mới có đủ điều kiện để đương đầu với sự đánh phá, ngăn chặn của địch, mới thoát khỏi cảnh "đơn thương, độc mã". Từ nay, bộ đội vận tải ô tô phải chuyển sang tổ chức thành đội hình nhiều thê đội quy mô đại đội hoặc tiểu đoàn, có chỉ huy chặt chẽ; xoá lối đi tự do từng chiếc, từng tốp nhỏ. Xây dựng các căn cứ tập kết xuất phát an toàn với nhiều đường tiếp cận ra đường trục chính; vừa tổ chức nghi binh tốt, vừa tận dụng sương mù và thời tiết để chạy lén chiều lén sáng, để tăng thời gian xe lăn bánh, lợi dụng pháo sáng và quy luật đánh phá của địch, chủ động và liên tục tiến công, luôn đạt hiệu suất cao, vượt cung tăng chuyển.

Không quân địch thường tập trung đánh vào trọng điểm nhằm tạo ưu thế chặn đứng đội hình xe tiến công, chia cắt hệ thống giao thông. Vì vậy phải tổ chức chiến đấu hiệp đồng binh chủng tại nơi đó, đánh bật địch, bảo vệ đội hình xe vượt trọng điểm. Đây là hình thức tác chiến ở trình độ cao, bảo đảm thắng lợi cho từng chuyến vận chuyển.

Bộ đội giao liên, là lực lượng ra đời sớm nhất trên tuyến, đã vượt qua muôn vàn gian khổ, khó khăn; là những con người đã xoi đường, vượt đại ngàn Trường Sơn bằng ánh sáng Đảng trao, bằng lửa được thắp lên từ con tim đầy nhiệt huyết cách mạng. Đá núi phải mòn, sông sâu cũng phải khuất phục bởi những bước chân những chiến sĩ giao liên. Hiện nay, trong điều kiện chưa tổ chức hành quân cơ giới phổ biến được, công việc cấp bách trước mắt là phải tăng cường công binh để cải tạo cầu, đường đi bộ cho đội hình hành quân quy mô lớn ra chiến trường theo nguyên tắc "Đảm bảo trên không va, dưới không vấp", phải giữ tán rừng làm màn nguy trang. Ở những cung địa hình bằng phẳng, không mở rộng đường, nhưng cần mở hai đường song song hoặc đường tránh, đảm bảo đường đi vào đường đi ra, đường vượt của phân đội nhỏ, bộ phận đi lẻ; mặt đường nơi ẩm ướt phải rải sỏi, lát gỗ. Các nơi qua đèo, phải làm đường đi theo bình độ để không leo thang đứng; đoạn nào quá dốc, phải làm bậc, cắm cọc đề phòng trượt, ngã. Tất cả những nơi qua suối cạn, thì ngầm phải lát đá cao khỏi mặt nước. Các suối sâu, sông, đều phải làm cầu bằng vật liệu có sẵn tại chỗ như mây, song, tre, nứa, gỗ; lũ kéo trôi đi thì bắc cầu lại; triệt để không cam chịu cảnh cơ cực, đầu hàng đối với những việc làm trong tầm tay của mình.

Bộ đội thông tin trên đường Hồ Chí Minh, vừa làm nhiệm vụ thông tin chiến dịch cho bản thân tuyến, đồng thời đang bắt đầu xây

dựng thông tin chiến lược. Qua thực hiện đơn thông tin hữu tuyến kết hợp bộ đàm sóng ngắn, nối giữa Bộ Tư lệnh 559 với các trọng điểm Văng Mu, Cốc Mạc, đã làm sôi động hẳn trực ban của Bộ Tư lệnh, tạo tiền đề từ chỉ đạo đơn thuần chuyển lên kết hợp chỉ huy. Khi "thần kinh trung ương" đã tiếp nhận thông tin đầy đủ kịp thời, thì toàn cơ thể có đủ sức mạnh, đứng vững trong mọi tình huống để chủ động tiến công...

Lực lượng bộ binh từ trước tới nay đã phối hợp cùng các binh chủng khác và quân dân bạn Lào đánh tiêu diệt sinh lực địch, giải phóng đất đai để tuyển hành lang mở rộng được chính diện và chiều sâu, đồng thời là lực lượng bảo vệ đặc lực vòng ngoài. Ở họ, đã thực hiện rõ nét tư tưởng tiến công trong đánh tập kích và đánh vận động. Nay, cần phải tính toán để phát triển lực lượng, tăng cường hỏa lực; tăng cường phối hợp chiến đấu và xây dựng cơ sở với quân và dân bạn ở Trung - Hạ Lào.

Các tổ chức, các lực lượng bảo đảm chiến đấu, phục vụ chiến đấu hãy lấy các binh chủng hợp thành nói trên để làm "điểm ngắm" thực hiện tốt chức năng, nhiệm vụ của mình.

Các binh trạm phải trở thành một tổ chức chỉ huy chiến đấu thực sự của bộ đội hợp thành, biết nắm và vận dụng sáng tạo nghệ thuật quân sự vào đặc điểm chiến đấu trên tuyến vận tải chiến lược, khắc phục cách làm cũ chỉ biết vận tải đơn thuần. Cơ quan Bộ Tư lệnh cũng chuyển hẳn sang chỉ huy hiệp đồng binh chủng, không phải dừng lại ở chỉ đạo. Phải tăng cường nhanh trang bị và phương tiện xây dựng mạng thông tin đa phương tiện, thông suốt liên tục đảm bảo chỉ huy trực tiếp của Đoàn với các binh trạm phía bắc (từ cửa khẩu đến bắc Bạc), nắm trực tiếp từ một đến hai trọng điểm ở gần như Văng Mu, Cốc Mạc. Sau đó khẩn trương triển khai bảo đảm chỉ huy trực tiếp của Bộ Tư lệnh với các binh trạm phía nam.

Vấn đề có ý nghĩa đặc biệt quan trọng là phải biết tạo thời cơ và nắm thời cơ. Khi thời cơ đến phải huy động cao độ sức mạnh tổng hợp để giành thắng lợi. Hiện nay mùa khô chỉ còn ba tháng.

Phải động viên các lực lượng tranh thủ từng giờ từng phút, bằng mọi biện pháp thực hiện chỉ tiêu vận tải tháng 2 năm 1967, giao đến các chiến trường đủ số lượng, chủng loại, kịp thời, ưu tiên tới các chiến trường xa.

Giải quyết được cơ bản những vấn đề trên hoàn toàn không đơn giản, không thể trong ngày một ngày hai. Công tác chính trị tư tưởng - công tác con người lúc này phải tập trung làm chuyển biến cho được tư tưởng tiến công; khắc phục tư tưởng dao động, phòng tránh

đơn thuần; đồng thời không coi nhẹ những biểu hiện giản đơn, lơ là mất cảnh giác. Đặc biệt, công tác chính trị tập trung xây dựng được một tập thể cán bộ chủ trì, ngoài mục tiêu, lý tưởng, ý chí quyết tâm cao, còn phải có tác phong công tác sâu sát, cụ thể; phải thực hiện được nắm trực tiếp: Trực tiếp giao nhiệm vụ; trực tiếp kiểm tra; trực tiếp xử lý công việc kịp thời, đặc biệt ở nơi khó, lúc khó; trực tiếp tổ chức hiệp đồng chỉ huy chiến đấu...

Sau báo cáo của tôi, anh Lê Đình Sum báo cáo tổng hợp kết quả hoạt động của tuyến trong 15 ngày đầu tháng.

Sau khi anh Sum kết thúc báo cáo, Chính uỷ Vũ Xuân Chiêm phát biểu:

- Hôm nay chúng ta chủ yếu nghe báo cáo của đoàn kiểm tra do đồng chí Tư lệnh trực tiếp dẫn đầu đi thực địa về. Báo cáo được Tư lệnh trình bày có tính tổng hợp cao. Năm trước và từ đầu mùa khô đến nay, chúng ta đã được nghe phản ánh tình hình nhiều lần. Nhưng chỉ là tình hình, thiếu phân tích khoa học. Lần này, từ góc độ nghệ thuật quân sự, đồng chí Tư lệnh đã phân tích một cách khoa học, biện chứng, có tính thuyết phục cao.

Sau đó, anh Chiêm và các anh trong Thường vụ Đảng uỷ đề nghị tôi cho chỉnh lý lại một số nội dung của báo cáo để quán triệt cho hội nghị quân chính toàn tuyến đầu tháng 2 tới. Đồng thời, Bộ Tư lệnh thống nhất điện đề nghị Bộ và Tổng cục Hậu cần giải quyết một số vấn đề hết sức cấp bách mà trong báo cáo, tôi đã đề cập.

Tôi nhất trí quyết định của Thường vụ, và nhấn mạnh một số vấn đề: Trước hết chúng ta phải tự điều chỉnh các tổ chức, các lực lượng binh chủng cần thiết để kịp tác chiến trong tháng 2 năm 1967, trên cơ sở quân số, phương tiện, trang bị kỹ thuật, vật tư mà Bộ, Tổng cục bổ sung đầu mùa khô. Các cơ quan Tham mưu, Chính trị, Hậu cần theo hướng đó để chuẩn bị cho hội nghị cán bộ giao kế hoạch tháng 2 năm 1967. Riêng báo cáo tóm tắt hoạt động của tuyến 15 ngày đầu tháng 1, tối nay tôi sẽ điện báo cáo về Bộ, về Tổng cục, cùng với một số đề nghị:

- Trên cơ sở quân số, trang bị hiện có sau khi được bổ sung, cho phép Bộ Tư lệnh 559 được tự điều chỉnh, tổ chức thêm các đơn vị binh chủng từ cấp tiểu đoàn trở xuống.

- Các đơn vị cao xạ, công binh, thông tin, ô tô từ cấp trung đoàn trở xuống và lực lượng thanh niên xung phong mà các quân khu, các tỉnh điều vào hoạt động trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, nếu không có gì trở ngại, nên giao trực thuộc Bộ Tư lệnh 559 trong tháng 2 năm 1967. Riêng Đoàn 565 - chuyên gia giúp bạn, sau khi

làm việc với đơn vị đó, sẽ có báo cáo tiếp về Bộ.

- Công binh của Quân khu 4, của Bộ Quốc phòng, hiện đang phụ trách đường 15, đường 20, nên thay bằng lực lượng của Ban 67.

- Bộ Giao thông và tăng cường thêm thanh niên xung phong để điều các đơn vị công binh bổ sung cho Đoàn 559 mở đường mới.

Hai ngày sau, tôi trực tiếp nghe đồng chí Lê Đình Sum báo cáo hoạt động cụ thể của tuyến và tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương.

Anh Sum còn nói thêm:

- Chiều qua, Bộ Tổng tham mưu và anh Đinh Đức Thiện đã đồng ý đề nghị của anh. Riêng công binh, chậm nhất, ngày 15 tháng 2 năm 1967 sẽ giao tại Binh trạm 14, đường 20.

Thật mừng, bởi nguyện vọng của tuyến được cấp trên giải quyết hết sức mau lẹ. Nhưng lúc này mừng đấy và lo cũng đấy. Nếu không được việc thì trách nhiệm hoàn toàn thuộc về chúng tôi.

Sau khi hoàn chỉnh tài liệu theo đề nghị của Thường vụ và được thông tin về những quyết định mới nhất của cấp trên, tôi đề nghị ngay ngày hôm đó (29-1-1967) Thường vụ thông qua báo cáo của tôi về đánh giá tình hình, quan điểm, tư tưởng cần quán triệt và phương hướng, nhiệm vụ, kế hoạch hết mùa khô 1966-1967, cùng chỉ tiêu kế hoạch tháng 2, tiến hành hội nghị: quân chính gấp. Tiếp đó, đến tháng 4, Bộ Tư lệnh sẽ bàn phương hướng mùa mưa và chuẩn bị cho mùa khô 1967-1968.

2

Đúng ngày 30 tháng 1 năm 1967, hội nghị quân chính toàn tuyến khai mạc. Hơn 120 cán bộ cấp trung đoàn, binh chủng và các binh trạm từ bắc Bạc trở ra về dự. Nhìn những khuôn mặt gầy gộc, xanh xao; những hốc mắt thâm quầng vì thiếu ngủ..., tôi hình dung nỗi lo toan, vất vả, thiếu thốn của những cán bộ thuộc quyền; rồi cứ lý mà suy, hàng chục nghìn chiến sĩ, thanh niên xung phong trên tuyến chắc là cơ cực hơn nhiều.

Tôi thay mặt Đảng ủy và Bộ Tư lệnh trình bày báo cáo nhiệm vụ chi viện mùa khô 1966-1967; chủ yếu trình bày các quan điểm, tư tưởng tiến công; về đánh giá địch-ta, và khẳng định phải lấy phương thức vận tải cơ giới làm chủ yếu như đã trình bày ở trên.

Anh Lê Đình Sum báo cáo chỉ tiêu kế hoạch tháng 2 năm 1967; phân bổ cụ thể về tổ chức lực lượng, điều chỉnh thể trận theo chủ trương chung của Thường vụ Đảng ủy và Bộ Tư lệnh. Tiếp đó, đồng chí Chủ nhiệm chính trị báo cáo kế hoạch công tác đảng, công tác chính trị.

Đại biểu đơn vị phát biểu cởi mở, thẳng thắn. Tất cả đều nhất trí

những vấn đề cơ bản được đề cập và phân tích trong báo cáo chung, tin tưởng về đơn vị đã có "gậy" vững chắc, nhất định sẽ làm được. Cá biệt, có đơn vị đề nghị nâng chỉ tiêu kế hoạch tháng 2 này.

Dự kiến họp hai ngày, nhưng chỉ sau một ngày làm việc sôi nổi, hiệu quả, mọi nội dung đã được giải quyết thỏa đáng. Hội nghị kết thúc. Bữa cơm chiều ngày 30 tháng 1, tuy đạm bạc, nhưng không khí rục rủa. Tối đó, Cục Chính trị "chiêu đãi" phim, nhưng cán bộ đơn vị không. Ở lại. Xe, hàng, đường, trọng điểm... đang chờ họ.

Cán bộ đơn vị về rồi, mấy anh em chúng tôi trong Thường vụ và Bộ Tư lệnh ngồi lại, thống nhất đánh giá: Cuộc họp ngắn gọn, nhưng do chuẩn bị tốt, nên rất hiệu quả. Chắc chắn, sau hội nghị này, tình hình chuyển biến tốt.

Tiếp theo, Bộ Tư lệnh nghe các cơ quan Tham mưu, Chính trị, Hậu cần phân bổ cụ thể nhân lực, súng - pháo, xe, phương tiện kỹ thuật..., theo chủ trương chấn chỉnh đơn vị cũng như cơ quan Bộ Tư lệnh.

Mấy ngày sau đó, tôi trực ở sở chỉ huy, theo dõi công việc các đơn vị, binh trạm triển khai sau hội nghị quân chính; điện nhắc nhiệm vụ trọng điểm trước mắt của các đơn vị là chỉ tiêu kế hoạch công tác tháng 2, không vì điều chỉnh, bố trí lại lực lượng, thế trận mà ảnh hưởng tới nhiệm vụ trọng tâm.

Chiều ngày 3 tháng 2, tôi nhận được điện của anh Đinh Đức Thiện báo anh Chiêm và tôi ra ngay sở chỉ huy Tổng cục Hậu cần tiền phương ở Thanh Lạng, Tuyên Hoá, Quảng Bình để bàn việc điều chỉnh, tăng kế hoạch vận chuyển chi viện những tháng còn lại của mùa khô 1966-1967.

Sáng ngày 5 tháng 2, chúng tôi có mặt ở Thanh Lạng gặp anh Đinh Thiện nắm lại toàn bộ hoạt động tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương và nội dung làm việc với anh Đinh Đức Thiện.

Sáng hôm sau, anh Đinh Đức Thiện vào. Sau những cử chỉ cởi mở khác thường, anh vui vẻ nói:

- Các cậu đã thấy hết tính căng thẳng của nghề nghiệp chưa? Đây, mình tặng một ít "khói, lửa" để thức đêm.

Liền đó, đồng chí thư ký chuyển cho chúng tôi độ chục "cây" thuốc Điện Biên, một ít chè Thái Nguyên.

Hỏi chuyện thân tình chốc lát, anh Thiện đi thẳng vào công việc và nói:

- Ở nhà, Tổng cục và Bộ theo dõi, thấy tháng 12 năm 1966 và tháng 1 năm 1967 vừa rồi, cả hai tuyến đều hoạt động có hiệu quả tốt. Quân uỷ và anh Văn cử tôi thay mặt Quân uỷ biểu dương các

đồng chí, đồng thời bàn tiếp một nhiệm vụ mới hết sức quan trọng. Theo báo cáo của các chiến trường, tình hình tác chiến của ta phát triển khá đều. Các chiến trường, các hướng đều yêu cầu tăng quân, súng, đạn hoả lực ngoài chỉ tiêu mà Bộ đã thông báo. Trước khi Bộ trả lời, anh Văn muốn tôi bàn với các anh trước. Mức giao trước đây là 20.000 tấn vũ khí cho các hướng và 37.000 quân cho Mặt trận Đường 9 - Bắc Quảng Trị. Chỉ tiêu tới sẽ tăng gấp đôi, bao gồm cả gạo do tuyến Xê tư (C4) chuyển giao cho Tây Nguyên. Quân uỷ thấy đây là một khó khăn mới đối với tuyến 559. Tuy vậy, theo yêu cầu của chiến trường, tăng là thuận chiều đối với nhiệm vụ của chúng ta... Chỉ tiêu kế hoạch tăng đột biến, vậy các đồng chí có đề đạt gì không?

Tôi trả lời:

- Báo cáo anh, trên đường ra đây, tôi và anh Chiêm đã dự đoán điều anh vừa nói. Chúng tôi nói đùa với nhau rằng với bề dày kinh nghiệm của "mình", thế nào "Cụ Thiện" cũng nắn gân 559. Hai trở ngại của tuyến, anh đã rõ là địch và thời tiết.

Địch có thể gây tổn thất, nhưng tổn thất nhiều hay ít là tùy thuộc vào ta.

Về thời tiết trong lúc cầu đường mang tính dã chiến, thì hoàn toàn phụ thuộc vào "Trời". Không phải chỉ tắc đường cục bộ, mà có thể ngừng toàn tuyến. Mùa khô còn ba tháng, nhưng chỉ vãn vãn tháng rười là thời tiết tốt. Giữa tháng 1 vừa rồi, sau khi vào tuyến, tôi đã tranh thủ thị sát trận địa và đã có báo cáo lên các anh. Các nơi đã kiểm tra, chúng tôi thấy anh em nắm chắc nhiệm vụ rất dũng cảm, mưu trí, cán bộ trách nhiệm cao... Nhưng, cái hạn chế lớn nhất là các lực lượng thiếu sự chỉ huy tập trung thống nhất. Binh chủng hợp thành là sức mạnh tổng hợp lại chưa hình thành, chưa ngang tầm. Nghệ thuật, chiến thuật tác chiến, tác phong chiến đấu của các lực lượng vận dụng vào vận tải quân sự trong chiến tranh, chưa có sách vở nào dạy, nên các lực lượng đang tác chiến theo nguyên tắc chung, chưa theo được tình hình nhiệm vụ... Hệ thống sở chỉ huy từ Bộ Tư lệnh xuống binh trạm, các lực lượng công binh, cao xạ, xe... chưa bám đường, bám trọng điểm... Các cấp chỉ huy còn nặng tác phong chỉ đạo, chưa tạo được tác phong chỉ huy.

Nhìn tổng thể, tất cả các lực lượng, các phần việc chưa tạo thành một dây chuyền liên hoàn, còn lãng phí thời gian và bỏ mất nhiều thời cơ cụ thể. Tháng 12 năm 1966 và tháng 1 năm 1967, các chỉ tiêu vận tải, cầu đường, hành quân, đánh địch vượt kế hoạch. Nhưng nếu có được sức mạnh tổng hợp, không lãng phí thời gian và bỏ lỡ

thời cơ thì hiệu quả sẽ còn cao hơn.

Cách đây năm hôm, chúng tôi đã tiến hành hội nghị quân chính từ bắc Bạc trở ra, nhằm quán triệt tư tưởng chỉ đạo, chỉ huy, điều chỉnh một số lực lượng và giao nhiệm vụ cụ thể tháng 2 năm 1967, chỉ tiêu cơ bản gấp hai lần tháng 1. Sau hội nghị, cán bộ cơ quan cũng như đơn vị hết sức phấn khởi, tin tưởng. Với yêu cầu mới, chúng tôi sẽ nghiên cứu và điều chỉnh chỉ tiêu kế hoạch của mình. Về đề đặt trên - do mùa khô chỉ còn nửa thời gian, cộng với tình hình tuyến đường vừa có chủ trương điều chỉnh bố trí lực lượng, nếu có thể Bộ nên giao chỉ tiêu gấp rưỡi thì tính khả thi cao.

Anh Thiện nói:

- Chiến tranh diễn biến mau lẹ, khôn lường. Tôi đồng ý với cách đặt vấn đề của các anh; tăng, giảm, thay đổi kịp thời là tất yếu.

Sáng hôm sau, anh Đinh Đức Thiện chia tay chúng tôi, trở ra Hà Nội. Tôi và anh Chiêm ở lại Thanh Lạng giải quyết một số công việc cần thiết của tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương. Sau đó anh em chúng tôi chia nhau mỗi người mỗi đường trở vào, kết hợp quán triệt cho một số binh trạm những vấn đề đã được hội nghị quân chính thông qua và những yêu cầu mới.

Anh Chiêm vào theo đường 20; tôi theo đường 12 để kiểm tra Binh trạm 12. Sau khi làm việc với Ban chỉ huy Binh trạm 12, Chính uỷ binh trạm Nguyễn Việt Phương đưa tôi đi tiếp quãng đường vào Binh trạm 1. Biết là không mấy an toàn, nhưng tôi vẫn quyết định cho xe xuất phát sớm.

Là người có khiếu văn chương, dọc đường Việt Phương chuyện trò dí dỏm. Đến Cổng Trời - một trọng điểm địch đánh phá vô cùng ác liệt, anh đề nghị dừng xe chốc lát để ngắm cảnh quan ở đây. Đúng là một chiếc cổng khổng lồ thiên tạo nằm ở bình độ khá cao. Đá hai bên dựng đứng từng khối, được tôn thêm vẻ uy nghi vào lúc chiều tà... Thật là tuyệt tác? Qua Cổng Trời là tới đèo Mụ Giạ? Cha Lo... Tôi chợt nhớ câu thơ ai khắc lên vách đá dọc con đường này, mà tôi đọc được khi, thoát ly sang Thái Lan vào cuối năm 1943:

"Cha Lo suối lượn chín khúc

Mụ Giạ hai hàng sừng sững chia đôi".

Cố gắng lắm, tối hôm đó, chúng tôi mới tới sở chỉ huy Binh trạm 1 ở Na Tông - nằm trên trục đường 128 thuộc địa phận Lào, gần "túi nước" Xiêng Phan. Lính lái xe Trường Sơn rất "ngán" túi nước này vào thời gian đầu hoặc cuối mỗi mùa vận chuyển.

Nghỉ một đêm, sáng hôm sau, tôi tranh thủ làm việc với Ban chỉ huy binh trạm. Chính uỷ Dương Văn Hoà báo cáo:

- Lần này dự họp quân chính, được trang bị những vấn đề rất cơ bản, là cơ sở để đơn vị triển khai tích cực và thực hiện thắng lợi nhiệm vụ Bộ Tư lệnh giao. Toàn binh trạm đang chuyển biến tốt.

Tôi lưu ý binh trạm cần chủ động hiệp đồng với Binh trạm 12; dứt điểm khối lượng vận chuyển chi viện cho tỉnh Khăm Muộn trong tháng 2. Sau khi nắm thêm tình hình điều chỉnh trận địa và hoạt động tác chiến của tiểu đoàn 18 pháo cao xạ, chúng tôi đề nghị cho tới thăm tiểu đoàn 51 vận tải ô tô.

Khi tôi đến, lái xe tiểu đoàn đã quây quần quanh các hầm chữ A. Những ánh nhìn cởi mở, lanh lợi, hồ hởi..., cũng không giấu nổi vẻ mất ngủ của những chàng trai trẻ đang tuổi ăn, tuổi ngủ.

- Các đồng chí có đạt chỉ tiêu mỗi đêm một chuyến không?

Vừa dứt câu hỏi của tôi, nhất loạt đồng thanh: Có! Và như chủ định tung "át chủ bài" của tiểu đoàn ra để cấp trên biết, lập tức "dũng sĩ" Hà Văn Tư đứng lên nói:

- Báo cáo Tư lệnh, nếu cao xạ cứ đánh thật mạnh, công binh tác nghiệp thật lẹ như mấy hôm nay, quân lái xe chúng em sẵn sàng tăng tốc, mỗi đêm một chuyến. Cao xạ đánh như vừa rồi, lái xe hả dạ lắm.

Tôi phấn khởi, động viên.

- Chúc mừng các đồng chí đã vượt lên khó khăn, thử thách, lập được chiến công. Sắp tới phải lập nhiều chiến công hơn nữa.

Sẵn có thuốc, chè anh Đinh Đức Thiện vừa tặng, tôi tặng lại anh em một ít. Không khí gặp gỡ cán binh vừa cởi mở, hồ hởi, càng sôi nổi hơn. Tôi như thấy trong ánh mắt từng chiến sĩ của mình có lửa.

Bao công việc chờ đợi, không cho phép "rong ruổi" lâu trên đường, tôi phải về sở chỉ huy tối hôm đó. Đường vào phải vượt trọng điểm Pác Pha Năng - cách Binh trạm 1 khoảng 12 cây số.

Tôi hỏi Binh trạm trưởng Nguyễn Chúc:

- Ban đêm, địch đánh trọng điểm bắt đầu từ lúc nào?

- Báo cáo, thường từ 7 giờ tối trở đi.

- Thế các đồng chí chuẩn bị xe, tôi đi lúc bốn rưỡi.

- Báo cáo Tư lệnh: sớm quá!

- Ở hội nghị quân chính, các đồng chí đã đồng ý phải tranh thủ tối đa thời cơ thuận lợi cơ mà?

Anh Nguyễn Chúc bí thế, gãi gãi cái sọ bên cằm, rồi đáp ứng:

- Báo cáo, đó là chúng tôi. Còn Tư lệnh, chúng tôi phải bảo đảm an toàn.

- Muốn an toàn, nhất thiết phải đi vào lúc địch chưa đánh. Nhất định bốn rưỡi chiều, tôi sẽ xuất phát!

Buộc lòng, Binh trạm trưởng và Chính uỷ binh trạm phải đồng ý để tôi lên đường, và anh Nguyễn Chúc trực tiếp cùng chúng tôi vượt trọng điểm.

Tới gần Pác Pha Năng, tôi cho xe dừng lại, dẹp vào chỗ có tán cây và có công sự, để quan sát. Bỗng chốc tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn 18 cao xạ và tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn 15 công binh từ phía trước học tốc chạy lại, chào, báo cáo rất chính quy.

- Chúng tôi không cho thông báo trước, tại sao các đồng chí biết?
- Tôi hỏi.

Một đồng chí trả lời:

- Chúng tôi biết Tư lệnh ở lại Ban chỉ huy binh trạm tối qua, chắc hôm nay sẽ vào. Còn đi vào giờ nào thì không được thông báo. Biết Tư lệnh hay "đột kích" đến các trọng điểm vào những lúc gây cản nhất để nắm tình hình, nên rủ nhau trực sẵn.

- Thế là phục kích tôi à? Xin cảm ơn!

Giữa nơi được coi như "tử địa", nhưng mọi suy nghĩ hành động gặp nhau ở mục tiêu chung nhất, tình thế trở nên nhẹ nhàng hơn.

Tất cả vui vẻ, vào việc luôn.

Đồng chí tiểu đoàn trưởng công binh giới thiệu toàn cảnh trọng điểm, nơi địch tập trung oanh kích dữ nhất.

Tôi nói:

- Chỗ nào không lực Mỹ "thích", các đồng chí tổ chức nghi binh thật giỏi, "mòì" chúng đến ném bom; tạo nên nhiều quãng yên ả khác để xe chúng ta đi.

Quay sang đồng chí tiểu đoàn trưởng cao xạ, tôi nói tiếp:

- Lính lái xe bắt đầu yêu mến các đồng chí rồi đấy. Về phần các đồng chí phải làm sao để họ yêu thật say đắm như trai gái yêu nhau mới đạt. Vì miền Nam, vì bạn bè quốc tế, chúng ta phải gắng hết mình. Giữ mình, mà không đánh địch, thì cũng khó mà giữ nổi mình...

Xe chúng tôi vượt trọng điểm, về đến ngã ba đường 128 và đường 20 - gần lối rẽ vào Bộ Tư lệnh, thì máy bay địch ào đến thả pháo sáng ở phía sau.

Anh Nguyễn Chúc dí dỏm nói:

- Ta sẽ có ánh sáng điện không mất tiền khoảng nửa tiếng, cứ việc tăng tốc mà chạy.

Tới điểm rẽ vào Bộ Tư lệnh, tôi chia tay, cảm ơn và nói thêm với anh Nguyễn Chúc:

- Đối với đội ngũ cán bộ chỉ huy, cũng có thể ví như một nải chuối; quả nào chín nhũn quá thì không ăn được, ngược lại quả nào

quá xanh cũng vậy; chẳng khác nào sự quá mức giữa thận trọng và không thận trọng, phải chọn thời điểm chính xác mà quyết định mọi việc.

Cùng lúc đó, máy bay địch ào tới đánh phá trọng điểm Pa Kha gần ngã ba Lùm Bùm, cách chỗ rẽ 10 cây số. Ở phía Văng Mu - Tha Mé cũng bật giăng từng chùm pháo sáng...

Sáng hôm sau (12 tháng 2) tôi nghe đồng chí Phó Tư lệnh và các cơ quan báo cáo kết quả hoạt động của tuyến 10 ngày đầu tháng 2.

Các đơn vị từ Bạc trở ra, sau hội nghị quân chính đã tạo được chuyển biến nhanh, bộ đội phấn khởi. Cao xạ đã điều chỉnh thế bố trí lực lượng, xây dựng trận địa ngay các trọng điểm và có cả lực lượng cơ động. Mười ngày qua, hồng năm pháo. Công binh đã tác nghiệp ban ngày. Trong thời gian trên, chỉ tắc đường từng giờ, không tắc cả đêm. Thông tin bảo đảm thông suốt từ binh trạm, đơn vị về Bộ Tư lệnh. Ở tập đoàn trọng điểm Văng Mu - Tha Mé đã hoàn thành thế trận hiệp đồng binh chủng.

Hoạt động có tính hiệp đồng chặt chẽ, hiệu quả của các lực lượng binh chủng đã tạo niềm tin, tinh thần phấn khởi trong phần lớn lái xe. Đơn vị nào cũng tăng tốc độ vận tải. Chỉ 10 ngày đầu tháng 2 mà kết quả vận chuyển đã vượt 10 phần trăm so với chỉ tiêu tháng 1.

Tôi hỏi thêm:

- Gạo ở hướng Xe tư lên, giao cho Tây Nguyên thế nào?
- Báo cáo, đặt kế hoạch - Tham mưu trưởng trả lời.

Tôi bàn với anh Chiêm:

- Hôm nay chúng ta cùng các cơ quan chuẩn bị hoàn tất nội dung; ngày mai họp Thường vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh để phổ biến các chỉ thị của Quân uỷ Trung ương mà anh Đinh Đức Thiện đã truyền đạt.

Trong cuộc họp ngày hôm sau, mặc dù đã được quán triệt kỹ chủ trương của Quân uỷ Trung ương, những vấn đề cấp trên lường trước khi giao trọng trách cho Tuyến 559, nhưng khi anh Lê Đình Sum trình bày chỉ tiêu vận chuyển tăng gấp đôi và phải triển khai ngay từ ngày 15 tháng 2, thì không khí phòng họp bỗng chùng xuống. Có mấy anh đánh mắt nhìn nhau, có ý nhường đồng đội có ý kiến trước.

Anh Lê Nghĩa Sỹ - Chủ nhiệm chính trị, con người đầy lạc quan "châm ngòi":

- Chúng ta hãy nhìn vào thế và lực trên tuyến hiện nay. Hoàn toàn có cơ sở để nhận chỉ tiêu mới của Quân uỷ giao. Đương nhiên, phải tính cho đúng sức đánh phá, ngăn chặn của địch, có biện pháp

đối phó tích cực, hiệu quả.

Sau anh Sỹ, có một số ý kiến tương tự. Để ý quan sát, tôi biết còn một vài anh phân vân - nếu không nói là lo lắng. Điều này là đương nhiên. Bởi một chỉ tiêu đề ra trong chiến đấu ác liệt mà tăng hai lần là việc không bình thường. Do vậy, khi kết luận hội nghị, tôi nhấn mạnh:

- Như nhiều đồng chí đã phát biểu, chúng ta không đơn giản mọi vấn đề, không duy ý chí. Để hoàn thành khối lượng công việc trên giao, điều chúng ta cần nắm là phải lường hết khó khăn và tìm giải pháp khắc phục từng khó khăn đó. Bởi vậy, huy động được sức mạnh tổng hợp của các lực lượng, mà dũng và mưu của mỗi cán bộ, chiến sĩ là vấn đề quyết định, là chỗ dựa vững chắc nhất để hoàn thành nhiệm vụ. Chúng ta phải vận dụng sáng tạo nghệ thuật quân sự vào chỉ đạo, chỉ huy, không bỏ lỡ thời cơ. Cần "thích nghi" nhanh với diễn biến khách quan, không xa rời khó khăn, ác liệt, không xem thường thuận lợi - dù rất nhỏ. Không bị động, mất cảnh giác. Tóng hoà những yếu tố đó sẽ làm tăng sức mạnh của mỗi cá thể...

Buổi họp kết thúc trong không khí sôi sục quyết tâm, song không kém phần căng thẳng.

Nhanh chóng phổ biến chủ trương của trên, quyết tâm của Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh tới đơn vị, mặt khác nhằm tạo thuận lợi cho đơn vị, sau cuộc họp, Bộ Tư lệnh và cơ quan cử ngay các đoàn xuống làm việc với các binh trạm; có gì khó khăn bàn cách giải quyết luôn.

Riêng tôi, lần này ở lại sở chỉ huy theo dõi tình hình toàn tuyến và trực tiếp nắm tập đoàn trọng điểm Văng Mu - Tha Mé, đèo Cốc Mạc.

Ở Binh trạm 1, vào thời điểm này, trọng điểm Văng Mu, Tha Mé cơ bản đã được giải toả. Nhưng đèo Cốc Mạc (cây số 70 - đường 128) lại là điểm nóng, ác liệt nhất. Có nhiều đêm đường tắc dài, hàng từ tuyến ngoài vào khu vực đường 9 không đảm bảo cho tuyến trong.

Chấp hành lệnh của Bộ Tư lệnh, Binh trạm 1 đã đặt sở chỉ huy ở ngay trọng điểm, trực tiếp chỉ huy các lực lượng cao xạ, công binh, vận tải hiệp đồng tác chiến. Chúng tôi lấy việc giải toả đèo Cốc Mạc làm thí điểm tác chiến hiệp đồng binh chủng, nhằm tạo một bước ngoặt về tổ chức vận chuyển trong điều kiện địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt. Bằng việc bố trí cao xạ ngay trọng điểm; công binh củng cố công sự, sẵn sàng chờ lệnh; các đơn vị xe tập kết theo đội hình..., nên khi máy bay trinh sát hay cường kích địch mò tới đều bị quật ngay. Dứt tiếng bom, công binh đã ào ra mặt đường san lấp hố bom. Chiều xuống cũng là lúc đường thông và những "chiến mã Trường Sơn" được lệnh vượt trọng điểm. Ý chí và quyết tâm của

những người lính Trường Sơn đã chiến thắng sức mạnh của đạn bom và các thủ đoạn thâm độc của địch.

Kinh nghiệm chỉ huy tác chiến hiệp đồng binh chủng giữa phòng không, công binh, vận tải của Binh trạm 1 ở đèo Cốc Mạ và một vài trọng điểm khác nhanh chóng được nhân rộng ra toàn tuyến.

Thực hiện kế hoạch phản công chiến lược mùa khô 1966-1967, ngày 22 tháng 2 năm 1967, Mỹ tiến hành cuộc hành quân "Gian-xơn Xi ti" với quy mô lớn đánh vào căn cứ chiến lược, cơ quan đầu não Trung ương Cục miền Nam ở Tây Ninh. Nhưng chỉ sau ba ngày, sư đoàn "Tia chớp nhiệt đới" - một trong số ít "át chủ bài" của quân viễn chinh Mỹ đã ném đòn thất bại nặng nề ở Bàu Cỏ.

Thắng lợi vang dội của quân và dân ta trên chiến trường là nguồn sức mạnh tinh thần, có sức cổ vũ lớn lao đối với những người lính Trường Sơn chúng tôi. Mặt khác, chúng tôi cũng rất đỗi tự hào, khi nghĩ rằng mỗi viên đạn mà đồng đội "chụp" xuống đầu thù, đã từng thấm đẫm mồ hôi, nước mắt và thậm chí cả máu của những người lính Trường Sơn. Chớp thời cơ, chúng tôi mở một đợt tuyên truyền, động viên toàn tuyến thi đua với các chiến trường, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ vận chuyển chi viện mùa khô 1966--1967.

Cùng lúc, Bộ và Tổng cục Hậu cần điện đôn đốc đưa nhanh đạn hoả lực vào Nam Bộ, Tây Nguyên, Khu 5... càng nhanh càng tốt. Tuyến 559: "như thuyền gặp gió", lướt tới, đồng đều.

Cũng với biện pháp "cổ điển", hòng làm giảm sức tiến công của ta trên chiến trường, Mỹ cho không quân tăng cường đánh phá miền Bắc - hậu phương chiến lược của ta và tập trung chặn cắt tuyến chi viện Trường Sơn.

Lúc này, không quân Mỹ gia tăng cường độ đánh phá trên tuyến gấp ba - bốn lần, tăng cường máy bay B.52 rải thảm, mở thêm nhiều trọng điểm mới, điển hình là trọng điểm đèo Lục Tùng Bể, điểm vượt sông Bạc. Nơi đây gần như hội đủ cái khó: đèo và sông. Tuy vậy, do chủ động, nên chỉ sau ba ngày nơi đây thành trọng điểm đánh phá của địch, ta cũng đã xây dựng được một trận địa hiệp đồng binh chủng, kịp thời giải toả trọng điểm.

Một trong những giải pháp hữu hiệu để giải toả trọng điểm này là chúng ta giỏi nghi binh - làm "giả" như thật, cả trận địa pháo và cầu đường. Ban đêm cho một chiếc xe "rách" chạy để "hút" địch; trong khi đó tăng thêm máy húc và công binh để mở đường tránh, làm cầu phao thứ hai bằng nứa. Bởi vậy, địch đánh cứ đánh; xe, người, hàng của ta vẫn cứ bí mật, lẹ làng vượt sông Bạc.

Tối 26 tháng 2, tôi quyết định thị sát trọng điểm mới mẻ này. Cùng đi có anh Phạm Diêu - Tham mưu phó phụ trách công binh.

Anh Nguyễn Tất Giới - Binh trạm trưởng; anh Hồ Anh - Chính uỷ Binh trạm 35 đón và hướng dẫn chúng tôi ra trọng điểm.

Đèo Lục Tùng Bể nằm ở dãy núi cao nhất khu vực. Đèo cắt xuyên qua Trường Sơn và từ đây chạy tuốt ra giáp đèo Hải Vân phía biển. Một địa thế vô cùng hiểm yếu. Cũng do vậy, anh Phạm Diêu đã giao cho công binh khảo sát để sắp tới mở đường sang tây Trường Sơn, tạo thêm một trục dọc mới.

Cũng tại trọng điểm này, xe chúng tôi bị trúng bom bi. Nhưng chỉ mỗi đồng chí cảnh vệ bị thương vào chân; số còn lại an toàn, vì tất cả đều đội mũ sắt, mặc "giáp" sắt.

Mười giờ đêm, chúng tôi leo lên đỉnh đồi cao nhất trên trọng điểm, quan sát thấy máy bay địch oanh kích trọng điểm, các trận địa cao xạ kịp thời đón bắn. Những luồng đạn xé trời đêm, rất đẹp. Anh Phạm Diêu vui vẻ nói:

- Tư lệnh thấy có khoái không? Cảnh sơn thuỷ hữu tình, lại có pháo hoa chào đón. Lính xé tha hồ tăng tốc độ!

Trên đường trở về, chúng tôi ghé thăm Binh trạm 33 - nơi có trọng điểm Tha Mé cũng không kém phần ác liệt. Binh trạm trưởng Nguyễn Huệ và Chính uỷ Binh trạm Linh Anh báo cáo đã tổ chức chỉ huy hiệp đồng binh chủng để giải toả trọng điểm. Tập thể Ban chỉ huy Binh trạm 33 là những cán bộ có bề dày kinh nghiệm tổ chức vận tải, vào tuyến sớm. Rất tiếc sau đó ít lâu, anh Huệ đã hy sinh, sau khi chuyển sang làm Binh trạm trưởng Binh trạm 9.

Trong suốt tháng 8, mọi hoạt động của tuyến dần đi vào nền nếp. Tư tưởng tiến công không còn là mục tiêu cần phải tạo dựng mà đã khẳng định được trong ý chí, hành động của phần đông đơn vị cá nhân. Địch đánh cứ đánh. Xe, người, hàng của ta vẫn cứ ngày đêm qua tuyến. Đầu tháng, tôi nghe báo cáo B.52 rải bom toạ độ vào bãi trú quân của Binh trạm 1, chỗ gần Xiêng Phan, nhưng do trạm có đủ hầm hào công sự, nên chỉ ba chiến sĩ bị thương nhẹ. Chủ động trong phòng tránh cũng là tiến công.

Nhân đà cầu đường thông suốt, khí thế đang lên, và lại mùa mưa tây Trường Sơn đang tới gần, Bộ Tư lệnh quyết định mở một đợt "Tổng công kích", tăng đầu xe, chạy vượt cung, tăng chuyển, hoàn thành dứt điểm kế hoạch vận chuyển chi viện trong tháng 4.

Suốt tháng 3 sang tháng 4, không quân Mỹ gia tăng cường độ oanh kích toàn tuyến - đặc biệt là mười trọng điểm, với trên 3.000 trận bằng nhiều thủ đoạn tinh vi, bom đạn và thiết bị có trình độ công

nghệ cao. Nhưng với tác phong tổ chức chỉ huy hiệp đồng tác chiến tốt; các tuyến đường chỉ tắc cục bộ - từng giờ. Cuối tháng 4, Tuyến 559 đã thực hiện vượt chỉ tiêu kế hoạch của Bộ giao: Bộ đội và hàng giao Nam Bộ đạt 120 phần trăm, Tây Nguyên: 98 phần trăm, chiến trường Đường 9 - Bắc Quảng Trị: 100 phần trăm, Trung Hạ Lào: 227 phần trăm. Riêng Trị-Thiên và Khu 5 mới đạt 80 phần trăm, nhưng chân hàng đã lập đủ. Chỉ cần tập trung xe vận chuyển trong 10 ngày đầu tháng 5 là hoàn tất kế hoạch.

Khi những trận mưa đầu hè trút xuống rừng Lào, chúng tôi có thể khẳng định kế hoạch vận chuyển chi viện của Tuyến 559 mùa khô 1966-1967: hoàn thành thắng lợi. Đồng thời, đây cũng là mùa khô đầu tiên, chúng tôi giảm được tỷ lệ tiêu thụ gạo nội bộ so với khối lượng chi viện chiến trường, lượng lương thực dự trữ ở các trạm giao liên bảo đảm đủ cho hành quân cả năm.

Được Bộ và Tổng cục Hậu cần đồng ý, từ ngày 10 tháng 5 năm 1967, phần lớn lực lượng trên tuyến lần lượt tập kết ra Quảng Bình, Hà Tĩnh, thực hiện kế hoạch củng cố biên chế tổ chức, huấn luyện, nghỉ ngơi, bổ sung quân số, xe - máy... Ở lại tuyến trong mùa mưa này, ngoài toàn bộ lực lượng giao liên, có một nửa các đơn vị công binh, một tiểu đoàn xe và một số tiểu đoàn bộ binh.

Chỉ huy sở tiền phương và số cán bộ, nhân viên cơ quan ở lại đóng tại La Hạp (phía đường 45 đi Thừa Thiên), do các anh Hồng Kỳ và Nguyễn Xuân Kỷ phụ trách. Tại đây, cũng đã tập kết một cụm chân hàng trên 1.000 tấn, để khi có điều kiện thì tranh thủ tổ chức vận chuyển cho Thừa Thiên - Huế và bắc Khu 5.

Những ngày đầu tập kết về Chỉ huy sở cơ bản của Đoàn tại Hương Đô - Hương Khê, Hà Tĩnh, mấy anh em trong Bộ Tư lệnh bận "tối cả mắt". Phần việc bộn bề nhất là chỉ huy tập kết hết và gọn các lực lượng; ổn định chỗ ở, địa điểm điều trị cho số anh em thương, bệnh binh - chủ yếu là các bệnh viện, bệnh xá ở Quảng Bình, Hà Tĩnh. Số xe - máy hỏng nặng được chuyển về các xưởng đại tu của Tổng cục Hậu cần; bố trí cho cán bộ, chiến sĩ nghỉ phép 15 ngày, chia làm hai đợt...

Phần mình, tôi tranh thủ thảo báo cáo sơ kết kế hoạch mùa khô 1966-1967 và dự kiến một số nội dung cơ bản kế hoạch mùa khô 1967-1968, để chuẩn bị làm việc với Bộ và Tổng cục.

Ngày 20 tháng 5 năm 1967, anh Đinh Đức Thiện điện vào mời anh Chiêm, tôi và một số anh trong Bộ Tư lệnh về Hà Nội làm việc, kết hợp thăm gia đình.

Hai ngày sau tôi về tới Hà Nội. Anh Thiện tới thăm và dặn:

- Các cậu tranh thủ nghỉ ngơi một tuần giải quyết việc gia đình. Cần gì báo cáo cho Văn phòng Tổng cục Hậu cần.

Tôi cảm ơn anh và xin phép được kết hợp giữa việc công, việc nhà, bởi thời gian ở lại Hà Nội cũng có hạn.

Lúc này vợ tôi chuyển về làm việc tại 63 phố Lý Nam Đế - trạm tiếp đón cán bộ vào chiến trường và từ chiến trường ra.

Riêng hai cô con gái bé bỏng phải sơ tán lên Sơn Tây, bởi máy bay Mỹ ngày càng đánh phá Hà Nội ác liệt hơn.

Chiều hôm đó tôi tranh thủ lên Sơn Tây đón hai cháu Hà, Hiền. Vừa được gặp bố mẹ, vừa được về Hà Nội, chúng mừng quýnh cả lên, quên hết cả mũ nón. Ngồi trên xe, cháu út Thu Hiền vô tư hỏi: "Bao giờ chúng con được về hẳn Hà Nội hở bố?". Câu hỏi của con làm thức dậy trong tôi bao điều. Thương con mới tỵ tuổi đầu, như cánh chim non nớt đã phải rời tổ ấm, trong tâm thức của tôi lại hiện về bao hình bóng trẻ thơ loắt choắt đội mũ rơm, "đội bom đạn" đến trường ở biết bao miền quê Khu 4 mà tôi từng sống, từng chiến đấu. Những cháu nhỏ chui dưới tầng sâu địa đạo ở Vĩnh Linh mơ một ngọn đèn dầu, mơ từng trang sách... Rồi ở Hương Phúc - gần Hương Đô - nơi Bộ Tư lệnh 559 đặt "đại bản doanh", cả lớp học gồm mấy chục sinh linh ngây thơ nằm gọn trong một hố bom thù... Tôi ôm cháu vào lòng như muốn truyền cho con một chút suy tưởng của mình, muốn con tôi hiểu được sự hy sinh, thiệt thòi khó gì bù đắp được của bè bạn đồng lứa.

Nhờ chuyển về công tác gần nhà, nên Lan - vợ tôi có điều kiện lo việc gia đình. Thực ra, từ ngày lấy nhau, suốt hai cuộc kháng chiến, tôi luôn ở chiến trường. Tất tât mọi việc gia đình đều trông cậy vào vợ. Một nách một "chùm" con, mọi việc: ăn, học, sơ tán..., vợ tôi đều lo trọn; lại công việc cơ quan... Việc nước, việc nhà tưởng như oằn hai vai bé bỏng của người phụ nữ. Nhưng, đâu chỉ mình tôi! Thế hệ chúng tôi đa phần đều vậy. Cảm phục biết bao cả thế hệ những người mẹ, người vợ đã gánh vác việc nước, việc nhà nơi hậu phương, để chúng tôi dồn tâm sức lo chuyện trận mạc.

Hà Nội hè 1967 khác xa những lần trước đây tôi có dịp ghé về.

Thủ đô đã hình thành một khu vực phòng thủ chiến lược mạnh, đủ sức đánh thắng các cuộc tập kích đường không của Mỹ. Trong những ngày tôi ở lại, có ngày tới ba lần còi Nhà Hát lớn rú lên báo động. Nhiều lần tôi lên tầng thượng quan sát lực lượng không quân Hà Nội đánh trả máy bay Mỹ. Với lưới lửa phòng không nhiều tầng, nhiều lớp của ta vây bủa, máy bay địch không dám bổ nhào, mà chỉ

lượng vòng ném bom, bắn rốc két... Xác suất trúng mục tiêu rất thấp. Có lẽ vì sự bất lực đó, mà sau này khi phải tạo "áp lực" cho hội nghị bốn bên ở Paris, Mỹ đã phải dùng "con bài B.52". Và khi thần tượng "pháo đài bay" bị nhấn chìm ở chính hồ Ngọc Hà, Hà Nội, Nixon và Kissinger đành phải nén lòng ký Hiệp định Paris!

Nói về Hà Nội kết hợp thăm gia đình thì đúng hơn là nghỉ ngơi. Bởi vì sau vài "động tác" của một người đi xa - từ chiến trường về, gần như thời gian còn lại tôi tập trung hoàn thiện báo cáo công tác mùa khô 1967-1968. Xong bước chuẩn bị, tôi đề nghị anh Thiện cho làm việc sớm với Tổng cục và Bộ.

Cả ngày 26 và sáng 27 tháng 5, tôi làm việc với Tổng cục Hậu cần. Nghe tôi báo cáo xong, anh Đinh Đức Thiện nói:

- Tình hình và công việc của Tuyến 559, Tổng cục đã nắm từng ngày. Hôm nay anh tổng hợp lại rất rõ, đặc biệt là các kinh nghiệm. Mùa khô vừa rồi, Tuyến 559 đã làm rạng rỡ Tổng cục.

Tiếp đó, anh nhấn mạnh:

- Chúng ta đã khẳng định được tính tất yếu của vận tải cơ giới. Quân uỷ muốn anh trình bày kỹ vấn đề này. Cùng lực lượng trang bị, điều kiện chủ quan, khách quan như nhau mà sao năm nay chúng ta làm được? Đó là thực tế có sức thuyết phục mạnh nhất đối với các ý kiến còn hoài nghi về tính khả thi và hiệu quả của vận tải cơ giới trên Trường Sơn. Ở đây tôi muốn chúng ta tính toán thật kỹ kế hoạch mùa khô 1967-1968. Chắc chắn trên sẽ giao cho ta khá nặng.

Kết thúc buổi làm việc, anh Thiện thông báo:

- Ngày 4 tháng 6, Quân uỷ và Thủ trưởng Bộ làm việc với các anh. Ngày 6 tháng 6, các anh báo cáo đồng chí Bí thư thứ nhất - Lê Duẩn; ngày 8 tháng 6, anh Phạm Hùng gặp, sau đó Ban Bí thư "chiêu đãi" cơm các anh. Thời gian còn lại, các anh chủ động làm việc với các cơ quan Bộ và các quân - binh chủng.

Hôm làm việc với Quân uỷ và Thủ trưởng Bộ, tôi thấy có mặt đông đủ các anh trong Thường trực Quân uỷ. Đại tướng Võ Nguyên Giáp chủ trì. Không khí làm việc vui vẻ, hồ hởi, khác hẳn cũng vị tổ này gần một năm trước tôi được dự hội nghị rút kinh nghiệm hoạt động của Tuyến 559 trong mùa khô 1965 - 1966.

Tôi báo cáo xong, cả phòng họp hồ hởi hẳn lên. Có mấy anh hỏi thêm chúng tôi một số vấn đề cụ thể. Sau đó, anh Văn kết luận:

- Báo cáo của các anh đã khái quát được một số vấn đề mới. Tuyến 559 giành được thắng lợi trong mùa khô vừa qua là do các anh đã đánh giá đúng chỗ mạnh, chỗ yếu của không quân Mỹ trong đánh phá, ngăn chặn; đã thấy đúng sức mạnh của ta về thiên thời,

địa lợi, nhân hoà; sức mạnh tổng hợp của các lực lượng, của con người và trang bị; đặc biệt đã vận dụng sáng tạo nghệ thuật quân sự, tư tưởng tiến công vào tuyến vận tải quân sự mà xưa nay chúng ta xem nhẹ; đã biết tổ chức tác chiến binh chủng hợp thành, dưới sự chỉ huy tập trung, thống nhất của Bộ Tư lệnh.

Thắng lợi của Tuyến 559 trong mùa khô 1966-1967, một lần nữa khẳng định chủ trương cơ giới hoá tuyến vận tải quân sự chiến lược của Quân uỷ là hoàn toàn đúng đắn.

Thay mặt Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng, tôi xin cảm ơn và nhờ các anh chuyển lời chúc mừng thắng lợi mùa khô vừa qua tới tất cả cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong Trường Sơn.

Kết thúc buổi làm việc, anh Văn dặn chúng tôi:

- Các anh chuẩn bị để báo cáo với đồng chí Lê Duẩn. Kế hoạch mùa khô 1967-1968 chắc lớn hơn nhiều. Sau khi Bộ Tổng tham mưu và các Tổng cục tổng hợp xong kiến nghị các chiến trường, Quân uỷ sẽ bàn, trình Bộ Chính trị và làm việc với các anh sau. Các anh nên nhớ: Người chỉ huy ở chiến trường khi hạ quyết tâm về quy mô và thời gian tác chiến phải tổng hợp nhiều yếu tố. Nhưng trước hết phải có đáp số đảm bảo hậu cần.

Anh Văn Tiến Dũng nói thêm:

- Các anh cần dành thời gian làm việc kỹ với Bộ Tổng tham mưu về các điều kiện để thực hiện kế hoạch mùa khô tới. Chuẩn bị chu đáo sớm thì khả năng chủ động càng lớn.

Sáng ngày 6 tháng 6, tôi cùng anh Chiêm đến báo cáo anh Lê Duẩn. Sau cái bắt tay rất chặt, anh hỏi luôn:

- Các anh báo cáo Quân uỷ rồi phải không?

- Báo cáo anh, rồi ạ - Tôi đáp.

Anh Ba tiếp:

- Mùa khô vừa rồi, Đoàn 559 làm như thế là tốt! Bác cũng muốn gặp các anh, nhưng Bác đang mệt, tôi thấy nên để Bác nghỉ!

Nghe anh Ba nói vậy, anh em chúng tôi vừa lo lắng cho sức khỏe của Bác, vừa tiếc vô cùng vì không được gặp Bác.

Anh Ba dành hơn nửa tiếng, phân tích cho chúng tôi một số điểm chính về cục diện chiến tranh, về tình hình của ta và địch trên chiến trường miền Nam. Anh khẳng định: Tương quan lực lượng, đứng về phía quân sự mà nói thì hiện nay Mỹ - nguy còn mạnh hơn chúng ta. Nhưng với quy luật phát triển, thì cái mạnh đó là trước mắt, là tạm thời... Đảng ta, dân tộc ta, cả hai miền, có đủ khả năng để thực hiện một quá trình chuyển đổi tương quan lực lượng. Đảng ta nắm vững hai ngọn cờ - Độc lập dân tộc và Chủ nghĩa xã hội, có đầy đủ khả

năng để giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc. Bộ Chính trị đang tính đến một phương hướng chiến lược cho năm 1968. Tương quan lực lượng lúc này, ta chưa thể thắng địch được về quân sự, nhưng ta phải làm một cú thật dữ dội - một cú như "bombarder" làm suy sụp ý chí xâm lược của đế quốc Mỹ. Công việc của Tuyến 559 cũng là một yếu tố quan trọng. Bộ Quốc phòng sẽ tính toán, giao nhiệm vụ cụ thể cho Tuyến. Chúc các anh chuẩn bị tốt kế hoạch mùa khô 1967-1968.

Chia tay anh Ba, trong tôi luôn ám ảnh về một phương hướng chiến lược cho năm 1968. Sau này mới hay rằng đó là đòn Tổng tiến công và nổi dậy xuân Mậu Thân - ta đã đánh gục ý chí xâm lược của đế quốc Mỹ vào lúc Mỹ đang leo những nấc thang cao nhất của chiến tranh xâm lược trên hai miền Tổ quốc.

Ngày 8 tháng 6, chúng tôi tới báo cáo anh Phạm Hùng tại Văn phòng Trung ương Đảng. Được tiếp xúc nhiều lần với anh Phạm Hùng, tôi thấy lần này cũng như bao lần khác, thái độ và cử chỉ của anh luôn thoải mái, chân tình với cấp dưới. Anh vỗ vai anh Thiêm và tôi rồi nói:

- Nè, mùa khô vừa rồi, 559 đưa đủ đạn ĐKB cho các chiến trường. Nam Bộ cho mình biết, lính ta bắn "đã" lắm. Anh Phạm văn Đồng cũng có kế hoạch gặp các cậu, nhưng có việc phải đi đột xuất. Về phần Chính phủ, sau khi Bộ Quốc phòng tổng hợp kiến nghị của các chiến trường, sẽ trình Bộ Chính trị giải quyết. Công việc sau đó nhờ đôi vai các cậu. Hôm nay, Ban Bí thư mời các cậu ăn cơm, gặp gỡ tiền tuyến - hậu phương là chính. Thế các cậu định nghỉ mấy ngày?

Anh Chiêm trả lời, vui vẻ mà thật lòng:

- Báo cáo anh, tám hôm kể từ khi ở trong tuyến ra, chúng tôi đều có lịch làm việc. Nhưng không sao anh ạ, được làm việc "tại gia" là nghỉ rồi.

Suốt bữa cơm Ban Bí thư "chiêu đãi", mạch chuyện cứ nhẹ nhàng, đời thường như vậy...

Hôm sau, tôi cùng anh Chiêm làm việc với Tổng cục Chính trị, có đông đủ các anh lãnh đạo Tổng cục. Nhiều anh đặt câu hỏi:

- Tại sao những năm trước đây có một bộ phận cán bộ, chiến sĩ dao động, ngại ác liệt hy sinh mà từ đầu năm 1967 nay lại giảm?

Chúng tôi phân tích nhiều điểm, tóm tắt là: Trong chiến đấu ác liệt sống - chết chỉ cách nhau gang tấc. Chúng ta phải áp dụng nhiều biện pháp khác nhau để làm cho mọi người có ý thức tốt bảo vệ mình và đồng đội. Nhưng nói rõ cho mỗi một người lính hiểu:

- Để đạt được mục tiêu Giải phóng miền Nam, thống nhất đất

nước, chúng ta phải trả giá. Cùng với giáo dục, về tổ chức phải tạo được sự tương trợ của đồng đội, hiệp đồng chiến đấu, để người lính không thấy bị cô đơn khi đối mặt với kẻ thù. Chiến sĩ lái xe càng cần phải thế. Họ sợ nhất là một mình một xe giữa chiến trận. Nếu lực lượng cao xạ bỏ rơi họ, không bảo vệ trực tiếp; công binh ở xa đường, xa trọng điểm; xe chạy không theo đội hình, không có chỉ huy đi cùng, các trạm cứu thương, đội cứu kéo văng bóng trên đường; trọng điểm không có chỉ huy thống nhất..., thì tư tưởng dao động trong một số lái xe sẽ trở dậy; thiếu ý chí, quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ, cũng là lẽ thường.

Nghe anh Chiêm phân tích như vậy, anh Song Hào - Chủ nhiệm Tổng cục Chính trị nói:

- Đó là những bài học rất sống, rất quý giá về công tác chính trị - công tác tư tưởng. Chúng tôi sẽ nghiên cứu thêm...

Thời gian ít ỏi còn lại, chúng tôi chia nhau mỗi người làm việc mỗi nơi. Anh Chiêm làm việc tiếp với Tổng cục Chính trị, Tổng cục Hậu cần. Anh Sum làm việc với Bộ Tổng tham mưu.

Tôi xuống Bộ Tư lệnh Phòng không - Không quân, các binh chủng: Công binh, Thông tin, sau đó làm việc với anh Phan Trọng Tuệ, cảm ơn sự hỗ trợ tích cực của Bộ Giao thông vận tải và đề xuất một số vấn đề.

Mười ngày có dư, làm việc hết "công suất", mấy anh em giải quyết gọn những công việc ở Hà Nội. Chúng tôi quyết định vào tuyến sớm hơn kế hoạch. Cũng như bao cuộc chia tay, lường trước công việc chung, vợ tôi không một tiếng bàn lùi. Biết vậy, nhưng tôi cũng động viên: Công việc quá khẩn trương, anh vào sớm mấy ngày. Chớm mùa khô tới, thế nào cũng có việc phải ra.

Chiều 12 tháng 6, tôi đưa hai cô con gái trở lại Sơn Tây. Các cháu không muốn rời bố mẹ. Tôi phải dỗ dành rằng: "Hè đến rồi, các con cứ xem như bố con mình về quê nghỉ hè vậy"... Đưa các cháu đi rồi, trong tôi vẫn ám ảnh câu hỏi hôm nào của Thu Hiền - con gái út: "Bao giờ thì chúng con được về hảnh Hà Nội?".

Đang giữa hè, vừa để tránh nắng, vừa tránh giờ cao điểm địch đánh phá dọc đường, 4 giờ sáng ngày 14 tháng 6, đoàn chúng tôi xuất phát tại Hà Nội. Phải mất tròn hai ngày hai đêm, chúng tôi mới vào tới Hương Đô. Quãng đường chưa tới 400 cây số. Địch đánh dữ. Hầu hết ở các cầu, phà trọng yếu, chúng ta đều phải làm đường vòng, bến phụ. Công nhân giao thông, thanh niên xung phong trực suốt ngày đêm, kịp thời giải tỏa mọi ách tắc. Cùng đồng hành với chúng tôi trên đường ra tiền tuyến là những đoàn xe nặng hàng, kín

lá nguy trang, thân hình đầy chứng tích bom đạn. Là những đoàn tàu lăm lăm trong đêm chở cả xe tăng, pháo cỡ lớn thẳng hướng về Nam. Dọc kênh Nhà Lê từ Thanh Hoá vào Nghệ An, tôi còn thấy những đoàn vận tải thuyền nan, lúc ẩn, lúc hiện dưới những lùm cây. Hỏi ra mới biết đó là những thành viên Đoàn vận tải Lam Sơn, Đoàn vận tải Điện Biên do tỉnh Thanh Hoá tổ chức. Dọc các cung đường qua Nghệ An, Hà Tĩnh, chúng tôi gặp nhiều đoàn xe thồ. Những lão nông da cháy sạm, đầu nón lá, chân đất, áo nâu... gặp mình đẩy những chiếc xe đạp "cồng" bốn năm bao gạo...

Chập tối ngày 15 tháng 6, đoàn tới ngã ba Đồng Lộc. Xe qua ngã ba đông, ùn lại một quãng dài. Đồng chí lái xe nhanh như cắt, chạy tìm người chỉ huy giao thông. Lập tức xe tôi được ưu tiên lách lên phía trước. Bất thần một tốp máy bay địch ào tới ném bom, phóng rốc-két. Một xe của đoàn, chạy sau xe tôi hơn năm chục mét trúng đạn, bốc cháy. Lái xe, đồng chí bảo vệ và một nữ chiến sĩ ở văn phòng cùng đi hy sinh. Cả đoàn dừng xe lo việc mai táng, vĩnh biệt đồng đội. Thanh niên xung phong, công nhân giao thông trực trọng điểm... cùng sẻ chia với chúng tôi nỗi đau mất mát, lo chôn cất, làm đầy đủ bia mộ cho những người lính Trường Sơn vĩnh viễn yên nghỉ tại trọng điểm nổi danh này.

Mở sáng ngày 16, chúng tôi mới có mặt tại Hương Đô.

Qua làm việc với các anh Lê Duẩn, Võ Nguyên Giáp, Phạm Hùng, Văn Tiến Dũng, Đinh Đức Thiện, Phan Trọng Tuệ và các đồng chí lãnh đạo khác, đặc biệt những gì mắt thấy tai nghe trên những nẻo đường tôi qua là minh chứng sống động nhất của một thời cả nước ra trận. Cả hậu phương gồng mình lên vì chiến trường, vì miền Nam yêu dấu, vì nghĩa tình quốc tế cao cả. Một thời hạt gạo chia ba, chia bốn; dầu thân mình cũng chịu nhiều "thương tích" vì bom đạn thù, miền Bắc vẫn thực hiện xuất sắc sứ mạng lịch sử của mình, là cái "NỀN", cái "GỐC" của cách mạng cả nước - như Bác Hồ từng dạy. "Thóc không thiếu một cân, quân không thiếu một người" là khẩu hiệu hành động, là tiếng nói từ con tim, khối óc của mỗi người dân hậu phương vì sự vững mạnh của hậu phương lớn và vì sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Trong bối cảnh chiến tranh lan ra cả nước, khi mà tập đoàn cầm quyền Nhà Trắng hống hách và hăm hỉnh tuyên bố: "đưa miền Bắc trở lại thời kỳ đồ đá", trên thực tế miền Bắc đã bước vào trận thử lửa vô cùng ác liệt, và rồi chúng ta đã thắng. Không chỉ vững vàng quật ngã các bước leo thang của không lực, hải lực Hoa Kỳ, miền Bắc còn hoàn thành xuất sắc nghĩa vụ của hậu phương lớn.

Độc lập tự do, eo Đảng lãnh đạo sáng suốt, có chế độ chính trị ổn định, vững chắc, có cơ sở xã hội công bằng, trật tự, lành mạnh; có các tổ chức quần chúng mạnh hoạt động trong Mặt trận - khối đoàn kết toàn dân; nhân dân cần cù, sáng tạo, dạn dày trong chiến tranh, lực lượng vũ trang anh hùng, có tiền tuyến lớn miền Nam vững vàng, bạn bè anh em cổ vũ, chi viện có hiệu quả..., miền Bắc ngày càng tỏ rõ sức mạnh và tính ưu việt của chế độ xã hội chủ nghĩa.

Giờ đây, gần bốn mươi năm đã qua, khi nghĩ về những ngày đạn bom, nhưng rất đỗi hào hùng ấy, trong tâm thức tôi vẫn lắng đọng một điều: Nếu không có truyền thống đoàn kết tương thân, tương ái; tựa nhau khi "tối lửa tắt đèn", "lá lành đùm lá rách" hình thành từ hàng nghìn năm lịch sử ở từng cộng đồng xã thôn Việt Nam; nếu không có những tế bào đang độ mạnh nha của Chủ nghĩa xã hội, Chủ nghĩa Cộng sản là hợp tác xã nông nghiệp - con đẻ của chính sách hợp tác hoá nông nghiệp của Đảng..., liệu miền Bắc có trụ vững, có làm tròn nghĩa vụ đối với chiến trường được không! Điều khẳng định là: Hàng triệu con người đất Bắc rất yên lòng, dồn hết tâm lực cho cuộc sống mái với quân thù trên chiến trường khi có được hậu phương là điểm tựa vững vàng về cả tinh thần lẫn vật chất...

Thật tự hào, tuyến vận tải quân sự chiến lược Trường Sơn vừa thuộc về miền Bắc xã hội chủ nghĩa, vừa thuộc về tiền tuyến lớn miền Nam, vừa là chiến trường vô cùng ác liệt, nhưng đồng thời cũng là cầu nối giữa hậu phương lớn với tiền tuyến lớn.

Vừa vào tới Hương Đô, sáng 16 tháng 6, chúng tôi làm việc luôn với cán bộ chủ trì cơ quan Bộ Tư lệnh 559, Tổng cục Hậu cần tiền phương, nắm lại toàn bộ kế hoạch và nội dung hội nghị tổng kết - tập huấn. Hai ngày sau, Thường vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh thông qua lần cuối nội dung và các mặt chuẩn bị cho hội nghị; đặc biệt là khâu chuẩn bị công sự và bố trí lực lượng cao xạ bảo vệ. Bởi địa điểm họp gần các trọng điểm Yên Lộc, Khe Ấc.

Hạ tuần tháng 6, hội nghị tổng kết chiến đấu mùa khô 1966-1967 của Đoàn 559 được tiến hành tại xã Hương Xuân. Do địa điểm họp kề cận Hương Đô - nơi đặt sở chỉ huy Bộ Tư lệnh nên về sau mọi người trong chúng tôi quen gọi là hội nghị Hương Đô. Đây là hội nghị có đông đủ thành phần tham dự nhất kể từ ngày thành lập Đoàn 559, gồm cán bộ quân chính cả Tuyến 559 và tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương. Dự hội nghị còn có đại biểu các cơ quan Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải, Ban 67, Quân khu 4, các binh chủng có liên quan, đại biểu các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Đặc

khu Vĩnh Linh... Hội nghị này không đơn thuần là tổng kết mà còn là hội nghị tập huấn với nhiều nội dung rất mới về nghệ thuật quân sự lần đầu tiên được vận dụng thắng lợi trên tuyến vận tải quân sự chiến lược. Văn bản trình bày ở hội nghị, tôi sử dụng một phần báo cáo ở hội nghị quân chính tháng 2 năm 1967 ở trong tuyến. Do công tác chuẩn bị tốt, biểu mẫu thống kê các mặt hoạt động đầy đủ, nên trong báo cáo tổng hợp, tôi chỉ tập trung đánh giá chung và rút ra một số bài học kinh nghiệm:

- Đánh giá, phân tích tình hình địch-ta trong mùa khô 1966-1967, nêu bật cái mạnh, cái yếu của ta và của đối phương; chủ yếu trang bị cho cán bộ những vấn đề cơ bản về phương pháp luận; phân tích, vận dụng vào điều kiện không quân Mỹ đánh phá, ngăn chặn tuyến vận tải quân sự chiến lược; vấn đề cần phải làm chủ của ta - phía chiến đấu chống ngăn chặn, với sức mạnh của bộ đội binh chủng hợp thành, điểm giống và khác nhau trong việc triệt để lợi dụng các yếu tố: Thiên - Địa - Nhân.

- Quán triệt nhiệm vụ, chức năng của tuyến vận tải, chi viện chiến lược cho các chiến trường về cả ba mặt: Là một tuyến vận tải quân sự chiến lược, là một hướng chiến trường trọng yếu, là một căn cứ chiến lược của các chiến trường.

- Là một chiến trường "Đánh địch mà tiến, mở đường mà đi" phải vận dụng nghệ thuật quân sự chiến tranh nhân dân, tư tưởng chiến thuật tác chiến vào cuộc chiến đấu chống ngăn chặn. Mùa khô 1966-1967, về tổ chức vận chuyển Tuyến 559 đã thử nghiệm thành công đội hình tiến công nhiều thế đội; mật tập, liên tục, lấy đại đội làm đội hình tiến công cơ bản; đặc biệt đã sáng tạo một tổ chức độc đáo của bộ đội binh chủng hợp thành, lấy bộ đội vận tải làm chủ. Bộ đội vận tải sử dụng đội hình tiến công phải có sự yểm trợ trực tiếp của hỏa lực cao xạ, của công binh, bộ binh và các lực lượng bảo đảm khác một cách nhịp nhàng, đồng bộ, dây chuyền, liên hoàn...

- Chuyển Bộ Tư lệnh và cơ quan Bộ Tư lệnh chỉ đạo là chính sang có kết hợp chỉ huy; chuẩn bị tiến tới tổ chức chiến dịch vận tải trên toàn tuyến.

- Từng binh trạm củng cố chỉ huy thống nhất do binh trạm tổ chức; đặc biệt là chỉ huy trực tiếp bộ đội binh chủng hợp thành ở các trọng điểm, khu căn cứ tập kết xuất phát. Chỉ huy các cấp phải thực hiện được nắm trực tiếp: Trực tiếp giao nhiệm vụ; trực tiếp tổ chức hiệp đồng chỉ huy chiến đấu; trực tiếp kiểm tra; trực tiếp xử lý công việc kịp thời; trực tiếp báo cáo cấp trên. Ở đây, bộ đội thông tin đã trở thành một lực lượng quan trọng của bộ đội binh chủng hợp thành.

Hiện nay, trên tuyến mới tổ chức được mạng thông tin khá tốt ở tập đoàn trọng điểm Văng Mu - Tha Mé. Năm 1968, ta sẽ phát triển mạng lưới thông tin, đặc biệt là thông tin tải ba. Lúc đó "động mạch" chủ, "động mạch" nhánh sẽ lưu thông tuần hoàn trong một cơ thể cường tráng.

Sau hội nghị quan trọng này, Bộ Tư lệnh sẽ định hình cơ bản tư tưởng chiến thuật cho từng binh chủng trên tuyến. Trước mắt, áp dụng cho đợt diễn tập thực binh bộ đội hợp thành trong tháng 8 tới.

Bước đầu soạn thảo nhanh tư tưởng chiến thuật cho một số binh chủng. Ví dụ, đánh tiêu diệt là tư tưởng chung. Nhưng bộ đội cao xạ trên Tuyến 559, khi đã xác định lấy bộ đội vận tải làm chủ công thì cách đánh của bộ đội cao xạ là tiêu diệt máy bay địch đánh phá đội hình xe hành tiến, cầu đường. Đó là tư tưởng chủ đạo. Các binh chủng khác và lực lượng phục vụ cũng thực hiện như vậy.

Hội nghị thống nhất khẳng định: Sau 9 năm, mùa khô 1966-1967, Tuyến vận tải quân sự 559 đã thử nghiệm thành công vận tải cơ giới có quy mô trong điều kiện đối phương tiến hành chiến tranh ngăn chặn quyết liệt. Là mùa khô đầu tiên thực hiện đạt và vượt chỉ tiêu kế hoạch vận tải; giao quân bổ sung cho chiến trường với số lượng lớn nhất, kịp thời nhất. Là mùa khô lực lượng 559 bắn rơi nhiều máy bay, tiêu diệt được nhiều bộ binh địch, tham gia giải phóng được một số vùng đất đai của bạn. Cũng là mùa khô mở được nhiều đường mới, nhất là đường vòng tránh, bảo đảm giao thông thông suốt liên tục. Đặc biệt, đây là mùa khô đầu tiên các lực lượng binh chủng trên tuyến vận dụng đúng đắn tư tưởng tiến công, nghệ thuật và chiến thuật quân sự phù hợp với đặc điểm của tuyến vận tải quân sự chiến lược trong chiến tranh.

Không khí hội nghị như lửa gặp gió khi anh Vũ Xuân Chiêm đọc điện của Đại tướng Bộ trưởng Võ Nguyên Giáp biểu dương thành tích của Đoàn 559 trong mùa khô 1966-1967. Điện của anh Văn chỉ rõ: "Thắng lợi mùa khô 1966-1967 là bước đầu, nhưng quan trọng ở chỗ là rút được những bài học mới làm cơ sở để củng cố tổ chức lực lượng và định hướng cho cuộc chiến đấu mùa khô 1967-1968. Một điều rất quan trọng là xây dựng được tư tưởng tiến công - tư tưởng căn bản của quân đội ta. Khẳng định chủ trương cơ giới hoá vận tải của Quân uỷ Trung ương là hoàn toàn đúng đắn, phù hợp với quy luật phát triển của chiến tranh".

Hầu hết đại biểu dự hội nghị rất phấn khởi nhất trí cho rằng hội nghị Hương Đô đúng là vừa tổng kết, vừa tập huấn. Ở góc độ tổng kết, đã nhất trí khẳng định lấy vận tải cơ giới là chủ yếu; ở góc độ tập

huấn, lần đầu tiên chúng ta đã tiếp nhận được tư tưởng chiến thuật tiến "công quân sự cho các loại binh chủng". Đây là mốc có tính chất lịch sử, để chuyển sang tác chiến hiệp đồng binh chủng trên tuyến đường Hồ Chí Minh, tạo thế, tạo lực mới để tiến lên hoàn thành nhiệm vụ vận tải chi viện chiến lược.

Kết thúc hội nghị, toàn bộ lực lượng phía sau cũng như lực lượng trên tuyến khẩn trương chuẩn bị cho một mùa khô mới. Mấy anh em trong Bộ Tư lệnh chia nhau xuống từng đơn vị, trực tiếp nắm công tác tập huấn, củng cố tổ chức, bổ sung quân số, trang bị kỹ thuật. Đồng thời, chúng tôi cũng nhận được điện của anh Hồng Kỳ báo lực lượng ở lại tuyến triển khai tốt nhiệm vụ bảo đảm hành quân, bảo vệ kho tàng. Đặc biệt, công binh đang gấp rút hoàn thành chuẩn bị cầu đường theo kế hoạch đã định. Các lực lượng công binh, cao xạ, thông tin tập trung ưu tiên cửa khẩu Ta Lê - đường 20 và cửa khẩu Xiêng Phan - đường 12, với quyết tâm bảo đảm từ ngày 15 tháng 10, các binh chủng chính thức nhập tuyến. Cùng thời gian này, chúng tôi nhận được văn bản chính thức kế hoạch mùa khô 1967-1968 với chỉ tiêu gấp hai lần mùa khô trước.

Trên cơ sở tổ chức lực lượng được củng cố và kế hoạch được phân bố, đồng thời các khâu chuẩn bị khác cơ bản hoàn tất, tháng 8 năm 1967, Bộ Tư lệnh 559 và Tổng cục Hậu cần tiền phương phối hợp tổ chức diễn tập "Chiến dịch vận tải" hiệp đồng binh chủng quy mô lớn. Với cuộc diễn tập này, chúng tôi muốn áp dụng những kinh nghiệm đã được khẳng định, rèn luyện nâng cao trình độ chiến thuật, chiến đấu, trình độ tác nghiệp của bộ đội, kết hợp tạo chân hàng ở tuyến kho hậu cứ Đoàn 559. Trung tâm địa bàn diễn tập từ ngã ba Khe Giao (Hà Tĩnh) đến Khe Ve (Quảng Bình).

Lực lượng vận tải tham gia diễn tập có 560 xe, gồm ba tiểu đoàn xe của Đoàn 559, hai tiểu đoàn xe của Tổng cục Hậu cần tiền phương. Một số tiểu đoàn công binh, thanh niên xung phong của Binh trạm 2 và Binh trạm 12 tham gia bảo đảm cầu đường, bốc dỡ hàng. Năm tiểu đoàn cao xạ, ba đại đội súng máy phòng không đang tác chiến tại chỗ cũng được huy động diễn tập...

Thực hành diễn tập, tôi trong "vai" Binh trạm trưởng, các cơ quan Tham mưu, Chính trị, Hậu cần thuộc Bộ Tư lệnh 559 và Tổng cục Hậu cần tiền phương đóng vai cơ quan binh trạm. Chỉ huy binh trạm xuống trực tiếp chỉ huy trọng điểm. Trên suốt 150 cây số "chiều dài tiến công", chúng tôi chọn ba trọng điểm tổ chức chỉ huy bộ đội hiệp đồng binh chủng là Khe Giao, La Khê và Khe Ve.

Những quy định đường vào, đường ra, điểm tránh nhau, thời

gian xe tập kết, xuất phát đều được triển khai nhịp nhàng, thống nhất như tập huấn.

Cuộc diễn tập kéo dài một tháng. Kết quả khá mỹ mãn. Chân hàng được lập tại tổng kho Tuyến 559 hơn 8.200 tấn vật chất.

Nhưng cái được quan trọng hơn là chúng tôi đã xây dựng bước đầu điều lệnh chiến dịch, điều lệnh chỉ huy, chiến đấu; công tác chính trị trong tác nghiệp hiệp đồng binh chủng quy mô chiến dịch.

Trung tuần tháng 10, khi những ngọn gió heo may đầu mùa quất xào xạc trên những tán cây rừng vùng Hương Khê, Chu Lễ..., chúng tôi tiến hành một đợt tổng kiểm tra công tác chuẩn bị lực lượng, trang bị, công tác cầu đường ở hai cửa khẩu đường 12 và đường 20.

Những kinh nghiệm của một mùa vận tải chi viện được hội nghị Hương Đô khái quát thành các vấn đề có tính lý luận và sau đó được vận dụng vào diễn tập "chiến dịch vận tải" quy mô vừa, cùng các hoạt động chuẩn bị khác về con người, trang bị, cầu đường... đảm bảo cho chúng tôi chủ động, vững vàng triển khai "chiến dịch nhập tuyến", góp phần cùng chiến trường thực hiện thắng lợi chủ trương chiến lược mới của Bộ Chính trị và Trung ương Đảng.

Đường Xuyên Trường Sơn

Chương 3

Trường Sơn với Tết Mậu Thân, Những Ngày Vượt Lũ, Thề Cờ Đảo Ngược.

1.

Với mùa hè 1967, sau hai cuộc phản công chiến lược bị thất bại nặng, chiến lược "chiến tranh cục bộ" của Mỹ đã không diễn ra suôn sẻ theo tính toán ban đầu trước "Canh bạc Việt Nam" của giới cầm quyền Mỹ. Các bước leo thang đánh phá miền Bắc bằng không quân, hải quân của Mỹ cũng chung kết cục như vậy.

Cuộc chiến tranh xâm lược Việt Nam đã đặt Mỹ trước tình thế bế tắc chịu sự tác động mạnh mẽ về chính trị, xã hội chịu những phí tổn nặng nề về tiền của và sinh mạng người Mỹ. Dư luận tiến bộ Mỹ lên tiếng phản đối chiến tranh xâm lược. Nội bộ Chính phủ Mỹ bị phân hoá. Một số giới chức của Nhà Trắng đòi tìm giải pháp nhằm sớm đưa nước Mỹ thoát khỏi cuộc chiến này.

Trên bình diện quốc tế, sự nghiệp kháng chiến của nhân dân ta ngày càng được dư luận thế giới và chính phủ nhiều nước đồng tình ủng hộ, giúp đỡ.

Về phía ta, qua hai năm đương đầu với "chiến tranh cục bộ", quân và dân ta ở miền Nam vẫn giữ vững và phát huy mạnh mẽ chiến lược tiến công, làm phá sản một bước quan trọng kế hoạch chiến lược của địch, giữ vững quyền chủ động ở rừng núi, lực lượng ba thứ quân phát triển mạnh...

Từ thực tế đó, ngay từ đầu năm 1967, Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương đã sớm thấy một tình thế mới xuất hiện, cho phép chúng ta có thể và phải tìm phương cách khai thác triệt để, nhằm xoay chuyển và tạo bước ngoặt quyết định của cuộc chiến tranh. Từ nhận định đó, một kế hoạch chiến lược Đông Xuân 1967-1968 lập tức được khởi thảo và tiếp tục được bổ sung, hoàn thiện, bắt nhịp từng "hơi thở" của chiến trường và cục diện chiến tranh.

Tháng 1 năm 1968, Hội nghị Ban chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 14 thông qua nghị quyết Bộ Chính trị, chỉ rõ: Cuộc kháng chiến của ta lúc này cần phải và có thể tạo một chuyển biến lớn giữa lúc đế quốc Mỹ đang ở thế ngập ngừng về chiến lược, giới cầm quyền Mỹ đang dao động. Để chuyển cách mạng và chiến tranh cách mạng miền Nam sang một thời kỳ mới, thời kỳ giành thắng lợi quyết định, phải tạo được một bước ngoặt lớn của cuộc chiến tranh. Muốn vậy, không thể tiến từng bước tuần tự như những năm trước đây; không đánh theo kiểu cũ như đông xuân trước. Phải tạo một bước nhảy vọt bằng chọn hướng chiến lược hiểm và dùng cách đánh mới, giáng một đòn bất ngờ thật mạnh vào ý chí xâm lược của đế quốc Mỹ. Đó là một cách đánh chưa từng diễn ra trong cuộc kháng chiến chống Mỹ và cũng hiếm có trong lịch sử chiến tranh cách mạng, khiến cho Mỹ - nguy không hề nghĩ tới và cũng không thể nghĩ tới.

Cùng với cả nước, bộ đội Trường Sơn tích cực chuẩn bị phục vụ cho chủ trương chiến lược mới. Nắm bắt ý định chiến lược của Trung ương, đồng thời với việc Bộ Quốc phòng tăng cường chỉ đạo, bổ sung lực lượng, trang bị cho Đoàn 559, anh em chúng tôi đều thống nhất nhận định: Mùa khô 1967-1968 sẽ có chuyển biến lớn, bất ngờ trên chiến trường. Với nhận định đó, kể từ sau khi kết thúc cuộc diễn tập "chiến dịch vận tải" tháng 8-1967, chúng tôi tiếp tục xốc lại đội hình, chuẩn bị chu đáo, khẩn trương vào chiến dịch vượt khẩu - nhập tuyến.

Bước vào mùa khô 1967-1968, toàn tuyến bố trí thành 10 binh trạm, gồm 8 binh trạm trực dọc (1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 58) và 2 binh trạm

trục ngang (7, 21). Ngay sau đó, theo ý của Bộ Tổng tham mưu, phiên hiệu các binh trạm trục dọc có thêm số 3 đứng trước, thành 8 binh trạm: 31, 32, 33, 34, 35, 36 và Binh trạm 8 thành Binh trạm 37, Binh trạm 53. Đối với hệ thống trục ngang Binh trạm 7 thành Binh trạm 42, Binh trạm 21 thành Binh trạm 44.

Cùng thời gian này cơ quan tham mưu Bộ Tư lệnh được tăng cường một số cán bộ có năng lực. Đồng chí Nguyễn Lang được điều về làm Tham mưu trưởng tác chiến. Đồng chí Nguyễn An làm tham mưu trưởng vận tải. Đồng chí Phạm Diêu làm Tham mưu trưởng công binh...

Tháng 10 năm 1967, chúng tôi tiến hành hội nghị quân chính lần cuối trước khi bước vào mùa khô 1967-1968, sớm hơn dự định. Nội dung chủ yếu của hội nghị là quán triệt tình hình nhiệm vụ các chỉ tiêu chính của kế hoạch, xây dựng quyết tâm, vận dụng sáng tạo nghệ thuật quân sự vào mọi hoạt động của tuyến, nắm vững tư tưởng tiến công, đưa vận chuyển cơ giới vào đội hình chiến thuật trong thế trận hiệp đồng binh chủng. Điều cuối cùng mà chúng tôi yêu cầu các binh trạm, các đơn vị cần lưu tâm là: Phái chuẩn bị quyết tâm theo hướng khối lượng tăng hơn, thời gian khẩn trương hơn, đối phó với địch đánh mạnh hơn, sẵn sàng đáp ứng mọi yêu cầu đột xuất của chiến trường.

Ngày 12 tháng 10, anh Chiêm theo đường 12 và tôi cùng một số cán bộ chủ trì cơ quan theo đường 20 tiến hành một đợt tổng kiểm tra lần cuối công tác chuẩn bị của các binh trạm bắc đường số 9, đôn đốc triển khai công tác tổ chức chỉ huy các lực lượng nhập tuyến, kết hợp kiểm tra việc xây dựng sở chỉ huy mới của Bộ Tư lệnh.

Sở chỉ huy mới được xây dựng gần ngã ba đường 9 và tập đoàn trọng điểm Văng Mu - Tha Mé - Na Bo, kẹp giữa đường 128 và đường 129. Chọn đặt sở chỉ huy ở đây vừa bí mật, bất ngờ, vừa là trung tâm của nhiều tuyến đường quan trọng. Sau một mùa mưa lao động khẩn trương, cật lực, anh em công binh đã hoàn thành một công trình quân sự bề thế, với yêu cầu kỹ thuật cao là một địa đạo dài gần 200 mét xuyên sâu vào lòng núi. Chỗ dày nhất phía trên tính từ đỉnh núi là 170 mét. Trong gần 200 mét tuy-nen khổng lồ này được cấu trúc đầy đủ "phòng" trực chỉ huy, "phòng" giao ban Bộ Tư lệnh, "phòng" trực ban của các cơ quan tham mưu binh chủng, cơ quan chính trị, hậu cần. Hệ thống điện thoại được lắp đặt khá đồng bộ, liên lạc trực tiếp với từng binh trạm và đơn vị trực thuộc. Máy phát điện bảo đảm ánh sáng liên tục suốt ngày đêm. Thật khó có thể tưởng tượng được trong điều kiện muôn vàn khó khăn, thiếu thốn

giữa đại ngàn Trường Sơn, ngay kề tuyến giao thông huyết mạch đường số 9 mà đối phương đang kiểm soát, kề cận những trọng điểm địch đánh phá vô cùng quyết liệt, công binh Trường Sơn đã xây dựng được một trung tâm chỉ huy bề thế, chính quy đến như vậy. Tôi tin chắc, được làm việc trong "cơ ngơi" này, mỗi người sẽ tự tin hơn và cũng tự mình phải thay đổi tác phong công tác, nghiêm túc, khẩn trương hơn.

Sau khi nắm tình hình lần cuối, chúng tôi chọn đường 20 làm hướng vượt khẩu chủ yếu, vì đường khá tốt và vào tới đường 9 gần hơn.

Trung tuần tháng 10, các khâu chuẩn bị hoàn tất. Mưa trên Trường Sơn giảm. Đường se khô. Mực nước các sông, suối xuống dần. Các lực lượng đã tiếp cận khu vực cửa khẩu sẵn sàng chờ lệnh.

Để sớm chủ động trong chỉ huy điều hành, Bộ Tư lệnh vào tuyến sớm hơn các đơn vị. Do Chủ nhiệm thông tin và cơ quan thông tin vào trước chúng tôi một tuần, nên khi Bộ Tư lệnh vào sở chỉ huy mới, hệ thống thông tin đã được lắp đặt, triển khai đồng bộ. Với mạng thông tin này, chúng tôi có thể làm việc cùng một lúc với nhiều binh trạm từ Bạc trở ra. Đây thực sự là một thuận lợi lớn cho công tác chỉ huy trước một mùa ra quân mới.

Cuối tháng 10, khi chúng tôi phát lệnh mở màn chiến dịch "Vượt khẩu" cũng là thời điểm không quân địch tăng cường đánh phá ngăn chặn các cửa ngõ vào tuyến. Máy bay các loại thi nhau trút bom vào các trọng điểm Pha Nốp, Xiêng Phan (đường 12); cửa chữ A, ngầm Ta Lê (đường 20), Lùm Bùm, Văng Mu, Tha Mé (đường 128)... Máy bay B.52 còn ném bom rải thảm khu vực tổng kho 050, gây cho ta một số tổn thất.

Do chủ động có phương án đối phó với các thủ đoạn đánh phá của địch, đặc biệt lợi dụng yếu tố bất ngờ, mật tập, chiến dịch "Vượt khẩu" diễn ra cấp tập, dứt điểm, không dây dưa như những năm trước. Chỉ sau 8 ngày, toàn bộ lực lượng xe - máy, trang bị đã vào vị trí tập kết an toàn. Đặc biệt, có 12 tiểu đoàn xe chở hàng chạy thẳng vào giao cho các binh trạm phía nam; trong đó có 8 tiểu đoàn xe chở vũ khí, đạn pháo vào giao cho B2 tại khu vực ngã ba biên giới.

Thắng lợi trận đầu của mùa khô 1967-1968 là kết quả cố gắng nỗ lực của hết thầy các lực lượng, binh chủng trên toàn tuyến; trước tiên là bộ đội công binh, vận tải và phòng không.

Các lực lượng phòng không, điển hình là Tiểu đoàn 14 - Binh trạm 31, Tiểu đoàn 18 - Binh trạm 32 là những đơn vị cao xạ triển khai đánh địch sớm nhất, chiến đấu dũng cảm, hất máy bay địch lên

cao, hạn chế tới mức thấp nhất xác suất bom đạn trúng đường, trúng xe, bảo vệ tốt đường, cầu và đội hình xe ở hai cửa ngõ trọng yếu này.

Sau khi toàn bộ lực lượng "Vượt khẩu" trót lọt, Bộ Tư lệnh điện cho các binh trạm và đơn vị dành 5 ngày ổn định mọi mặt. Tiếp đó chúng tôi quyết định ba binh trạm phía bắc đường 9 mở đợt "đột kích" 10 ngày nhằm thực hiện thắng lợi chỉ tiêu vận chuyển tháng 11, đồng thời rèn luyện một bước về tổ chức chỉ huy hiệp đồng binh chủng trong vận chuyển tập trung quy mô tiểu đoàn.

Tham gia đợt đột kích này có 8 tiểu đoàn công binh, 5 tiểu đoàn cao xạ, 7 tiểu đoàn ô tô gồm 752 xe. Binh trạm 32 đảm nhiệm cung xung yếu nhất, là "yết hầu" hút hàng từ hai cửa khẩu đường 12 và đường 20 vào rồi đẩy tiếp vào nam đường 9. Đồng thời, trên cơ sở đánh giá Binh trạm 32 là đơn vị có mạng đường khá hoàn chỉnh, có khả năng tổ chức vận chuyển đội hình tập trung quy mô lớn, chúng tôi quyết định chọn binh trạm này xây dựng điển hình về chỉ huy vận tải tập trung quy mô tiểu đoàn trong thể trận hiệp đồng binh chủng. Thực tế, đợt vận chuyển "đột kích rà trơn" này, Binh trạm 32 đã thể hiện được thế mạnh vốn có; một ngày đêm chuyển gần 350 tấn hàng vào khu vực đường số 9.

Nhân đà thắng lợi trận đầu và thời tiết khá thuận lợi, chúng tôi chủ trương đồng loạt ra quân toàn tuyến. Các lực lượng binh chủng: phòng không, công binh, vận tải phối hợp nhịp nhàng. Đặc biệt, sự phát triển có tính đột biến của mạng thông tin liên lạc, kết hợp hỗ trợ giữa vô tuyến điện và hữu tuyến tuyến điện, triển khai thông suốt giữa sở chỉ huy Bộ Tư lệnh tới các binh trạm, đơn vị binh chủng; nối từ trực chính tới trực phụ và các trạm chỉ huy giao thông trên đường... đã tạo thuận lợi lớn cho công tác tổ chức chỉ huy chiến đấu.

Kết thúc tháng đầu ra quân, Tuyến 559 đã thực hiện được cơ bản chỉ tiêu trên giao: vận chuyển đi các hướng 7.500 tấn, gấp rút triển khai kho tàng và rải được gần 15.000 tấn hàng ở các cụm kho bắc đường số 9 để chuẩn bị cho chiến dịch Đường 9 - Khe Sanh.

Kết quả vận chuyển tháng 11 năm 1967 đánh dấu một bước phát triển mới trong chỉ đạo, chỉ huy và tổ chức tác chiến của tuyến vận tải quân sự Trường Sơn. Trận đầu ra quân mùa khô này, Binh trạm 32 là lá cờ đầu, đạt kỷ lục vận tải 10.000 tấn hàng vượt đường 9 trong một tháng. Bộ Tư lệnh quyết định tặng Binh trạm 32 danh hiệu "Binh trạm vận tấn". Tiểu đoàn 102 ô tô vận tải thiện chiến, chạy trên cung đường "lửa" từ Lùm Bùm vào Tha Mé, đơn vị có Anh hùng liệt sĩ Lê Quang Biện, được tặng danh hiệu "Tuần mã Trường Sơn". Một tiểu

đoàn vận tải thiện chiến khác - Tiểu đoàn 52, đơn vị có Anh hùng Kim Ngọc Quân được phong danh hiệu "Đại bàng Trường Sơn".

Hôm gọi điện thoại cho Binh trạm trưởng 32 Hoàng Anh Vũ và Chính uỷ binh trạm Phan Hữu Đại, thông báo quyết định của Bộ Tư lệnh, tôi lưu ý các anh rằng: Chiến công của Binh trạm 32 là rất lớn, rất xứng đáng với danh hiệu mà Bộ Tư lệnh và cũng chính là đồng đội khen tặng. Nhưng đối với những người chỉ huy giỏi, vấn đề chủ yếu không phải là say sưa với "tấn, tạ", mà phải có tầm nhìn xa hơn, phải thấy được nguyên nhân thắng lợi để phát huy tốt, giành thắng lợi lớn hơn. Từ kinh nghiệm của mình góp phần nhân rộng ra toàn tuyến, trước hết là yếu tố con người.

Bước khởi động của những binh trạm tuyến ngoài như vậy là tạm ổn. Đầu tháng 12, tôi tranh thủ cùng một số cán bộ cơ quan Bộ Tư lệnh vào kiểm tra các binh trạm phía nam - từ Bạc vào tuyến C4.

Chúng tôi đảo khắp lượt từ Binh trạm 35 do anh Nguyễn Tất Giới làm Binh trạm trưởng, Nguyễn Tuấn - Chính uỷ, sang Binh trạm 87 do anh Đỗ Hữu Đào làm Binh trạm trưởng, Vũ Quang Bình - Chính uỷ và tới Binh trạm 44 do anh Bùi Quốc uỷ - Binh trạm trưởng, Võ Phúc Kiến - Chính uỷ. Cơ bản các binh trạm này đã triển khai xong lực lượng, sẵn sàng nhận hàng từ các binh trạm tuyến ngoài vào và chuyển tiếp theo yêu cầu các chiến trường.

Để tạo được sự phát triển đồng đều toàn tuyến, tôi nhắc nhở chỉ huy các binh trạm lưu ý xây dựng hệ thống tổ chức chỉ huy, nền nếp tác phong chỉ huy hiệp đồng binh chủng; xác định rõ tư tưởng chiến thuật tiến công trong thực hành vận chuyển, bảo đảm cầu đường và lực lượng tác chiến phòng không ở từng khu vực, chỉnh đốn mạng thông tin...

Kết thúc tám ngày thị sát tuyến cuối, tôi trở về cùng các anh trong Bộ Tư lệnh phát lệnh vận chuyển tháng 12.

Tình hình lúc này khó khăn hơn. Đã vào cao điểm mùa khô, địch huy động máy bay đánh mạnh dọc tuyến hành lang. Qua kiểm tra thực địa và báo cáo từng giờ của các binh trạm, tất cả các trọng điểm từ đầu tới cuối tuyến suốt ngày đêm không ngớt tiếng bom đạn. Chỉ nửa đầu tháng 12, lượng bom đạn địch rải xuống toàn tuyến hành lang tăng gấp rưỡi tháng 11. Số phi vụ oanh kích của B.52 tăng 66 phần trăm. Khu vực từ cửa khẩu đường 12 và đường 20 vào đường 9 trở thành tâm điểm đánh phá, chặn cắt của không quân Mỹ. Tập đoàn trọng điểm Văng Mu - Tha Mé - Cốc Mạc luôn như "chảo lửa". Cầu Na Tông, cầu nổi Ta Lê, cầu Tha Mé, và sâu hơn là cầu phao Bạc đều "trúng thương". Xe chạy "lấn sáng", chúng đánh sớm hơn;

ta chạy "lấn chiều" chúng đánh chặn chiều... Nhưng chúng chặn sao nổi. Khoét sâu vào tính "máy móc", cứng nhắc của địch, chúng tôi chuyển các thời điểm đó sang, tổ chức chạy nghi binh, hút địch, giữ địch ở những nơi, vào những thời điểm ta muốn, đồng thời chủ động đánh địch, với tư tưởng chỉ đạo "Đổi đầu đạn, giữ đầu xe". Các lực lượng phòng không bám đường, bám trọng điểm, chiến đấu vô cùng dũng cảm. Bầu trời Trường Sơn quyết không thể là "bầu trời riêng" của không quân Mỹ. Chỉ 20 ngày đầu tháng 12, lực lượng phòng không 559 đã bắn rơi 33 máy bay. Công binh luôn túc trực trọng điểm, đường cầu, kịp thời mật tập ứng cứu. Cầu Ta Lê, phà Tha Mé, cầu phao Bạc trúng bom không dưới ba lần; công binh đã có sẵn cầu dự bị, ngầm dự bị để xe qua... Địch đánh - ta đánh trả. "Đánh địch, mở đường mà vận chuyển" không còn là khẩu hiệu mà là thực tiễn sống động, hào hùng trên từng cung đường, từng trọng điểm.

Do nắm bắt kịp thời và sâu sát tình hình, đánh giá đúng chỗ mạnh, chỗ yếu, của địch, của ta, để phù hợp với đội hình vận tải cơ giới quy mô lớn, sau một tháng ra quân, chúng tôi quyết định điều chỉnh một số cung chặng giữa các binh trạm, nhằm phát huy hết công suất của xe. Đặc biệt công tác bảo đảm giao liên hành quân cũng có bước thay đổi đáng kể.

Vì sức khỏe của bộ đội, vì yêu cầu của chiến đấu, chủ trương của Bộ Tư lệnh là: Triệt để tận dụng điều kiện và thời cơ cho phép, tổ chức cho bộ đội hành quân bằng cơ giới; dùng cơ giới chở vũ khí và trang bị nặng cho các đơn vị đến các nút chiến trường. Phòng Giao liên tăng thêm một số trạm cấp phát hậu cần để giảm lượng mang vác của bộ đội. Cơ quan hậu cần nghiên cứu cải tiến một số chế độ để cải thiện điều kiện sinh hoạt vật chất cho bộ đội vào chiến trường, phòng chống dịch bệnh... Công binh, thanh niên xung phong cải tạo mặt đường, bạt bớt dốc, làm thêm cầu qua suối.

Phòng Giao liên hành quân còn nghiên cứu, bố trí lại cung trạm hợp lý hơn để bộ đội có chút thời gian nghỉ ngơi, ít nhất là một đêm sau bốn năm ngày liền bươn bả đường rừng...

Sau một tháng tung toàn bộ lực lượng lên tuyến trong thế trận hiệp đồng binh chủng, hơn một nghìn đầu xe được huy động vào trận (chiếm 94 phần trăm số xe có trong biên chế), toàn tuyến đã thực hiện được cơ bản các chỉ tiêu kế hoạch tháng 12; chuyển giao chiến trường hơn một vạn tấn, có 8.000 tấn được đưa vào tạo chân hàng tại Sa Đì, La Hạp, Bạc, Chà Vằn, Phi Hà, Hà Tia; bảo đảm cho các đơn vị hành quân 1.000 tấn. Đặc biệt trong số 12 tiểu đoàn xe nhập tuyến, có tới 4 tiểu đoàn chở súng, đạn B40, B41, súng 12,7 ly tới

khu vực ngã ba biên giới. Từ đó chúng tôi điện cho binh trạm tuyến cuối sử dụng tiểu đoàn vận tải đường sông, dùng thuyền máy theo dòng sông Sê Công, Mê Công chuyển hàng tới Kra Chiê để giao cho Nam Bộ. Một trong những "đột biến" về tổ chức giao liên hành quân là chúng tôi đã dành một số chuyến xe cơ động 6 đoàn, gồm 1.977 cán bộ, chiến sĩ vào chiến trường kịp "đón Tết Mậu Thân".

Cũng như các hướng chiến trường, tháng 1 năm 1968 ở Tuyến 559 thật sự sôi động không khí "đêm trước" của "Tết". Lúc này, Bộ Chính trị Trung ương Đảng đã có nghị quyết "Chuyển cuộc chiến tranh cách mạng miền Nam sang một thời kỳ mới - thời kỳ giành thắng lợi quyết định". Ngày giờ mở màn Tổng tiến công và nổi dậy đối với chúng tôi lúc này còn là vấn đề tuyệt mật. Song từ những phán đoán thông qua sự chỉ đạo của trên và bằng "linh cảm trận mạc", chúng tôi thấy bão lửa đang đến gần.

Tuy vậy, chiến trường vẫn im ắng - một sự im lặng đáng sợ đối với phía Mỹ. Bộ chỉ huy quân sự Mỹ tại Sài Gòn (MACV) phán đoán trong năm 1968 trọng tâm hoạt động của ta ở miền Nam sẽ là chống phá "bình định", mở một số trận đánh dọc biên giới Việt - Lào và Campuchia, tiến công các mục tiêu thuộc hai tỉnh Trị-Thiên, tìm cách bảo tồn lực lượng, cố gắng duy trì mức độ giao tranh của năm 1967. Đài báo phương Tây lại cho rằng: Việt cộng sẽ mở những cuộc tiến công lớn trong mùa khô; rằng Việt cộng sẽ bị tiêu diệt nếu liều mạng tiến công...

Mặc "người" cứ đoán già đoán non, hàng chục vạn khối óc, con tim của những người lính Trường Sơn vẫn ngày đêm hướng về chiến trường, hết mình vì chiến trường.

Ở địa bàn tây Trường Sơn, chủ trương của Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng trong mùa khô này ta và bạn phối hợp mở một số chiến dịch ở Trung - Hạ Lào; tiêu hao, tiêu diệt sinh lực địch, mở rộng vùng giải phóng và củng cố tuyến hành lang chi viện chiến lược Bắc - Nam.

Nắm được ý định của trên, ngày 4 tháng 1 năm 1968, tôi sang làm việc với Bộ Tư lệnh Mặt trận 565. Thoáng chốc đã hơn hai năm kể từ ngày tôi bị thương ở Trung Lào, phải rời chiến trường có biết bao kỷ niệm này. Anh Hà Tuấn Khanh - Phó tư lệnh khi đó, nay là Tư lệnh. Anh Nguyễn Sinh là Chính uỷ. Anh em quen thân, việc hiệp đồng tác chiến nhẹ nhàng, suôn sẻ. Hai bên thống nhất, Đoàn 559 tăng cường cho Mặt trận 565 một tiểu đoàn cao xạ 37 ly, một đại đội pháo mặt đất và một số súng máy phòng không 12, 7 ly. Còn 565 và

bạn sẽ mở cuộc tiến công căn cứ Lào Ngam vào ngày 12 tháng 1 năm 1968 để phối hợp với chiến dịch vận tải của 559.

Chiến sự đã diễn ra như dự kiến. Liên quân Lào - Việt đã giải phóng được Lào Ngam và đẩy được địch ra khỏi các khu vực quanh thị xã Saravan, A-tô-pơ...; giải phóng 47 xã, 10.450 dân, phá vỡ hệ thống đồn bốt của địch dọc tuyến Sê Đôn - A-tô-pơ. Hành lang tây Trường Sơn từ nam đường số 9 đến Saravan được mở rộng thêm.

Ngày 27 tháng 1, khi liên quân Việt - Lào kết thúc chiến dịch đánh địch ở Saravan, về cơ bản Đoàn 559 cũng hoàn tất kế hoạch vận chuyển chi viện cho các chiến trường tháng 1 năm 1968, với số lượng hàng chuyển giao tăng gấp đôi tháng 12 năm 1967; đáp ứng được yêu cầu của Trị-Thiên, Tây Nguyên, Nam Bộ.

Đặc biệt, đêm 20 tháng 1 năm 1968, khi Mặt trận Đường 9 - Bắc Quảng Trị mở màn chiến dịch Đường 9 - Khe Sanh, theo lệnh của Bộ, chúng tôi đã huy động ngay một lực lượng lớn công binh mở gấp con đường dã chiến nối từ trục chính tới Binh trạm 8 của Trị-Thiên (đường B5-T8) và xây dựng kho dã chiến ở Bản Đông, mở một mũi vận chuyển trực tiếp phục vụ chiến dịch.

Tháng 1 này quân qua tuyến vào chiến trường lên tới 45.000, đông gấp đôi tháng trước; có hai trung đoàn và hai tiểu đoàn với gần 6.000 quân được tổ chức hành quân bằng cơ giới. Pháo 122 ly, pháo 85 ly và cả xe tăng cơ động theo đội hình tiểu đoàn vào chiến trường an toàn. Trường Sơn thật sự sôi động không khí đêm trước của mùa xuân quật khởi.

Các hoạt động "nghị binh" chiến lược của ta, đặc biệt chiến dịch Đường 9 - Khe Sanh mở màn đêm 21 tháng 1, trước "Tết Mậu Thân" 10 ngày, đã làm cho Bộ chỉ huy quân sự Mỹ ở Sài Gòn và những kẻ cầm đầu Nhà Trắng bị lạc hướng. Trong khi chúng dồn cả tâm trí và huy động lực lượng ra Đường 9 - Khe Sanh, hòng giữ bằng được Khe Sanh, đừng để nơi này biến thành một "Điện Biên Phủ mới" thì cuộc Tổng tiến công và nổi dậy của ta lại đồng loạt nổ ra trên khắp chiến trường miền Nam vào thời điểm bất ngờ nhất là đêm giao thừa Tết Mậu Thân (lịch miền Nam) và hướng chính cũng hết sức bất ngờ là đánh thẳng vào các đô thị, trung tâm quân sự chính trị, kinh tế của Mỹ - nguy. Như vậy, Bộ Chính trị Trung ương Đảng ta đã tạo được một bất ngờ lớn về chiến lược chiến tranh. Điều này có ý nghĩa và tác dụng vô cùng lớn lao. Bởi chính yếu tố bí mật bất ngờ trong chiến tranh cũng là một lực lượng vật chất vô cùng to lớn.

Tin Quân giải phóng tiến công 4 thành phố, 37 tỉnh lỵ, hàng trăm

huyện lỵ trên khắp miền Nam; đặc biệt ta làm chủ thành phố Huế, tiến công toà đại sứ Mỹ ở Sài Gòn... tới tấp truyền về làm nức lòng những người lính Trường Sơn.

Cũng như những Tết trước, giao thừa đến, chúng tôi vây lại bên chiếc ra-đi-ô, hồi hộp đón nghe Bác Hồ chúc Tết và đọc thơ xuân:

"Xuân này hơn hẳn mấy xuân qua.

Thắng trận tin vui khắp nước nhà.

Nam - Bắc thi đua đánh giặc Mỹ.

Tiến lên toàn thắng ắt về ta!".

Lời thơ chúc Tết của Bác Hồ như tiếng kèn xung trận vang vọng tới các chiến trường, tới từng cánh rừng, nẻo đường mang tên Bác.

Từ cơ quan Bộ Tư lệnh đến từng binh trạm như sôi lên, bung ra vì tin vui thắng trận và vì công việc.

Các trung tâm quân sự, chính trị, kinh tế của Mỹ - nguy bị tiến công đã tạo cho tuyến vận tải chiến lược 559 thời cơ thuận lợi hiếm có.

Gần một tháng, núi rừng Trường Sơn thưa vắng tiếng gầm thét của máy bay Mỹ, vì đã bị hút bởi các cuộc tiến công của Quân giải phóng vào "sân nhà" của chúng. Chớp thời cơ, chúng tôi tung hết đầu xe có thể sử dụng, tổ chức chạy cả ban ngày; rút ngắn cung độ, đi về gọn, bảo đảm kịp thời binh lực và vật chất cho chiến trường.

Trên tuyến giao liên, quân vào nhận nhíp như ngày hội. Dù gấp gáp chúng tôi vẫn chỉ đạo cho các đơn vị lo cho bộ đội có được một cái Tết trên đường ra trận. Mỗi người được nửa ký gạo nếp, đỗ xanh, một chút chè "Thái", thuốc lá, bánh kẹo. Nhiều trạm còn tổ chức gói bánh chưng cho bộ đội. Một chút hương vị Tết cổ truyền hoà quện với thiên nhiên, đất trời Trường Sơn lúc sang xuân và tin vui thắng trận làm ngây ngất lòng người.

Trong thời khắc này, tôi nghe anh em kể, có chiến sĩ trên đường vào chiến trường đã hồi thúc lái xe tăng hết ga hết số, sợ vào chậm không được góp sức cho ngày toàn thắng. Có chiến sĩ vừa dứt cơn sốt, đã nằng nặc đòi đuổi theo đơn vị...

Tình hình chiến trường đang diễn biến hết sức mau lẹ. Với sự cố gắng cao độ, bộ đội thông tin 559 đã khẩn trương lắp đặt hoàn chỉnh 100 ki-lô-mét cáp trục từ đường 20 vào đường 9, tăng dung lượng của đường tải ba, phủ suốt toàn tuyến. Bộ Tư lệnh 559 trở thành trung tâm thông tin vững chắc. Đặc biệt, thông tin tải ba từ Bộ Tư lệnh 559 đã nhanh chóng được nối với trạm thông tin của Bộ ở Lê Thuỷ, Quảng Bình và từ đó về Tổng hành dinh Bộ Quốc phòng, với Bộ Tư lệnh Quân khu Trị-Thiên.

Vào những ngày Quân giải phóng chiếm giữ, làm chủ thành phố Huế, tôi đã điện mời Đại tướng Võ Nguyên Giáp nói chuyện trực tiếp với Bộ Tư lệnh Quân khu Trị-Thiên. Anh Văn vô cùng phấn khởi và xúc động. Anh biểu dương bộ đội thông tin 559 đã thực hiện xuất sắc một công việc ngoài "tầm với", biểu dương toàn tuyến trong hoạt động chi viện bảo đảm cho Tổng tiến công và thông báo cho chúng tôi diễn biến chung của chiến trường, đồng thời dự kiến một số tình huống tiếp theo. Anh động viên chúng tôi hãy đưa "tinh thần Tổng tiến công" lên Trường Sơn - Trường Sơn cũng phải Tổng tiến công...

Qua hệ thống thông tin tải ba, các anh trong Bộ Tư lệnh Quân khu Trị-Thiên làm việc thường xuyên với Bộ Tư lệnh 559.

Ngay sau khi có lệnh Tổng tiến công, anh Trần Văn Quang - Tư lệnh và anh Lê Chưởng - Chính uỷ Quân khu Trị-Thiên gọi điện hỏi tôi:

- Nếu chủ lực ta cố thủ Huế, liệu 559 có bảo đảm hậu cần được không? Có cao xạ và công binh để chi viện không?

Tôi trả lời:

- Đủ sức Nhưng, theo tôi, lực lượng của địch ở Đà Nẵng, Quảng Trị còn nguyên. Chúng dễ dàng cơ động bằng đường biển và đường không ửng cứu Huế. Ta cố thủ sao được, trừ phi chọc thủng Quảng Trị.

Nghe tôi trả lời xong, anh Lê Chưởng đáp:

- Cám ơn, chúng tôi sẽ tính và xin ý kiến Bộ. Riêng 559 cố gắng tiếp sức nhé, cấp tập đấy!

Liên đó, theo lệnh của Bộ và đề nghị của Quân khu Trị-Thiên, chúng tôi điều gấp 4 tiểu đoàn công binh và 7 máy húc cấp tập ngày đêm thi công kéo dài đường dã chiến từ Làng Ngòi đi Tà Lươg, kịp thời bảo đảm cho pháo binh đưa pháo tầm xa vào cấu trúc trận địa tại phía đông Tà Lươg, chi viện hỏa lực cho mặt trận Huế.

Suốt gần một tháng ta làm chủ và cố thủ thành phố Huế, chúng tôi cho Binh trạm 42 tập trung xe chuyển giao vũ khí, lương thực, thuốc chiến thương cho Trị-Thiên, Huế tại Tà Lươg, bảo đảm kịp thời yêu cầu vật chất cho mặt trận. Một mũi của Binh trạm 33 sau khi phục vụ cho lực lượng của ta giải phóng Huội San, Lao Bảo, đã "lật cánh" về phía đông phục vụ cho các đơn vị đang vây hãm địch ở Khe Sanh - Hướng Hoá...

Diễn biến chiến sự cũng như yêu cầu của, chiến trường lúc này đòi hỏi Tuyến 559 phải có bước điều chỉnh tổ chức cho phù hợp.

Đầu tháng 2 năm 1968, chúng tôi quyết định bố trí lại các binh trạm. Về số lượng không thay đổi, vấn đề cơ bản là lấy binh trạm làm

cấp chỉ huy chiến thuật bộ đội hợp thành. Mỗi binh trạm tùy theo quy mô mà bố trí từ một đến hai tiểu đoàn cao xạ. Bộ binh chỉ để lại một bộ phận làm nhiệm vụ cảnh vệ, bảo vệ sở chỉ huy và kho; bộ phận chủ yếu tập trung thành đơn vị cơ động chiến đấu.

Mỗi binh trạm có một đại đội thông tin, một đội điều trị, một trạm bảo dưỡng kỹ thuật xe, một trạm kích kéo... Về tổ chức điều hành cũng phải hết sức cơ động. Khi thuận lợi sẽ cho xe chạy vượt cung. Địa bàn từng binh trạm đảm trách có thể dao động từ 100 đến 150 cây số chiều dài.

Tại hội nghị cán bộ toàn tuyến quán triệt chủ trương điều chỉnh về tổ chức, anh em thảo luận khá sôi nổi. Dĩ nhiên là có một số ý kiến chưa hoàn toàn thống nhất với quyết định của Bộ Tư lệnh.

Tôi đặc biệt quan tâm ý kiến của anh Võ Sở - Chính uỷ Binh trạm 31. Anh đồng tình với chủ trương của chúng tôi và phân tích, lý giải khúc triết. Anh Võ Sở là một cán bộ chính trị vững vàng, trung thực, nhiệt tình. Về sau, có thời gian anh là Chính uỷ Sư đoàn khu vực 471.

Sau bước điều chỉnh lần này toàn tuyến có 10 binh trạm bố trí trên trục dọc và 5 binh trạm bố trí trên trục ngang toả đi sáu hướng chiến trường. Trước khi Tổng tiến công Tết Mậu Thân nổ ra, tuyến giao liên cũng được tổ chức khá hoàn chỉnh; chất lượng cầu đường được cải thiện một bước tạo thành đường đôi song song.

Với cố gắng nỗ lực của công binh và thanh niên xung phong, tình hình đường cầu vào cao điểm mùa khô này có bước cải thiện đáng kể. Ở hành lang tây Trường Sơn, hai trục dọc đường ô tô đã được kéo dài từ đường 12 đến Tà Xèng - giáp giới Campuchia và tới Plây Cản (Kontum) với chiều dài gần 1.200 cây số, nhân đôi là 2.400 cây số. Nhiều trục ngang và đường vòng tránh cũng lần lượt được mở mới hoặc vươn dài thêm. Ở đông Trường Sơn, đường ô tô được hoàn chỉnh từ làng Ho đi Bản Đông (Lào); đường B45 kéo dài từ A Lưới vào Xưởng Giấy. Hai trục ngang là đường 12 và 20 nối đông và tây Trường Sơn được củng cố và rải đá cục bộ; đường 16 bắt đầu được khởi công.

Về cơ bản, các trục vận chuyển của Tuyến 559 đã nối thông từ chiến trường Đường 9 - bắc Quảng Trị vào Thừa Thiên, Tây Nguyên, sang Trung - Hạ Lào, tới Đông bắc Campuchia. Riêng vào B2 (Nam Bộ) còn phải đi theo đường 18 và theo đường sông Sê Công, Mê Công trên đất bạn Campuchia.

Tổ chức chỉ huy ngày càng quy củ, đồng bộ; cơ sở hạ tầng có bước cải thiện đáng kể; không lực Mỹ bị "hút" bởi các đòn tiến công

của chủ lực ta vào thành phố, đô thị, và "chất men" của Tổng tiến công "Tết"... là động cơ, là lực đẩy cho những chàng "Tuần mã Trường Sơn" tung nước kiệu, và những cánh "Đại bàng Trường Sơn" bay xa.

Tuy vậy, do "Tổng công kích", rồi "đột kích" liên tục, nên "chiến mã" nào rồi cũng có lúc "chồn chân mỗi gỏi". Tình trạng kỹ thuật xe xuống cấp khá nhanh. Thời tiết đầu xuân nay cũng có biểu hiện bất thường. Mới chớm tháng ba đã có những cơn giông kéo dài. Đường trơn. Những lúc đó, xe hoạt động khó khăn; đặc biệt là số ZiL 130 một cầu.

Để bảo đảm nhịp độ vận chuyển, tôi điện báo anh Đinh Đức Thiện liên tục, thông tin kịp thời tình hình, cốt yếu là xin bổ sung xe. Và khi nào cũng vậy, Tổng cục Hậu cần cũng như Bộ không eo hẹp gì đối với 559.

Sang tháng 4, xe bổ sung đủ. Liên đó, anh Thiện tăng cường cho ba tiểu đoàn xe của Binh trạm 12 và Binh trạm 14 thuộc tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương (lúc này Tổng cục Hậu cần tiền phương đã chuyển thuộc Tổng cục Hậu cần) vào chạy cung Mụ Giạ và bắc Ta Lê vào Lùm Bùm. Có xe, chúng tôi xốc lại đội hình, ra quân ào ạt hơn. Người và hàng vào chiến trường lại rôm rả.

Cuối tháng 4, tây Trường Sơn mưa rào dày cơn hơn. Trời đầy mây xám xịt, trĩu nước, lúc nào cũng như muốn ập xuống. Từng đàn mối cánh bung ra đen kịt những nẻo đường rừng. Mùa mưa "hạ cánh" cũng là lúc chúng tôi kết thúc trọn vẹn kế hoạch vận chuyển chi viện mùa khô 1967-1968.

Mùa khô này - mùa của Tổng tiến công Tết Mậu Thân, khối lượng súng đạn, lương thực, vật tư kỹ thuật... mà Đoàn 559 chuyển giao cho các chiến trường miền Nam và bạn đều vượt chỉ tiêu trên giao (đạt 141 phần trăm). Đặc biệt có hai tiểu đoàn pháo lớn, xe tăng, gần 124.000 quân được bảo đảm hành quân vào chiến trường với một số lượng khá lớn thương binh được chuyển ra Bắc kịp thời, an toàn. Chuyển thương bằng cơ giới đạt hiệu quả tốt là một nét mới, một cố gắng lớn của bộ đội vận tải và quân y Trường Sơn.

Cố gắng của chúng ta là rất lớn. Đặc biệt tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn đã dồn hết sức lực, trí tuệ và mọi khả năng của mình, thực hiện vượt chỉ tiêu trên giao. Song tôi biết tình hình chiến trường đang diễn biến phức tạp. Ta gặp không ít khó khăn. Mùa khô - mùa thuận lợi đã qua, trách nhiệm của chúng tôi đối với chiến trường lại nặng nề hơn.

Với "Tết Mậu Thân" quân và dân ta trên chiến trường đã giành được những thắng lợi to lớn về quân sự, chính trị. Đặc biệt "Tết Mậu Thân" đã như một thứ thuốc thử nhiệm màu, làm phơi bày toàn bộ sự thất bại của Mỹ trong chiến lược "chiến tranh cục bộ", giáng một đòn chí mạng vào uy thế của Mỹ trên chiến trường miền Nam, khiến cho những kẻ cầm đầu "Toà Bạch ốc" bàng hoàng sửng sốt. Với "Mậu Thân: 1968" tại miền Nam Việt Nam, lần đầu tiên trong lịch sử 200 năm kể từ khi thành lập nước, khả năng Mỹ có thể bị bại trận ở một quốc gia nhỏ bé, yếu kém về kinh tế và vũ khí trang bị như Việt Nam, đang thành sự thật.

"Tết Mậu Thân" đã đặt Chính phủ Mỹ "Trước một bước rẽ trên đường đi", và "Các giải pháp để lựa chọn đã bày ra trong một thực tế tàn nhẫn¹.

Cái gì phải đến đã đến dẫu Mỹ không muốn. Đêm 31 tháng 3 năm 1968, sự lựa chọn của Chính phủ Mỹ đã khá dứt khoát. Trong cái đêm "Lịch sử" ấy, với dáng vẻ đần độn và trang trọng, Tổng thống Mỹ Giôn-xơn xuất hiện trên vô tuyến truyền hình toàn Liên bang, đọc bài diễn văn quan trọng nhất trong cuộc đời chính trị của ông ta - một "bài diễn văn bi thảm nhất"² mà suốt 21 năm dính líu vào Việt Nam, chưa có một vị Tổng thống nào của nước Mỹ phải thực thi.

Giôn-xơn tuyên bố: Mỹ đơn phương chấm dứt ném bom nước Việt Nam dân chủ cộng hoà từ vĩ tuyến 20 trở ra; sẵn sàng cử đại diện đàm phán với Việt Nam dân chủ cộng hoà; chấm dứt thời kỳ trong đó Mỹ tăng cường đưa quân viễn chinh Mỹ vào cuộc chiến tranh trên bộ; và cuối cùng ông tuyên bố không ra tranh cử Tổng thống Mỹ nhiệm kỳ tới.

Bài diễn văn của Giôn-xơn lập tức gây nên "tác động mãnh liệt ở Hoa Kỳ và khắp thế giới". Nó mặc nhiên là sự thừa nhận đầu tiên, nhưng đầy đủ nhất về sự phá sản tất yếu của "chiến tranh cục bộ" - một cuộc chiến tranh được Mỹ dày công tạo dựng và được đánh giá cao trong chiến lược toàn cầu "phản ứng linh hoạt" của tên sen đầm quốc tế vào thập kỷ 60 - thế kỷ XX.

Với tác động mạnh mẽ của sự kiện Tết Mậu Thân, tôi cứ suy nghĩ về câu nói của anh Lê Duẩn vào dịp hè năm 1967: Quyết giáng một cú "bombarder" làm lung lay ý chí của đế quốc Mỹ và từ đó cảm phục tầm nhìn chiến lược của Trung ương Đảng, Bác Hồ.

Thất bại của Mỹ ở miền Nam trong Mậu Thân 1968 là rõ ràng.

Tuy vậy, thực tế trên chiến trường sau Tết, khi yếu tố bí mật bất ngờ không còn, lực lượng tổn thất của ta chưa được phục hồi, địch đã tăng cường phòng thủ đô thị và tung quân chiếm lại một số vùng

vừa mắt.

Trên địa bàn Trị-Thiên, ngày 19 tháng 4 năm 1968, địch cho máy bay trực thăng đổ tám tiểu đoàn, gồm sáu tiểu đoàn thuộc sư đoàn "Kỵ binh bay" và hai tiểu đoàn quân nguy xuống thung lũng A Sầu - địa bàn thuộc Binh trạm 42, căn cứ hậu cần khu vực của Đoàn 559 đảm bảo cho Thừa Thiên và bắc Khu 5. Năm ngày sau, một tiểu đoàn khác của địch được tung xuống khu vực Đru Đốc - thuộc địa bàn Binh trạm 44. Với một lực lượng lớn quân được coi là "tinh nhuệ" nhất, Mỹ - nguy hòng chụp diệt được chủ lực của ta và đứng chân dài ngày tại đây để triệt phá căn cứ hậu cần, chốt chặn tuyến vận chuyển chi viện cho Trị-Thiên, bắc Khu 5.

Được tin địch đổ quân xuống A Sầu, chúng tôi lệnh khẩn cấp cho Binh trạm 42 phối hợp lực lượng của Quân khu Trị-Thiên chủ động đánh địch, bảo vệ kho tàng, hàng hoá; đồng thời cho đưa quân tới tăng cường.

Tại A Sầu, khi lính Mỹ chạm đất, các lực lượng tại chỗ của binh trạm 42 đã cùng chủ lực của Trị-Thiên chiến đấu diệt địch, bảo vệ cơ sở kho tàng. Ngay ngày đầu, lực lượng phòng không và bộ binh của Binh trạm đã "vít cổ" 14 trực thăng, tiêu diệt hàng trăm tên địch. Nhưng quân địch đổ xuống ngày càng đông. Lực lượng Binh trạm 42 và quân do Bộ Tư lệnh tăng cường xuống không đủ sức chống trả, phải chiến đấu giằng co, nên địch tràn vào phá của Binh trạm gần 200 tấn hàng; gây thiệt hại một số xe, pháo của tiểu đoàn 55 vận tải ô tô đang trên đường vận chuyển chi viện cho Trị-Thiên, Huế bị nghẽn lại tại Tà Lưới.

Thung lũng A Sầu, A Lưới lúc này là điểm nóng, là thử thách vô cùng ác liệt đối với Quân khu Trị-Thiên và Đoàn 559. Liên sau đó, chủ lực của Trị-Thiên được tung vào với hoả lực cao xạ tăng cường của Đoàn 559, và "thế cò" đã đảo ngược. Đồi A Bia đã trở thành "cối xay thịt" quân dù Mỹ, như báo chí phương Tây ví von một cách cay nghiệt. Chưa tròn một tháng kể từ ngày "hạ thổ", ngày 16 tháng 5, địch phải rút chạy khỏi A Sầu, A Lưới.

Trong trận độ sức với "át chủ bài" của Mỹ - nguy tại A Sầu, A Lưới, các lực lượng của Đoàn 559 đã bắn rơi 86 máy bay, loại khỏi vòng chiến đấu hơn 800 tên địch. Tuy chịu một số tổn thất trong thế tương quan lực lượng quá chênh lệch, bất lợi, nhưng chiến công kể trên là một minh chứng sinh động: Không chỉ tổ chức vận chuyển giỏi, bộ đội 559 cũng chiến đấu "bằng anh bằng em"...

Ở hướng Đường 9 - Khe Sanh, khi ta phát lệnh tiến công, thì ngay lập tức Khe Sanh đã làm điên đầu Bộ chỉ huy quân sự Mỹ ở Sài

Gòn và những kẻ cầm đầu Nhà Trắng.

Dưới con mắt của các tướng lĩnh Mỹ từng tới miền Nam Việt Nam, Khe Sanh "là cái mỏ neo ở phía tây cho hệ thống phòng thủ phía nam khu phi quân sự; và là bàn đạp cho các cuộc hành quân trên bộ để cắt đứt đường mòn Hồ Chí Minh"³.

Theo vị tổng chỉ huy quân viễn chinh Mỹ ở miền Nam, Oét-mo-len, thì bỏ Khe Sanh là từ bỏ tất cả những lợi thế đó. Bởi thế, Glôn-xơn đã đích thân theo dõi diễn biến chiến sự ở Khe Sanh từng ngày từng giờ và lệnh cho các tham mưu trưởng liên quân Mỹ phải giữ Khe Sanh bằng mọi giá. Nhưng kết cục, như bình luận của Mai-cơn Mác-lic, một học giả người Mỹ, thì đạn pháo của chủ lực miền Bắc giới xuống Khe Sanh đã "rơi ngay vào thủ đô Oa-sinh-tơn"⁴, suốt 170 ngày đêm ta tiến công vây hãm Khe Sanh, Đoàn 559 đã huy động cao xạ phối hợp chiến đấu và bảo đảm đủ vật chất cho các lực lượng tham gia chiến dịch. Lực lượng hậu cần chiến lược trực tiếp làm nhiệm vụ hậu cần chiến dịch.

Mặc dầu đã dồn hết "tâm, sức" cho Khe Sanh, đặc biệt đã tung vào đây vốn liếng khổng lồ - thời điểm cao nhất là 40 phần trăm số tiểu đoàn bộ binh, thiết giáp thuộc lực lượng viễn chinh mà MACV có trong tay, Mỹ - nguy vẫn không tránh khỏi một "Điện Biên Phủ mới". Trung tuần tháng 7 năm 1968, Mỹ đã "không kèn, không trống" rút khỏi Khe Sanh - thung lũng của "tử thần", là nỗi kinh hoàng của lính Mỹ.

Chiến thắng Đường 9 - Khe Sanh có ý nghĩa vô cùng to lớn đối với tuyến vận tải quân sự chiến lược 559. Giải phóng Khe Sanh - Hương Hoá, ta đã nhổ được "mỏ neo" - một vị trí chiến lược của địch trong hệ thống chốt chặn Đường Hồ Chí Minh; qua đó mở một chính diện mới để phát triển tuyến vận tải đông Trường Sơn.

Đồng thời, liên quân Lào-Việt đã giải phóng một vùng rộng lớn thuộc tỉnh Saravan, mở rộng chính diện tuyến hành lang tây Trường Sơn.

Một trang sử mới của tuyến vận tải quân sự chiến lược 559 đang mở ra, một căn cứ hậu cần trọng yếu được phát triển.

2

Mùa mưa tới, những khó khăn sau Tết Mậu Thân của ta đã bộc lộ trên nhiều hướng chiến trường với nhiều chiều cạnh khác nhau.

Sau những đòn điểm huyết chí mạng của ta vào các đô thị lớn, địch đã hoàn hồn, dần dần củng cố lực lượng, vừa tăng cường phòng thủ đô thị, vừa tung quân chiếm lại các vùng nông thôn đã bị mất trong dịp Tết.

Mất dần bàn đạp đứng chân ở vùng ven, vùng nông thôn đồng bằng, một số đơn vị vũ trang của ta phải lùi lên vùng rừng núi; thậm chí một bộ phận chủ lực ta ở Nam Bộ phải sang đứng chân ở Đông bắc Campuchia. Một bộ phận chủ lực của Khu 5 và Trị-Thiên phải vượt sang tây Trường Sơn đứng chân trên địa bàn 559.

Tuyển vận tải quân sự 559 lúc này ngoài nhiệm vụ vận chuyển chi viện chiến lược, còn là hậu cứ trực tiếp của các chiến trường Trị-Thiên, Tây Nguyên, Khu 5. Các khu vực Tà Xêng, Chà Vần, La Hạp, Động Con Tiên, Đường số 9...trở thành địa bàn tập kết củng cố lực lượng, tăng cường trang bị, điều trị, nuôi dưỡng thương binh của các chiến trường.

Trước yêu cầu tình hình mới, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh 559 quyết định để phần lớn lực lượng ở lại trong tuyến tiếp tục hoạt động. Chỉ đưa về tuyến sau thương bệnh binh, những người quá yếu cần được điều dưỡng phục hồi thể lực; một số ít cán bộ, lái xe, thợ kỹ thuật ra nhận quân, trang bị kỹ thuật bổ sung và một số lái xe, thợ đưa xe ra Bắc sửa chữa.

Theo điện triệu tập của Quân uỷ Trung ương, Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh 559 cử các anh Vũ Xuân Chiêm, Lê Đình Sum về Bộ báo cáo hoạt động mùa khô 1967-1968 của Đoàn và nhận kế hoạch mùa khô tới Đồng chí Nguyễn Trọng Bách - Bí thư của tôi, được cử giúp việc anh Chiêm, anh Sum trong quá trình làm việc với Bộ Quốc phòng. Quà tôi dành gửi vợ con chỉ vền vện mấy dòng thư.

Cầm thư tôi nhờ chuyển giúp, Bách cười ngượng ngịu. Tôi đọc trong mắt và nụ cười của anh câu hỏi: Chỉ thế này thôi ư thủ trưởng?...

Không ngờ đó là lời chia tay cuối cùng giữa tôi và Bách. Bởi sau khi xong việc ở Hà Nội, trên đường trở vào, xe của anh vướng bom nổ chậm, và anh đã vĩnh viễn ra đi. Bách hy sinh, với tôi ngoài niềm thương cảm còn có sự nuối tiếc một cộng sự đặc lực, một cán bộ trẻ đầy hứa hẹn.

Để phần lớn lực lượng thiện chiến, sung sức ở lại tuyến, Bộ Tư lệnh chủ trương thử nghiệm vận tải cơ giới trong mùa mưa ở một số cung, gỡ một phần khó khăn cho chiến trường; qua đó kết luận một số vấn đề về khả năng vận chuyển cơ giới, sử dụng cầu đường trong mùa mưa; chuẩn bị cho năm 1969.

Lo xong việc tập kết ra Bắc, chúng tôi triệu tập ngay hội nghị, gồm số cán bộ chủ trì cơ quan, đơn vị trực thuộc ở lại tuyến. Nhìn khắp lượt anh em - những cán bộ nhiệt tình, trách nhiệm và kinh nghiệm có thừa... về dự họp, tôi như rơi đi những trần trở trước một

quyết định mới. Về chủ trương thực nghiệm tổ chức vận tải cơ giới mùa mưa, đa phần anh em nhất trí; số ít không tỏ rõ chính kiến. Riêng Nguyễn Lạn - chính uỷ Binh trạm 41 không tán thành...

Hội nghị kết thúc, chia tay anh em xong, tôi nói với Tham mưu phó vận tải Nguyễn Chúc về ý kiến của anh Lạn:

- Ông "đồ Nghệ" này đã không đồng ý, phải dè chừng. Đây là một người ở trên tuyến nhiều năm, có cách tiếp nhận thực tế rất nhạy, thẳng thắn. Chúng ta cần lưu ý thêm về ý kiến đó.

Anh Nguyễn Chúc nói:

- Chúng ta chủ trương làm thí điểm để nghiên cứu. Với kinh nghiệm thực tiễn, anh em chưa nhất trí là lẽ thường. Vấn đề cơ bản là trong quá trình thực hiện phải nắm vững diễn tiến tình hình, nếu quá khó, kém hiệu quả, phải cho dừng ngay.

Chúng tôi nhất trí theo hướng đó.

Thực hiện chủ trương nói trên, mùa mưa này lực lượng vận tải cơ giới hoạt động trên hai hướng chủ yếu là Trị-Thiên và Khu 5.

Những hướng khác kết hợp vận chuyển cơ giới và thô sơ. Chỉ tiêu vận chuyển từ tháng 4 đến tháng 10 suýt soát 3 vạn tấn. Đồng thời duy trì tốt hoạt động của tuyến giao liên hành quân, dự tính bảo đảm 34 nghìn quân qua tuyến.

Dự tính là như vậy, nhưng mọi tác động khách quan có những lúc diễn biến khôn lường.

Về địch, từ đầu tháng 4 năm 1968, sau khi Giôn-xơn "xuống thang", ngừng đánh phá miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở ra, gần như mọi cố gắng và đạn bom của hải lực, không lực Mỹ dồn "ưu tiên" cho vùng "cán xoong" nam phần Khu 4 và Tuyến 559, Bộ Tư lệnh Thái Bình Dương (Mỹ) cho dồn tàu của lực lượng "Rồng biển" (Sea Dragon) trước đây vẫn rải ra bắn pháo dọc bờ biển miền Bắc, xuống phía nam, tăng cường pháo kích ngăn chặn tuyến chi viện chiến lược Bắc - Nam qua vùng Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình.

Tiếp đó, không lực Mỹ triển khai các chiến dịch "Sấm rền 57", "Hổ thép" (Steel Tiger)... huy động tối đa đạn bom hòng "làm mưa làm gió" ở khoảng đất eo thắt nam vĩ tuyến 20 của ta và đất Lào, hy vọng chẹt các yết hầu hút hàng từ hậu phương vào chiến trường.

Vật chất do tuyến tiền phương Tổng cục Hậu cần (nay đã chuyển thuộc Tổng cục Hậu cần) tạo lập cho Tuyến 559 chẳng được bao nhiêu, đặc biệt là xăng dầu. Xe đơi xăng như một cơ thể cạn kiệt sự sống cần từng giọt máu.

Khó khăn do địch ngăn chặn quyết liệt là rất lớn, nhưng nỗi kinh hoàng đối với người lính Trường Sơn lúc này không phải là bom, là

đạn mà là "giặc trời".

Tháng 5, trời vào hạ. Suốt một dải Thanh - Nghệ - Tĩnh giờ đây nắng nhuốm đỏ đồng, chớm vào vụ gặt; trời nóng như nung.

Nhưng tây Trường Sơn thời tiết thật dữ dội. Đêm đêm sương xuống như mưa, lạnh buốt. Ban ngày, trời đang nắng chói chang bỗng chốc mây đen ập đến. Bầu trời như chiếc vung khổng lồ, đen sịt úp chụp lấy núi rừng. Rồi cả bầu trời trấu nước bị "buông tuột". Mưa trắng rừng, xối xả, dữ dội. Nước từ trên các triền núi dồn xuống lòng đường, sông, suối, tạo nên những cơn lũ cuốn hung hãn. Ngay những khi đã ngừng mưa, thì những con đường tội nghiệp dài hàng trăm cây số như đường B45 từ ngã ba La Hạp đi Trị-Thiên, đường từ Lùm Bùm vào bắc Bạc... cũng biến thành những suối bùn.

Se hơn một chút, đất bazan ngậm no nước tạo thành chất keo thượng hạng, trơn nhầy. Ở những điểm mà lính Trường Sơn gọi là "túi nước" tình hình còn tồi tệ hơn.

Dẫu đã lường khó khăn thời tiết, chúng tôi chỉ tổ chức đội hình vận chuyển nhỏ lẻ, dễ bề cơ động, và chỉ sử dụng xe ba cầu, nhưng kết cục cũng rất xấu. Do mặt đường không rải đá, ngấm nước dài ngày, nền yếu vô cùng. Xe chạy được mười ngày, hai vệt bánh xe đã là hai hào giao thông. Lái xe cay cú, gọi là "hai sông ba núi".

Công binh dồn sức chặt cây, dẫn canh chống lầy bằng cách rải rơm-đanh, nhưng cũng không khắc phục nổi. Các loại xe đều bị lún lầy nằm la liệt, phải tổ chức kích kéo liên tục.

Trước tình hình đó, chỉ nửa tháng sau khi phát lệnh mở màn vận tải mùa mưa, chúng tôi quyết định tạm dừng vận tải cơ giới, tập trung giải quyết khâu cầu đường; đồng thời từng binh trạm căn cứ tình hình cụ thể, tổ chức vận tải bộ để bảo đảm nội bộ và gỡ một phần khó khăn về gạo cho chiến trường. Lệnh được truyền đi, lòng dạ tôi như có ai xát muối. Không khí sở chỉ huy im ắng khác thường. Cũng chính sự im ắng đó, mà tôi có cơ nghĩ lại ý kiến của anh Nguyễn Lạn hôm nào.

Cuối năm tình trạng đói gạo, "khát xăng" trên tuyến ngày càng trầm trọng do ta chưa giải toả được ách tắc giao thông từ sông Lam vào khu vực của khẩu đường 12 và đường 20. Gạo, có khi là tư lệnh, điều mà không ít tướng lĩnh từng trải trận mạc tâm đắc, giờ đây thật thấm thía đối với những người lính Trường Sơn và cả chiến trường.

Tình hình căng như dây đàn. Buộc chúng tôi bớt khẩu phần ăn của bộ đội, dành dụm gạo cho phía trước. Vốn dĩ tiêu chuẩn mỗi ngày của anh em không quá ba lạng gạo, lại phải "đào đất cất gổ", nay bớt nữa, quả là thế cùng. Từ cơ quan Bộ Tư lệnh xuống binh

trạm, bộ đội bươn bả ra bìa rừng, bờ suối, vỡ đất trồng rau, sắn, tìm kiếm rau rừng, đào củ mài, củ chụp... cứu đói.

Thời gian như ngừng trôi. Tôi luôn sống trong sự day dứt, dằn vặt bởi cái đói của bộ đội. Một sáng, tại sở chỉ huy, tôi nhận được thư của anh Nguyễn An - Tham mưu trưởng vận chuyển đang công tác ở các Binh trạm 35, 36 gửi về.

Trong thư, anh An kể: Bộ đội các binh trạm trong đó đã hàng mấy tháng rồi ăn hai lạng gạo mỗi ngày. Nhưng công tác và chiến đấu không vì thế mà kém hiệu quả. Bí quyết là trồng lấy rau, sắn mà ăn, đặc biệt là sắn rất sắn, nhờ chủ trương "ăn củ trả cây"⁵ mà Tuyến III thực hiện từ khi anh làm Tuyến trưởng. "Thực đơn" của bộ đội là: Sáng sắn, trưa măng, chiều cháo loãng. Sắn là "sâm Trường Sơn". Mà "sâm Trường Sơn" không bao giờ thiếu, kể từ khi bộ đội lật cánh sang phía tây.

Một lá thư, vài con chữ trau chuốt, dí dỏm, nhưng anh đã khái quát được hoàn cảnh, hoạt động của bộ đội Trường Sơn trong đó.

Anh An là một cán bộ chỉ huy vận tải cơ giới dày dạn kinh nghiệm, bất luận cả khi hoàn cảnh cam go, éo le, đều lạc quan - một phẩm chất quý, có sức thuyết phục đồng đội.

Vào những tháng ngày cùng đồng cam cộng khổ với cán bộ, chiến sĩ của mình, tôi từng chứng kiến biết bao việc làm bình dị mà trong sáng, cao thượng của những người lính Trường Sơn, của những dân nghèo người Việt, người Lào. Giờ đây, khi cuộc chiến đã lùi xa, nhân dân mình, đất nước mình đã bớt nhọc nhằn vì "đồng tiền bát gạo", nhưng mỗi lần nhớ lại, trong tôi lại trào dâng sự mến phục thương cảm đến nao lòng...

Trước những khó khăn rất lớn của chiến trường, của tuyến phía sau, và đoán biết mưu mô xảo quyệt của Mỹ, Quân uỷ Trung ương kịp thời có Nghị quyết 71/QUTW, khẳng định: "Khi địch xuống thang ở miền Bắc, thì những cửa khẩu từ tuyến hậu phương sang Tuyến 559 sẽ là những trọng điểm địch tập trung đánh phá ác liệt".

Từ nhận định đó, Quân uỷ Trung ương cũng đã tính tới một số giải pháp để tạo chân hàng sâu hơn cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Từ cái thế khó khăn chồng chất khó khăn, nghe anh Đinh Đức Thiện điện vào trao đổi tinh thần chỉ đạo của Quân uỷ Trung ương. Về việc phối hợp giữa Tuyến 559 và Tuyến 500 để giải toả vượt khẩu tôi xúc động nói: Thật là ý Đảng hợp lòng quân!

Anh Thiện cũng nói thêm:

- Nghe các cậu điện hối thúc gạo và xăng, bọn mình đứng ngồi không yên. Riêng tình hình xăng thì Bộ đã chỉ đạo Tổng cục Hậu cần

đưa đường ống vượt sông Lam vào Hà Tĩnh. Chắc tình hình sẽ được cải thiện nay mai thôi...

Nghe anh Thiện "dãi bày", tôi càng thấm thía: Nỗi lo này đâu của riêng ai! Không chỉ tuyến Tiền phương Tổng cục Hậu cần mà cả hậu phương lo giải toả ách tắc khu vực vào cửa khẩu.

Cán bộ, chiến sĩ các Binh trạm 12, 14 tiếp giáp Tuyến 559 tràn mình cùng chúng tôi gánh vác khó khăn.

"Nan giải quá - Chúng tôi đang tìm cách..." Câu trả lời mà tôi nhận được mỗi khi gọi điện hỏi Binh trạm trưởng Binh trạm 12 - Nguyễn Đàm và Binh trạm trưởng Binh trạm 14 - Hoàng Trá về xăng, về gạo. Quả thật, binh trạm nào cũng chạy đôn đáo lo tìm phương cách chuyển xăng, gạo vào tuyến. Sau này các anh gọi là "Chiến dịch đưa xăng vượt đỉnh lầy".

Binh trạm 12 có sáng kiến "cống" xăng bằng ba lô ni lông. Lập tức, Tổng cục Hậu cần chuyển ngay vào 2.000 ba lô "cóc" kèm 4.000 mét ni lông. Một tiểu đoàn gần 500 con người cống từng ba lô xăng vượt đèo La Trọng, đường 12... như đàn kiến khổng lồ tha mồi về tổ. Những con người suốt một mùa khô, tiếp một mùa mưa bám trụ kiên cường trên những nẻo đường, trọng điểm, giờ đây đang oằn lưng bởi những ba lô xăng. Những đôi chân dẻo dai, những con người tưởng như chai lỳ trước bệnh tật, vẫn không thoát được những cơn sốt rét rừng. Những tấm lưng bồng rộp bởi sức nóng mặt trời miền nhiệt đới ngày hè và bởi bịch xăng đang như sôi lên bởi cái nắng đó... Sau một vài chuyến, ba lô bị mủn ra, lưng áo của người lính cũng mủn ra bởi nắng núi mưa ngàn, bởi đạn chặn, bom vùi. Và không biết có bao nhiêu tấm lưng bồng rộp lên vì nhiễm độc xăng...

Những ba lô xăng được Binh trạm 12 chuyển vào cộng với số dự trữ ở khu vực Mụ Giạ cũng đã có chừng 50 tấn. Tôi lệnh cho Binh trạm 31 tìm cách đưa ngay số xăng này vào Lùm Bùm. Cán bộ, chiến sĩ binh trạm đã lập được chiến tích đặc biệt. Từ Mụ Giạ, công binh khéo léo ghép các phuy xăng lại thành mảng; cứ các "tay sào" lão luyện đưa mảng xuôi theo dòng Nậm Hơ về Nậm Ngo, tới Xiêng Phan. Từ đây, các phuy xăng được vắn bộ vượt ba chục cây số vào Pác Pha Năng, chuyển qua sông Xê Băng Phai, lặn bộ hơn hai chục cây số nữa vào Tha Pa Chôn; Binh trạm 32 tiếp nhận, đưa về Lùm Bùm.

"Một miếng khi đói bằng một gói khi no", kỳ tích chuyển xăng vượt lũ là vậy. Một giọt xăng, hạt gạo vào chiến trường trộn lẫn, thấm đẫm mồ hôi, nước mắt và máu của bao người. Một tấn xăng qua trọng điểm phải đổi tới hàng chục sinh mạng. Không thắng lợi nào

mà không phải trả giá.

Thực tiễn hoạt động của tuyến trong mùa mưa năm 1968, đặc biệt là kết quả thực nghiệm vận chuyển cơ giới mùa mưa tây Trường Sơn cho chúng tôi biết cái giá phải trả của việc nắm không chắc quy luật thời tiết ở địa bàn Trường Sơn - một dạng thời tiết đặc thù, nghiệt ngã đối với người làm công tác vận tải trong điều kiện chiến tranh ác liệt.

Từ thực tế nghiệt ngã này, tôi rút ra kết luận: Vận tải trong mùa mưa ở Trường Sơn, nếu đường không rải đá tốt thì xe không thể chạy được, dù là xe ba cầu. Và thêm một lần nữa khẳng định lại điều chúng tôi đã nghiệm: Địch đánh chỉ tắc từng đoạn, còn trời "đánh thì tắc toàn tuyến".

Để khắc phục thời tiết nghiệt ngã trên Trường Sơn, từ đó có thể tổ chức vận tải cơ giới trong mùa mưa, vấn đề cơ bản đối với chúng tôi lúc này là xây dựng đường cơ bản.

Ngay sau khi quyết định cho ngừng vận tải cơ giới, tôi trực tiếp giao cho đồng chí phạm Diêu cùng cơ quan công binh khẩn trương hoàn thành phương án cầu đường chuẩn bị cho năm 1969. Là một tham mưu trưởng công binh có trình độ đại học chuyên ngành cầu đường và là người có trách nhiệm cao, nên chỉ một thời gian ngắn, Phạm Diêu đã trình Bộ Tư lệnh đề án với nội dung cơ bản là: rải đá trục dọc hiện có, hoàn thành trục dọc thứ hai từ tây Bạc đến đông A-tô-pơ, mở nhiều đường tránh trọng điểm; chuẩn bị các yếu tố để đầu năm 1969 mở tuyến vận tải cơ giới đông Trường Sơn từ Cầu Khỉ đi Bản Đông. Đối với các trục dọc đã có, chỗ nào mặt đường yếu, thì rải đá cục bộ. Sử dụng hai trung đoàn công binh cơ động hợp sức với công binh trạm thí điểm rải đá mặt đường 20 từ Ta Lê đến Đường 9 và từ Bản Đông đến La Hạp với tổng chiều dài 260 cây số, mặt đường rộng 8,5 mét. Nếu thực hiện được chỉ tiêu này cộng với khoảng 40 cây số đường 9 ta làm chủ, sẽ tạo được mạng đường cơ bản bảo đảm mùa khô tới nâng thời gian vận chuyển lên vài tháng.

Nghe anh trình bày xong dự án, tôi kết luận:

- Cái khó nhất của ta lúc này là gạo. Nhưng hiện tại gạo dự trữ vẫn còn. Dứt khoát đủ "nuôi" tăng cường hai trung đoàn công binh cho mặt trận cầu đường để có đường rải đá.

Thực nghiệm vận tải cơ giới mùa mưa không thành, ngoài nguyên nhân không nắm vững quy luật thời tiết, còn là hệ quả của cả một thời gian khá dài ta chưa kết hợp chống lầy một cách cơ bản. Bởi vậy mỗi mùa khô, ta chỉ tận dụng được 5 tháng để vận chuyển.

Có được bài học thấm thía này, nên khi mở đường 16 từ Thạch

Bàn (Quảng Bình) đi Bản Đông (Lào) chúng tôi cho rải đá ngay những quãng nền đường yếu để đầu mùa khô 1969 - 1970 có thể sử dụng được ngay, tạo nên "gọng kìm" lợi hại giữa đường 16 và đường 20.

Công việc trì trệ. Mấy tháng mùa mưa với chúng tôi dài tựa hàng năm.

Ngày 13 tháng 9 năm 1968, hội nghị tổng kết hoạt động năm 1968 được tiến hành ở Na Bo, bắc đường số 9.

Hội nghị thống nhất đánh giá của Bộ Tư lệnh là mùa khô vừa rồi, trong nhiều cái "được" nổi trội nhất là toàn tuyến đã chuyển nhanh sang thể trận hiệp đồng binh chủng, lấy bộ đội vận tải làm chủ công, lấy binh trạm làm cấp chỉ huy bộ đội hợp thành. Mạng thông tin có bước phát triển nhảy vọt...

Các đại biểu cho rằng cái yếu cơ bản là do chưa quán triệt tư tưởng trường kỳ, chưa tích cực đầu tư cho xây dựng cơ bản cầu đường... Đặc biệt về đối phó với Mỹ - nguy nóng ra A Sầu, A Lưới, do thiếu chủ động, ỷ lại Quân khu Trị-Thiên nên đã tổn thất cả về người và vật chất.

Về tình hình tới có liên quan trực tiếp đến Đoàn 559, chúng tôi cho rằng: Địch có thể tiếp tục "xuống thang" chiến tranh phá hoại miền Bắc, nhưng bất luận khả năng nào diễn ra thì chúng cũng sẽ đánh tuyến chi viện Trường Sơn ác liệt hơn. Trọng điểm đánh phá của không quân địch là các binh trạm cửa khẩu; ngoài ra cũng có khả năng bộ binh địch nóng ra chặn cắt, chốt giữ một số nơi trọng yếu Vì vậy, cùng với đánh địch đường không, cần chú trọng tác chiến mặt đất. Phải xây dựng thể trận vận chuyển vững chắc, trước tiên là thể trận cầu đường. Nhanh chóng khôi phục đường cũ bị địch và mưa lũ phá hoại, mở thêm nhiều đường vòng tránh trọng điểm, làm thêm đường mới, đặc biệt là đường rải đá; phá thế độc đạo ở trục chính.

Suốt tuần trời mưa tầm tã. Công sự, giao thông hào khu vực sở chỉ huy ngập nước. Lính Trường Sơn "sống chung" với mưa ngàn, suối lũ là chuyện thường. Chỉ ái ngại cho một số nhà văn, nghệ sĩ, anh chị em đoàn chèo Hà Nam lặn lội vượt hàng nghìn cây số đường trường, "đội" bom đạn vào phục vụ. Thật vô cùng cảm động!

Trong nhà hầm, dưới ánh đèn điện sáng choang, làn điệu chầu văn vẫn vang lên réo rắt. Tà áo "mớ ba mớ bảy" của những nữ diễn viên quê đất đồng chiêm hiện diện nơi đây có sức gợi cảm lạ thường... Tất cả như đều hướng tâm tưởng của những người lính chúng tôi trở về với những miền quê xa có cây đa, bến nước, sân đình; có mẹ già thời gian nhuộm bạc mái đầu, có người vợ tần tảo

"hai sương một nắng".

Cảm ơn nhà văn Chu Văn, nhà thơ Chính Hữu... và những nghệ sĩ của đồng quê đã tiếp thêm cho chúng tôi sức lực của hậu phương, của quê nhà...

Hội nghị kết thúc. Mưa chưa tạnh. Nhưng không cán bộ cơ sở nào ở lại. Chia tay, nhìn anh nào anh nấy ngồi xe ba cầu vượt lũ, trong tôi trào dâng cảm xúc vừa bùi ngùi vừa phấn chấn khó tả.

3

Tháng 10, tháng kết thúc mọi việc chuẩn bị cho kế hoạch chi viện năm 1969. Tuy chưa thắng được "giặc trời" được lũ, nhưng nhờ ở lại tuyến mùa mưa, nên chúng tôi nắm chắc tình hình. Đây là một lợi thế chưa có tiền lệ. Khó khăn lớn nhất lúc này là địch đánh phá, ngăn chặn ngày càng thêm quyết liệt.

Từ tháng 4 năm 1968, sau bước xuống thang, thu hẹp phạm vi lánh phá miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở vào, không quân, hải quân Mỹ đã tạo nên ở vùng "cán xoong" Khu 4 nhiều "tam giác lửa". Tạp chí "Không quân" của Mỹ lúc đó đã đưa ra những con số khá cụ thể: "Trên một diện tích hẹp bằng một phần tư toàn miền Bắc, số trận ném bom tăng 2,6 lần, mật độ bom đạn tăng lên 20 lần".

Tháng 8 - tháng 9, cao điểm mùa mưa. Địch đánh, trời đánh làm cho giao thông vận tải Khu 4 trở thành mặt trận vô cùng nóng bỏng.

Tháng 7 năm 1968, Bộ Tư lệnh bảo đảm giao thông vận tải Khu 4 được thành lập do anh Phan Trọng Tuệ làm Tư lệnh. Ba tháng sau, ngày 28 tháng 10, Bộ Tư lệnh 500 - tương đương Đoàn 559, ra đời thay tiền phương Tổng cục Hậu cần. Các anh Nguyễn Đôn, Lê Quang Đạo, Hồng Kỳ, Đoàn La được giao trọng trách tổ chức kha, thông "nút cổ chai" Khu 4.

Như vậy, Tổng hành dinh quyết định tung vào "tuyến lửa" những tướng lĩnh đã từng dạn dày lửa đạn.

Về địch, để thực hiện mục tiêu bóp nghẹt, đưa chiến tranh cách mạng miền Nam "tới chỗ lụi tàn", có biết bao chiến lược gia, biết bao "bộ óc điện tử" của Nhà Trắng ồn ào tranh cãi và cuối cùng đi tới quyết sách "bỏ diện, chọn điểm, chọn và chặn bằng được "yết hầu" của tuyến đường Hồ Chí Minh.

Ngày 1 tháng 11 năm 1968, Tổng thống Mỹ Giôn-xơn buộc phải tuyên bố chấm dứt mọi hành động chiến tranh đối với miền Bắc và chấp nhận hội đàm bốn bên tại Paris để bàn về chiến tranh ở Việt Nam.

Việc Mỹ ngừng đánh phá miền Bắc là cơ hội để miền Bắc, đặc biệt là Khu 4 khẩn trương khắc phục hậu quả chiến tranh, khôi phục

kinh tế và dồn sức chi viện cho chiến trường.

Từ Trường Sơn, hướng về đất Bắc, tôi hình dung cuộc sống của người dân tuyến lửa Khu 4 từ lâu chuyển vào hầm, xuống chiến hào, địa đạo để giữ mình và đánh địch, nay ủa cả lên, ngân vang giai điệu ""Trời của ta, đất của ta..."

Quả đúng vậy, qua điện thoại, tôi được anh Đôn, anh Đạo cho hay: Chỉ một tuần sau khi địch ngừng đánh phá, hàng vạn bộ đội thanh niên xung phong, dân công... ở Khu 4 đã khai thông những trục đường trọng yếu. Các phương tiện vận tải của Nhà nước và Bộ Quốc phòng đều được huy động đưa hàng ra phía trước. Bộ Tư lệnh 500 chỉ đạo các binh trạm hối thúc quân tiến vào khu vực cửa khẩu đường 12 và 20 để lập chân hàng cho chúng tôi.

Nhưng, đúng như phán đoán của ta. Ngừng ném bom miền Bắc kẻ địch đã dồn bom đạn tiến hành một chiến dịch đánh phá có tính chất huỷ diệt khu vực cửa khẩu.

Những ngày có gió mùa đông bắc, đường, rừng... một màu trắng đục. Đi thị sát thực địa vào ban ngày, qua một vài đỉnh dốc, xe tôi phải bật đèn vàng. mới lần ra đường, để dò dẫm vượt dốc. Tuy vậy, cũng có nhiều giờ, nhiều ngày trời hửng nắng; không quân Mỹ chớp thời cơ đó để trút bom xuống tuyến đường.

Ba ngày sau khi Giôn-xơn tuyên bố ngừng đánh phá miền Bắc, địch đã huy động một lực lượng lớn máy bay chiến lược B.52 và các loại cường kích ồ ạt tập kích cửa khẩu đường 12 và đường 20. Mục tiêu chính là trọng điểm Xiêng Phan (đường 12) và tập đoàn trọng điểm của chữ A - Ta Lê - Phu La Nhích (ATP) trên đường 20. Chọn Xiêng Phan và ATP làm tâm điểm đánh phá, kẻ địch đã điểm đúng hai trong số những "huyệt" xung yếu nhất của Đường Hồ Chí Minh.

Bởi mọi nguồn hàng từ hậu phương phải lọt qua hai trọng điểm này mới vào được Tuyến 559. Vả lại đây thật sự là hai yếu điểm, nếu địch đánh tặc và khống chế mạnh, nếu ta khắc phục theo kiểu bị động, "cay cú" - bị đánh ở đâu, khắc phục ở đó, không chủ động mở đường vòng, đường tránh thì sẽ biến thành công "dã tràng".

Suốt một tuần địch cho máy bay B.52 ném bom rải thảm và các loại cường kích đánh phá, thung lũng Xiêng Phan luôn như vạc lửa. Hơn một vạn quả bom trút xuống gần như xóa sổ con đường duyên dáng men theo sông Pha Nốp, kẹp giữa hai dãy núi đá. Còn lại chỉ là những cồn đồng lồi lõm và những túi nước khổng lồ. Tổn thất về người cũng không nhỏ. Không ít sự mất mát vô cùng thương tâm mà đơn vị báo về làm chúng tôi không ai cầm lòng được. Điển hình là vụ 12 chiến sĩ chốt giữ trọng điểm, tránh bom trong hang đá, bị bom

đánh sập. Núi đá đã thành nắm mồ vĩnh hằng của những con người quả cảm vô song này...

Ở hướng đường 20, tập đoàn trọng điểm ATP suốt một tuần cũng không khác gì một sa mạc lửa. Đèo Phu La Nhích, cua chữ A, ngầm Ta Lê hứng chịu gần 5 vạn quả bom. Thử hỏi có thứ đường nào, ngầm gì tồn tại được bởi sức công phá của lượng nổ khổng lồ đó?

Sau chiến dịch sử dụng máy bay B.52 ném bom rải thảm, địch cho máy bay trinh sát và cường kích đánh cầm canh; khống chế, không cho ta khắc phục. Cả hai trục gần như tê liệt. Tháng mở đầu mùa khô gần như qua đi trong bế tắc. Biết bao đợt "đột kích", "tổng công kích" rầm rập người và xe đã diễn ra vào thời gian này năm trước mà giờ đây im ắng đến lạnh lùng. Cả nghìn chiếc xe đã vào tuyến nằm chết lặng đợi hàng, chờ xăng. Bộ đội lại tiếp tục bót khẩu phần ăn... Bộ Tư lệnh 559 như đứng, ngồi trên lửa. Liên tục suốt ngày đêm tôi điện liên lạc với Bộ Tư lệnh 500, hỏi tình hình giải toả cửa khẩu. Anh Đôn và anh Đạo đều trả lời đã dồn mọi khả năng cho Binh trạm 12 và Binh trạm 14.

Giải toả trọng điểm là yêu cầu sống còn đối với Tuyến 559 lúc này. Bằng kinh nghiệm thực tế, ngay từ đầu, chúng tôi quyết định chọn giải pháp kết hợp mở đường tránh với khôi phục đường chính bằng sức mạnh tổng hợp. Sau khi hạ quyết tâm, tôi phái ngay Tham mưu phó công binh Nguyễn Văn Kỷ xuống giúp Binh trạm 31 giải toả Xiêng Phan; tăng cường cho binh trạm hai tiểu đoàn công binh trang bị bốn máy húc, 200 tấn thuốc nổ, với quyết tâm thông đường trong vòng 7 ngày.

Việc giải toả tập đoàn trọng điểm ATP, ngoài cái khó là phạm vi oanh tạc của địch rộng, địch khống chế gắt gao, còn do sự xáo trộn về tổ chức của ta.

Để san sẻ gánh nặng cho Đoàn 559, từ tháng 11 năm 1968, trên giao cho Binh trạm 14 quản lý cung đường từ bờ bắc sông Ta Lê ra hết cua chữ A, trước đây thuộc Binh trạm 32. Chính quyết định đầy tính thiện chí này đối với 559, đã biến sông Ta Lê thành một nhát cắt, phá vỡ thế liên hoàn của ATP.

Trong thế nước sôi lửa bỏng này, Bộ Tư lệnh 500 vừa chân ướt, chân ráo vào, làm sao đủ thời gian tìm hiểu, đánh giá đúng tình hình để có quyết sách phù hợp. Thực tế gần đúng như vậy.

Một cuộc họp khẩn cấp được triệu tập dưới sự chủ trì của Bộ Tư lệnh 500, gồm cán bộ chủ chốt các cơ quan tham mưu, công binh, Binh trạm 12, Binh trạm 14 và Ban 67 thuộc Bộ Giao thông bàn tìm

cách giải toả trọng điểm. Nói là hội nghị của Bộ Tư lệnh 500, nhưng Bộ Tư lệnh 559 thấp thỏm, nóng lòng, hy vọng. Từ trong tuyến, tôi được tin; trong hội nghị có hai loại ý kiến, cuối cùng Bộ Tư lệnh 500 nghiêng về số đông quyết định làm đường tránh để giải toả cửa khẩu.

Mùa khô thoáng đã qua mất hơn một tháng. Giải pháp trên là đúng. Phải vừa mở đường tránh, vừa khôi phục đường chính, ngầm chính, vừa tổ chức nghi binh giỏi. Công binh, cao xạ, xe máy của hai Bộ Tư lệnh phải tập trung cao độ, chỉ huy chặt chẽ, đồng loạt đột kích khôi phục đường cũ, mở mới hai đường tránh. Dù chỉ vận chuyển bằng cơ giới mười ngày cũng hơn gùi thồ cả năm.

Sau đó, anh Nguyễn An - Tham mưu trưởng vận tải thay mặt Bộ Tư lệnh 559 trực tiếp ra làm việc với Bộ Tư lệnh 500. Cùng lúc, tôi gọi điện về báo Quân uỷ Trung ương và Thủ trưởng Bộ đề nghị tổ chức giải toả nhanh trọng điểm theo phương án nói trên. Bộ nhất trí hoàn toàn. Việc khẩn trương mở toang cửa khẩu, chi viện cho chiến trường là yêu cầu cấp bách.

Hai ngày sau, Bộ điện vào giao cho Đoàn 559 phụ trách giải toả toàn bộ tập đoàn trọng điểm ATP, từ cây số 68 đường 20 trở vào.

Liên đó, anh Đinh Đức Thiện cấp tốc vào truyền đạt quyết định này cho Bộ Tư lệnh 500. Sau khi làm việc với anh Thiện, anh Lê Quang Đạo gọi điện cho tôi, thống nhất một số việc cần tiến hành ngay để đồng bộ khớp nối giữa hai tuyến. Trước khi đặt máy, anh Đạo còn nói thêm, hết sức chân tình: Diệt địch đánh huỷ diệt quá rộng, thời gian lại gấp, do chưa nắm chắc địa bàn và mọi diễn biến địch tình, Đoàn 500 chưa với sâu vào phía trong được. Có lẽ, kinh nghiệm chống chiến tranh ngăn chặn ở Trường Sơn khó ai vượt được Bộ Tư lệnh 559.

Tôi trả lời anh:

- Kinh nghiệm là quan trọng, nhưng phải có sức mạnh của cả Tuyến 559 và Bộ Tư lệnh 500 mới giải quyết được.

Chủ trương và biện pháp giải toả trọng điểm đã thống nhất.

Đảng uỷ 559 họp phiên bất thường bàn cụ thể một số nhiệm vụ với quyết tâm ngày 5 tháng 12 giải toả xong Xiêng Phan và mười ngày sau giải toả ATP.

Trong khi chưa giải toả xong cửa khẩu phía bắc, chúng tôi quyết định mở ngay một đợt đột kích vận tải nhỏ, gom số hàng dự trữ còn lại, kết hợp với nguồn hàng anh Đinh Đức Phương tổ chức khai thác hướng "Xe tư" chuyển ngay cho Khu 5 và Tây Nguyên.

Trên tinh thần đó, mấy anh em trong Bộ Tư lệnh chia nhau đi

"đốc chiến" các hướng.

Ngày 15 tháng 11, sau khi cử anh Nguyễn Lang vào trực tiếp chỉ đạo các Binh trạm 36, 37, 44 ở tuyến cuối, tôi cùng Tham mưu trưởng công binh Phạm Diêu, Phó phòng bảo đảm giao thông Đinh Hào xuống Binh trạm 32.

5 giờ sáng, đường rừng chưa rõ mặt người, chúng tôi đã có mặt ở sở chỉ huy binh trạm và kéo chỉ huy binh trạm ra luôn tập đoàn trọng điểm ATP. Vượt đèo Phu La Nhích, qua ngầm Ta Lê, mấy anh em leo lên đỉnh một ngọn đồi khá cao gần dãy Cu Xê Bao để quan sát của chữ A. Toàn cảnh khu vực rộng 16 cây số vuông là một vùng "tử địa". Một bãi hố bom khổng lồ. Những quả đồi bị bóc hết cây cối, trơ từng mảng lớn đất bazan đỏ như tiết... Hàng chục cặp mắt cổ dãi xa, mong tìm lấy một mảnh rừng hiếm hoi còn sót lại có thể mở một lối đi kín, nhưng vô vọng. Đồi, rừng chỉ còn vài gốc cây bị chém phạt toác ra từng mảng, tựa tước, gãy gục... Chục mái đầu chụm lại trên chính "tử địa" này, bàn tìm một giải pháp tối ưu.

Sau một lúc trao đi, đổi lại, tôi kết luận:

- Cần tập trung lực lượng, phương tiện, vừa khôi phục đường chính, vừa mở nhiều đường tránh, ngầm phụ; hiệp đồng chặt chẽ bộ đội hợp thành bảo đảm các công trình hoàn thành cùng lúc, quyết mở toang cửa khẩu Bộ đội vận tải cơ giới phân tán nắp kín đáo, bí mật tiếp cận trọng điểm, sẵn sàng chờ lệnh.

Liên đó, tôi quyết định thành lập ban chỉ huy giải tỏa trọng điểm, và cử Chính uỷ Binh trạm 82 Phan Hữu Đại làm chỉ huy trưởng. Tham mưu trưởng công binh Phạm Diêu thay mặt Bộ Tư lệnh ở lại trực tiếp đốc chiến.

Trước lúc rời trọng điểm, tôi nói với Đỗ Xuân Diễn - nay là tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn 38 công binh đảm trách của chữ A:

- Đồng chí hãy trải ni lông tại công sự - đường "của" ngủ, nghỉ và chỉ huy bộ đội; bằng mọi giá phải thông đường theo kế hoạch.

Diễn cười - vẫn nụ cười xởi lởi, chắc nịch, và nói:

- Thủ trưởng yên tâm, chúng tôi sẽ cố gắng. Nhưng cũng phải có thêm máy xúc, ít nhất là bốn - năm chiếc.

- Được thôi! Tối nay, hoặc chậm là ngày mai, các đồng chí sẽ có thêm máy xúc và hai tiểu đoàn công binh tăng cường, Bộ Tư lệnh đã tính cả rồi - Tôi trả lời.

Phương hướng, biện pháp giải tỏa ATP tạm ổn, tôi không quay về Bộ Tư lệnh vội, mà đi tiếp theo đường 20. Ngược ra phía ngoài, cơ man là xe nặng hàng vào, nguy trang, ẩn nấp chờ đường. Không giải tỏa được trọng điểm kịp thời, thật có tội với đồng chí, đồng đội;

có tội với chiến trường. Đến A Ky, Cà Roòng, nhìn cảnh tượng xe ùn tắc, lòng tôi như lửa đốt. Tôi gọi điện cho các anh Vân, An... cho Binh trạm 32; giục, dồn sức giải toả bằng được ATP, sớm được giờ nào quý giờ đó.

Ở hướng đường 12, việc giải toả Xiêng Phan cũng không kém phần khốc liệt như ATP. Hàng nghìn cán bộ, chiến sĩ kiên cường trụ bám trọng điểm, bất chấp mưa bom, bão đạn, quyết giành giật với địch từng mét đường.

Để chia lửa với các binh trạm tuyến ngoài, chúng tôi chỉ đạo lực lượng phòng không trên tuyến triệt để tranh thủ mọi nơi, mọi lúc đánh địch, căng kéo địch ra, giảm mật độ bom đạn chúng trút xuống Xiêng Phan và ATP.

Ngày 5 tháng 12, trọng điểm Xiêng Phan được giải toả. Ta khôi phục xong trục chính và mở đường tránh từ bắc trọng điểm vào tới Xóm Pég, dài 10 cây số. Và nửa tháng sau, ngày 20 tháng 12, ta giải toả nốt tập đoàn trọng điểm ATP với ba trục vượt khẩu dài 48 cây số. Ngầm vượt sông Ta Lê được mở thành ba ngầm, tôn cao bởi khoảng 3.000 mét khối đá. Ban chỉ huy bộ đội hợp thành: bộ đội cao xạ, công binh, vận tải, thông tin, trạm cấp cứu quân y... được xây dựng đồng bộ trên mỗi trọng điểm.

Giây phút lịch sử mà chúng tôi phấn đấu, đợi chờ cháy lòng đã đến. Tôi quyết định phát lệnh vượt khẩu. Máy trăm chiếc xe chất đầy hàng, dồn dập vượt trọng điểm. Mưa đòn bịt cửa khẩu của địch, hòng chặn "yết hầu" Đường Hồ Chí Minh đã hoàn toàn bị phá sản.

Dĩ nhiên, để giải toả trọng điểm, gần hai trăm cán bộ, chiến sĩ đã vĩnh viễn nằm lại chính nơi này. Máu xương của các anh, các chị đã hoà vào đất đá, cỏ cây, sông suối, mây trời Trường Sơn, nâng bước những đoàn quân tiến ra phía trước.

Với việc giải toả thành công hai trọng điểm ác liệt Xiêng Phan và ATP đầu năm 1969, bộ đội Trường Sơn có thêm bài học quý giá về đánh giá địch-ta, về tổ chức bộ đội hợp thành, tổ chức chiến đấu xây dựng, bảo vệ trọng điểm.

Tuy vậy sự cố Xiêng Phan và ATP kéo dài hàng tháng cũng đặt ra những vấn đề mà tôi thấy cần xem xét, đánh giá thật khách quan.

Làm cách mạng, tiến hành một cuộc chiến tranh cách mạng, tương quan lực lượng giữa ta và đối phương đâu phải là một hằng số bất biến; theo đó, thắng bại là lẽ thường. Tuy vậy, một trong những nguyên nhân để cho ách tắc ở cửa khẩu đường 12 và đường 20 lần này kéo dài, hạn chế kết quả vận chuyển chi viện, là: thế trận liên hoàn đã bị chặt làm đôi, dẫn tới chỉ huy thiếu thống nhất, khớp

nổi không đồng bộ. Đây là vấn đề có tác động của khách quan. Nhưng chủ yếu vẫn là chủ quan.

Đầu tháng 1 năm 1969, tôi cùng anh Nguyễn Đôn ra Hà Nội báo cáo Quân uỷ Trung ương và Bộ về chủ trương, giải pháp tháo gỡ ách tắc khu vực cửa khẩu, giành thắng lợi trên mặt trận vận chuyển chi viện chiến lược, đồng thời nhận chỉ thị mới về nhiệm vụ những tháng cuối mùa khô. Các anh trong Thường trực Quân uỷ đánh giá cao cố gắng của Đoàn 559 và Đoàn 500 trong việc "lật ngược thế cờ" ở cửa khẩu đường 12 và đường 20.

Kết thúc một tuần làm việc ở Hà Nội, trên đường vào tuyến, đến sở chỉ huy cơ bản tại Na Bo, bắc đường số 9, chúng tôi tiến hành hội nghị Đảng uỷ bất thường, quán triệt chủ trương mới của Quân uỷ Trung ương, quyết định tiến hành "Tổng công kích". Bất cứ tình huống nào cũng phải đưa vào đường 9 mỗi tháng vạn rưỡi tấn hàng. Chớp thời cơ địch bị "hút" vào các trọng điểm phía bắc, các đơn vị tranh thủ vận chuyển chi viện cho các hướng, ưu tiên Trị-Thiên và Khu 5. Chúng tôi tiếp tục quán triệt yêu cầu trong tổng công kích, cán bộ phải có tác phong 5 trực tiếp: Chỉ huy binh trạm, trung đoàn, tiểu đoàn, đại đội trực tiếp dẫn đầu đoàn xe, có cờ hiệu... nhằm động viên sĩ khí của bộ đội.

17 giờ ngày 14 tháng 1 năm 1969, khi những triền rừng nhuộm màu hoàng hôn, tổng đài sở chỉ huy mở hết kênh, phát lệnh "xuất kích". Lệnh được truyền đồng loạt tới 11 binh trạm, 6 trung đoàn...

Hơn bốn vạn quân được tung vào trận trong đội hình chiến đấu binh chủng hợp thành. 15 tiểu đoàn ô tô vận tải từ nhiều tuyến, nhiều hướng đồng loạt tiến về phía trước...

Phát hiện ta mở chiến dịch vận tải quy mô lớn, địch vừa tập trung đánh phá các trọng điểm, vừa ráo riết săn lùng đội xe. Trên bầu trời, dọc theo các trục đường, máy bay OV2, OV10, C130 được trang bị khí tài đặc biệt, quần lượn tìm xe, tìm người. Đồng thời, với chương trình "Dùng máy thay người", địch đã trút xuống khắp nẻo đường rừng, dọc hành lang Tuyến 559 hàng vạn khí tài trinh sát điện tử: từ máy cảm ứng địa chấn (bộ đội thường gọi là "Cây nhiệt đới"), tới máy cảm ứng âm thanh (Spike Bouy) và máy thu cả âm thanh lẫn tiếng động... Những khí tài phục vụ cho việc giết người này được đối phương gọi là "Người gác đường cần mẫn". Đúng là 24/24 giờ, bất chấp mọi thời tiết, những "người gác đường" đón bắt tín hiệu, truyền báo cho một "trung tâm chống thâm nhập" xử lý, xác định số lượng, hướng xe đi, bộ đội hành quân, và cho máy bay đến đánh phá...

Với cái nhìn đầy tính chủ quan, Mỹ cho rằng, những khí tài này đã giúp chúng phát hiện xe nhiều gấp bốn lần so với các phương tiện trinh sát khác trên Đường Hồ Chí Minh.

Về ta, khi chưa tìm được cách khắc phục, các đơn vị trên tuyến cho biết ở những quãng đường xe hay bị đánh, đều phát hiện rất nhiều "Cây nhiệt đới".

Về vũ khí nếu những năm trước, không quân Mỹ chủ yếu đánh bằng bom phá, bom sát thương..., thì mùa khô này, địch sử dụng phổ biến các loại bom tự động, mìn vướng nổ... Đặc biệt, bom từ trường - đối phương mệnh danh là "kẻ huy diệt" được sử dụng ngày càng tăng.

Thủ đoạn đánh của địch vô cùng thâm hiểm: phá hoại đường trước, sau đó rải tiếp bom từ trường, bom bi, mìn vướng nổ... để cản trở ta khắc phục, sát thương người và ngăn chặn xe.

Với những thủ đoạn đánh phá vô cùng nham hiểm và sử dụng vũ khí, khí tài tối tân, hiện đại, Mỹ đã huy động tối đa khả năng của nền công nghiệp quân sự Mỹ - một đất nước có nền khoa học công nghệ thuộc loại cao nhất thế giới vào cuộc chiến, biến Trường Sơn của Việt Nam thành chiến trường thực nghiệm chiến tranh "tự động hoá" "điện tử hoá", "hoá học hoá" nhằm hai mục đích: Phát hiện mục tiêu trong đêm tối và trong rừng rậm; tiêu diệt mục tiêu bằng các loại vũ khí, bom đạn chính xác thuộc thế hệ mới.

Như vậy, cuộc chiến tranh ngăn chặn đối với Tuyến 559 - Đường Hồ Chí Minh, đã được Nixon, người kế nhiệm Giôn-xơn đẩy lên một nấc thang mới, từ ngăn chặn bằng bộ binh với những giải pháp, vũ khí thông thường, đến ngăn chặn bằng chiến tranh "tự động hoá", "điện tử hoá", "hoá học hoá", và tiến tới sẽ là chiến tranh tổng lực. Không nắm bắt được diễn biến này, sẽ khó thấy được nét đặc thù của cuộc chiến tranh ngăn chặn và chống ngăn chặn trên đường Hồ Chí Minh.

Cường độ đánh phá tăng đột biến, thay đổi thủ đoạn và sử dụng vũ khí khí tài huỷ diệt tối tân, thời gian đầu, địch đã gây cho tuyến nhiều khó khăn, tổn thất. Từ tháng 11 năm 1968 đến tháng 2 năm 1969 đã có tới gần 500 cán bộ, chiến sĩ thương vong. Chính uỷ Binh trạm 35 - Nguyễn Tuấn, Chính uỷ Binh trạm 36 - Phụng Kỳ hy sinh trên đường công tác. Binh trạm trưởng Binh trạm 33 - Nguyễn Vinh cùng Binh trạm phó Nguyễn On hy sinh tại sở chỉ huy binh trạm. Cuối tháng 8 năm 1969, trong một ngày, B.52 ném bom rải thảm ba lần vào sở chỉ huy Bộ Tư lệnh. Nhưng nhờ hệ thống địa đạo được cấu trúc kiên cố trong lòng núi, nên thương vong cũng không đáng kể...

Đối phó với thủ đoạn đánh phá mới của địch, chúng tôi lệnh cho các đơn vị cao xạ chốt giữ trọng điểm tập kích hỏa lực đánh tiêu diệt các loại máy bay thả phương tiện trình sát điện tử và máy bay cường kích ném bom hỗn hợp, kết hợp xây dựng công sự kiên cố; đưa nghi binh lừa địch lên đỉnh cao⁶. Khi địch đánh mạnh tuyến nào, hướng nào thì nghi binh "mời" chúng vào hướng đó, tuyến đó; nhanh chóng vu hồi, lật cánh đội hình vận chuyển sang hướng khác, để giữ vững sức đột kích liên tục theo thế đội.

Trong thời điểm tác chiến phòng không diễn ra hết sức gay go, quyết liệt Bộ Tư lệnh 559 được tăng cường Tham mưu phó phòng không Ngô Huy Biên; các anh Vũ Thành, Trần Trung Tín, Trần Bưởi, Phạm Lê Hoàng, Nguyễn Văn Tiệp, Trần Bút... Đây là những sĩ quan chỉ huy phòng không sung sức, có kinh nghiệm.

Một nhóm cán bộ khoa học kỹ thuật quân sự, gồm các anh Hoàng Đức Dụ, Thái Quang Sa, Chử Ngọc Bích, Nhâm Xuân Coóng... kịp thời được phái vào phối hợp cùng công binh Trường Sơn nghiên cứu tìm cách vô hiệu hoá các thủ đoạn chiến tranh tự động hoá, điện tử hoá của địch.

Sau hàng tháng trời lao đao với những thủ đoạn đánh phá và khi tài, vũ khí mới của địch; cuối cùng "vỏ quýt dày" cũng có "móng tay nhọn".

Tháng 2 năm 1969, năm chiếc xe phóng từ đầu tiên - một công trình khoa học kỹ thuật quân sự nổi tiếng được Viện Kỹ thuật quân sự đã cho ra đời, một loại khí tài rất lợi hại để phá bom từ trường được tung vào Trường Sơn.

Những "tay lái" lão luyện ở Trường Sơn đón nhận khí tài này với ánh mắt đầy vẻ tự tin. Có xe, chúng tôi cho thử nghiệm phá bom, giải toả ngầm Ta Lê và trọng điểm Văng Mu. Mấy anh em trong Bộ Tư lệnh có mặt trong trận đầu ra quân này.

Xuất phát! Lệnh của chỉ huy trọng điểm vang, đánh trong cái im lặng đến nghẹt thở. Lập tức tiếng máy xe gầm rú. Hàng trăm cặp mắt căng ra dõi theo từng vòng bánh quay, nghiêng ken kết xuống mặt đường. Chiếc xe phóng từ dẫn đầu đội hình xe vận tải tiến vào bãi bom từ trường. Rồi liên tiếp hàng loạt bom phát nổ khi còn cách đầu xe gần trăm mét. Đội hình xe tiếp cận và vượt qua an toàn. Cũng có trường hợp bom nổ quá gần, xe phóng từ bị lật nhào, hỏng hóc. Chiếc khác khẩn trương vào thay.

Khi chúng tôi phát động "Tổng công kích" đợt 2, Bộ tăng cường 25 xe. phóng từ.

Những "kẻ huỷ diệt" đã bị huỷ diệt. Cùng với nó, những khí tài

trình sát điện tử khác cũng dần dần bị vô hiệu hoá. Có khi chỉ bằng những giải pháp vô cùng giản đơn. "Cây nhiệt đới" muốn thu tiếng động, ta cho nổ máy nghi binh; và cứ thế, từng đoàn máy bay địch kéo đến trút bom xuống những cánh rừng hoang vô tội. Khi địch thả mìn lá, máy húc của ta có lắp càng phía trước dọn đường, làm mìn nổ như pháo tép: Bằng việc vô hiệu hoá "kẻ huỷ diệt", "bom khôn ngoan" và "Những người gác đường cần mẫn"... Bộ đội Trường Sơn đã thực hiện thắng lợi việc gắn kỹ thuật với chiến thuật, phát huy cao độ, không chỉ ý chí quật cường và cả trí thông minh sáng tạo của con người Việt Nam để chiến thắng nền khoa học quân sự phi nhân tính của Mỹ.

Phải dốc lực giải toả cửa khẩu đường 12 và đường 20 ách tắc nhiều ngày đầu mùa khô; tiếp đó lại lao đao hàng tháng bởi thủ đoạn đánh và khí tài mới của Mỹ, thực tế thời gian "sống" để vận chuyển chi viện mùa khô này thật ít ỏi. Chúng tôi quyết định triệu tập hội nghị quân chính bất thường để thống nhất chủ trương mở chiến dịch vận tải "nước rút". Vào hội nghị, Phó tư lệnh báo cáo tình hình địch đánh phá hết sức khốc liệt, kèm theo là một tập điện yêu cầu chi viện của các chiến trường.

Tham mưu trưởng vận tải kiến nghị đã đến lúc cần sử dụng lực lượng có giới dự bị và đề nghị Tổng cục Hậu cần đưa nhanh đường ống xăng dầu vượt Mụ Giạ vào Na Tông, Binh trạm 31. Trưởng phòng giao liên-hành quân báo cáo tình hình sắp tới quân sẽ vào cả mùa mưa, cần chủ động kế hoạch bảo đảm... Việc nào cũng cấp thiết; vấn đề nào cũng cốt tử!

Kết luận hội nghị, tôi đặc biệt lưu ý cơ quan cần phối hợp với đơn vị giải quyết những vấn đề bức bách nhất; cần nắm lại lượng gạo, muối, thuốc chiến thương... để vận chuyển "cấp cứu" cho chiến trường. Trước mắt, cần bảo đảm các nhu cầu cho Sư đoàn 2 Khu 5 đứng chân ở nam đường 9 và hơn một vạn quân của Trị-Thiên ở khu vực Động Con Tiên.

Tôi nhấn mạnh điều này, bởi trước khi vào hội nghị, chỉ huy Binh trạm 34 báo cáo anh Hoàng Văn Thái - nguyên Tư lệnh Đoàn 559 - nay là Phó Tư lệnh Quân khu Trị-Thiên, trong một lần gặp chỉ huy binh trạm đã nói những lời như rút ra từ gan ruột:

- Chúng ta ở đây đói gạo còn có sắn, có rau. Nhưng các đồng chí chúng ta ở vành đai khó khăn hơn nhiều. Lúc này, vận tải có tính quyết định, có đánh được địch hay không là vận tải.

Ai đã từng nếm trải cảnh khó khăn này mới cảm thông, sẽ chia tâm trạng của người phụ trách công tác hậu cần ở chiến trường.

Hội nghị kết thúc. Cán bộ cơ sở tất tưởi, gấp gáp trở về đơn vị với bao nỗi lo toan: địch đánh, lũ phá, cứu đói... Bộ Tư lệnh phân công nhau toả xuống các địa bàn, trọng điểm xung yếu, cùng các đơn vị giành giật với địch, với trời chút thời gian ít ỏi còn lại của mùa khô khốc liệt này.

Lúc này địch không "say" trút đạn bom vào các trọng điểm cửa khẩu như trước, mà chuyển sang đánh toạ độ và tăng cường B.52 ném bom rải thảm. Nhưng rồi, "địch cứ đánh, ta cứ đi". Bởi ta đã mở được nhiều đường vòng tránh. Bộ đội vận tải tận dụng tối đa yếu tố "thiên thời", tranh thủ trời mù, trần mây thấp, để chạy lẩn sáng, lẩn chiều. Đặc biệt, với quyết định táo bạo của anh Đinh Đức Thiện và cố gắng nỗ lực của bộ đội xăng dầu Trường Sơn, từ cuối tháng 3 năm 1969, tuyến đường ống từ ngã ba Khe Ve đã vượt đèo Mụ Giạ vươn tới Ca Vát với tổng chiều dài 120 cây số. "Động mạch chủ" này đã xuyên qua bao cánh rừng, bao đồi núi, có đỉnh cao tới 700 mét, "tiếp máu kịp thời cho lực lượng cơ giới, góp phần quan trọng giành thắng lợi trong chiến dịch vận chuyển nước rút.

Có một điều không thể không kể tới là, trong những ngày chiến trường gặp khó khăn về bảo đảm hậu cần, trong khi địch tập trung "chặt xuống họng" phía bắc, thì tuyến K20 (tuyến Xê tư cũ) do anh Đức Phương phụ trách khai thác được khá nhiều hàng hoá ở đất bạn nhờ quan hệ ngoại giao giữa Mặt trận dân tộc giải phóng miền Nam với Chính phủ của Quốc trưởng Sihanouk tiến triển tốt. Anh Đức Phương trong vai ông chủ. Anh Tân Già vào vai nhà ngoại giao. Anh Tô Đình Hải phụ trách mua hàng "đại ngạch" thanh toán bằng đô-la. Còn anh Huỳnh Tấn Đại mua hàng bằng "tiểu ngạch" trả bằng đồng Rien, đồng Bạt và đồng Kíp. Tất tưởi, các anh đã có xấp xỉ 4.000 tấn và kịp thời chuyển về cung cấp cho lực lượng vũ trang Tây Nguyên, Khu 5, Khu 6.

Với mùa khô 1969, bộ đội Trường Sơn đã chấp nhận, để rồi giành thắng lợi trong cuộc đối đầu giữa chiến tranh ngăn chặn và chống ngăn chặn. Một cuộc đối đầu mà cả hai phía đã huy động tới đa sức mạnh và trí tuệ để giành thắng lợi quyết định về mình ở chặng cuối.

Kết thúc mùa khô, trừ hướng Nam Bộ, lượng vật chất mà Đoàn 559 chuyển giao các chiến trường đạt trên 80 phần trăm kế hoạch.

Nhưng cái được lớn lao là ngoài hai triệu rưỡi mét khối đất đá để khôi phục, duy trì đường, ngầm cũ, toàn tuyến đã mở mới trên 1.000 cây số cả trục dọc, trục ngang, đường vòng tránh. Gộp với "vốn liếng" có từ trước, bộ đội Trường Sơn đã nâng tổng chiều dài tuyến

đường mang tên Bác lên gần ba nghìn rười cây số, phá dần thế độc đạo.

Đối với những người lính làm nhiệm vụ vận tải chúng tôi, những con số kể trên ẩn chứa biết bao điều đáng nói và hy vọng. Bởi yêu cầu chi viện chiến trường luôn là cái đích mà chúng tôi vươn tới, và cuộc đời trên tuyến đường này còn đang phía trước.

Đường Xuyên Trường Sơn

Chương 4

Chiến Dịch Đường 9 – Nam Lào, Bản Anh Hùng Ca Của Cuộc Chiến Đấu Chống Ngặt Chặt Trên Đường Trường Sơn

1.

Cuối tháng 4 năm 1969, trời nóng hầm hập. Lại từng đàn mỗi cánh túa ra kín các nẻo đường rừng. Chiều chiều, những cơn mưa rào đầu mùa vội vàng trút xuống. Trên những sườn núi xa trục vận tải và giao liên, vẫn bừng lên những vạt lửa đốt rừng làm rẫy của dân bản; khói không bứt lên cao được, cứ luẩn quẩn nơi tán cây, hẻm núi rồi lan toả như mây. Bà con bản Lào hồi hải nhật nhanh củi phòng mưa lũ đến sớm...

Theo báo cáo của Cục Vận chuyển, thì lương thực dự trữ trên tuyến quá mỏng. Trong khi khả năng vận chuyển của ta trong mùa mưa lại rất thấp phồng. Bộ Tư lệnh bàn đi tính lại nát óc. Nếu để tất cả trụ lại trong mùa mưa như năm trước sẽ phát triển thêm một bước thế trận cầu đường, chuẩn bị cho mùa khô có hiệu quả.

Nhưng "cái khó sách bảo cái khôn"; sẽ không còn gì để chi viện cấp cứu cho chiến trường. Thực tế đã mấy tháng nay có nhiều đơn vị Quân giải phóng bật khỏi cơ sở, tạm lánh lên triền đông Trường Sơn. Cuối cùng chúng tôi quyết định chỉ để lại tuyến chừng 20 phần trăm lực lượng tinh nhuệ, tập trung cho những khâu, những việc tối cần thiết. Lực lượng còn lại hơn ba vạn quân sẽ tập kết ra Bắc. Làm một phép tính đơn giản - cũng sẽ dồi dư hơn 5.000 tấn gạo để bổ sung cho đơn vị bạn.

Chỉ 20 ngày đầu tháng 6, cuộc rút quân đại quy mô, gồm hơn ba vạn người và hàng nghìn phương tiện cơ giới kết thúc trọn vẹn. Ở lại phụ trách tuyến có anh Bùi Đức Tạm - Chủ nhiệm chính trị, Tham

mưu phó vận chuyển Nguyễn Chúc. Quân ra tập kết trên địa bàn bốn tỉnh Thanh - Nghệ - Tĩnh - Bình.

Rời tuyến muộn, tôi có điều kiện soát lại toàn bộ đội hình sau khi ra Bắc. Đến đơn vị nào cũng gặp không ít những gương mặt xanh xạm bởi đã trải bao cơn sốt rét rừng...

Ra Bắc lần này, Bộ Tư lệnh 559 tập kết tại Sầm Sơn, Thanh Hoá. Cảnh dập dùi, rộn rịp mỗi chiều thuyền đánh cá về bến, hay mặt biển bình yên, phẳng lặng..., cũng không khoả lấp được những chứng tích chiến tranh phá hoại khốc liệt vừa qua ở thị trấn biển nhỏ nhoi này. Cả vùng chỉ sót lại đôi ngôi nhà vài tầng hư hỏng, lỗ chỗ vết đạn bom. Những hố bom sâu, nước leo lẻo, phô phang bên cồn cát như những "giếng trời"...

Sau khi ổn định tình hình, tính toán các phần việc, phân công lực lượng triển khai, chúng tôi quyết định cho bộ đội nghỉ phép thăm nhà. Bởi không ít người đã nhiều năm liền trụ lại trên tuyến. Do tác động của cuộc sống thanh bình ở hậu phương, trong khi các đơn vị lại chủ quan, giản đơn trong lãnh đạo tư tưởng và tổ chức, nên khi thu quân nhập tuyến, cán bộ phải một phen chạy đứt cả hơi. Ấu cũng là chuyện thường! Chúng tôi luôn đánh giá cao phẩm chất, bản lĩnh, nhiệt tình cách mạng, trí thông minh... của người lính Trường Sơn, nhưng cũng luôn thấy được ở họ bản tính của con người bằng xương bằng thịt.

Lúc này đang giữa hè, Mỹ lại ngừng chiến nên tôi có điều kiện đưa vợ và các cháu Hiền, Hà vào Sầm Sơn. Các anh chúng nó: Hưng, Việt, Bắc, Quân; hoặc đã đi bộ đội, hoặc còn đi học xa. Hiền là cô gái út, được bố mẹ cưng chiều nhất. Thời gian được sưởi ấm bởi không khí quần tụ của gia đình cũng chỉ mấy ngày; nhưng, so với biết bao đồng chí, đồng đội đang lặn lội, vất vả trên tuyến, trên chiến trường mùa khô này, lại lớn lao vô cùng.

Trọn tuần đầu tháng 8, hội nghị quân chính toàn tuyến được tổ chức tại Sầm Sơn. Gần hai trăm gương mặt quen thuộc lại ngồi với nhau luận bàn những cái được và cái chưa được của một mùa chiến đấu, vận chuyển chi viện khó khăn nhất. Đặc biệt, tập trung phân tích kỹ những hoạt động đánh phá, ngăn chặn của kẻ địch trên Tuyến 559, với những thủ đoạn mới, dự kiến những tình huống khó khăn cần phải ứng phó trong mùa khô tới.

Hội nghị lần này, chúng tôi được đón các anh Võ Nguyên Giáp, Nguyễn Duy Trinh, Đinh Đức Thiện, Nguyễn Đôn, Đặng Thĩ, Phạm Ngọc Mậu, Nguyễn Tường Lân thay mặt Bộ Quốc phòng, các cơ quan Bộ và Bộ Giao thông vận tải vào thăm.

Nói chuyện với hội nghị, anh Văn khái quát tình hình cách mạng hai miền, khẳng định thắng lợi có tính chiến lược của Tổng tiến công Tết Mậu Thân, đồng thời anh cũng đề cập những khó khăn tạm thời của ta sau Tết. Đặc biệt, anh phân tích âm mưu chiến lược "Việt Nam hoá chiến tranh" mà Mỹ đang tiến hành ở miền Nam; nhiệm vụ của quân và dân hai miền nhằm phát triển chiến lược tiến công, chuyển hoá tương quan lực lượng trên chiến trường để tiến tới giành thắng lợi quyết định.

Đối với Đoàn 559, anh động viên chúng tôi phát huy tốt thắng lợi hai năm qua, song không xem thường khuyết điểm, càng không nản chí, và phải chuẩn bị tốt cho mùa khô.

Cuối cùng, anh Văn dành cho Đoàn chúng tôi điều thiêng liêng nhất, rằng: biết Đoàn 559 tổ chức hội nghị tại Sầm Sơn, Bác Hồ rất muốn vào gặp gỡ động viên. Nhưng vì sức khỏe, không vào được, Bác gửi lời thăm hỏi và gửi tặng cán bộ, chiến sĩ của Đoàn lẵng hoa mừng thành tích của Đoàn đã đạt được, đồng thời cũng nhân Quốc khánh 2-9 sắp tới.

Cả hội trường lặng đi vì xúc động trước tình cảm sâu nặng, sự chăm lo hết mực thấu đáo của Bác, và cũng vì nỗi lo về sức khỏe của Người.

Thế rồi, nỗi đau khôn cùng, sự mất mát lớn lao, không ai trong chúng tôi nghĩ là sự thật bất thần chụp xuống. Sáng ngày 3 tháng 9, chúng tôi được thông báo Bác từ trần.

Những ngày cả nước để tang Bác, trời tuôn mưa, như muốn sẽ chia nỗi đau nhân thế trước sự ra đi của một bậc vĩ nhân kiệt xuất của thế kỷ này.

Hoàn tất việc chỉ đạo các đơn vị tổ chức tang lễ, tôi, anh Chiêm cùng một số cán bộ thay mặt gần bốn vạn cán bộ, chiến sĩ Trường Sơn ra Ba Đình viếng Bác. Cùng dòng người trôi chậm chậm quanh linh cữu của Người, con tim tôi như có bàn tay vô hình bóp mạnh, đau đớn khôn cùng. Giá chi, mùa hè năm 1967, anh Duẩn, anh Chinh cho chúng tôi được gặp Bác, để được thưa với Bác, rằng những đứa con yêu của Trường Sơn đang cùng cả dân tộc ngày đêm nối dài những con đường, mong sớm được đón Bác vào miền Nam, về với thành phố mang tên Người...!

Sau tuần lễ để tang Bác, tôi và anh Chiêm được triệu tập làm việc với Quân uỷ Trung ương, Bộ Tổng tham mưu, Tổng cục Hậu cần nhận kế hoạch năm 1970.

Lần này, các anh trong Thường trực Quân uỷ Trung ương lưu ý chúng tôi đẩy mạnh hơn khâu chuẩn bị cầu đường đi trước một

bước; khẩn trương thông đường 18, đường 16, bỏ hướng vu hồi đường 8, tăng cường tác chiến phòng không và cả mặt đất, bảo vệ hành lang.

Nhằm tháo gỡ ách tắc do một vài yếu tố chưa hợp lý trong tổ chức tuyến chi viện chiến lược, các anh trong Thường trực Quân uỷ đều thống nhất chuyển giao Đoàn 500 về trực thuộc Bộ Tư lệnh 559.

Anh Thiện còn dặn thêm: Cố gắng đẩy nhanh tuyến đường ống xăng dầu từ Long Đại vượt đường 18 xuống đường 9 vào Tây Nguyên.

Tổng cục Hậu cần đã tập trung chuyển vật tư thiết bị vào tập kết ở rừng cao su Mỹ Đức, tây Quảng Bình; thợ xây dựng và lực lượng vận hành đường ống cũng đã được tăng cường. Đoàn 559 cố gắng khởi công vào trung tuần tháng 9.

Cũng như tuyến thông tin tải ba, người có công đầu, "Tổng công trình sư" của tuyến đường ống xăng dầu vượt Trường Sơn là anh Đinh Đức Thiện. Tôi biết anh đã "xoay xở" hết cách để có được vật tư thiết bị, lực lượng kỹ thuật. Rồi ý tưởng cũng như quyết tâm của anh được Chính phủ ủng hộ. Người tạo nhiều thuận lợi giúp anh Thiện khi đó là Phó thủ tướng Lê Thanh Nghị, Phó thủ tướng Đỗ Mười đặc trách công tác bảo đảm vật chất cho sự nghiệp kháng chiến trên cả hai miền Nam - Bắc. Sau này, cũng chính anh Thiện là người đốc chiến để tuyến đường ống chúng có đường dây thông tin riêng nối vào mạng thông tin tải ba.

Xong việc ở Hà Nội, chúng tôi vào thẳng Hương Đô và triệu tập ngay hội nghị Đảng uỷ mở rộng, thông qua phương án bố trí lại lực lượng, thống nhất kế hoạch chiến dịch nhập tuyến; đồng thời quyết định chuyển sở chỉ huy đã chiến của Bộ Tư lệnh vào Cù Lạc, Cổ Giang, Quảng Bình. Lúc này Bộ Tư lệnh được tăng cường một số cán bộ có trình độ năng lực vững. Các anh Ngô Thành Vân, Lê Xy được bổ nhiệm Phó chính uỷ, anh Nguyễn An giữ chức Phó Tư lệnh...

Vào Cù Lạc, sau vài ngày chỉ đạo các đơn vị diễn tập thực binh hiệp đồng chiến đấu cấp trung đoàn, tạo đà cho chiến dịch nhập tuyến, tôi cùng anh Phan Tử Quang - Cục trưởng Cục Xăng dầu tới Mỹ Đức đón đốc bộ đội khởi công ngay tuyến đường ống xăng dầu đông Trường Sơn.

Qua nắm tình hình, thấy lực lượng thi công đường ống quá mỏng, gồm một tiểu đoàn thợ xây dựng, một tiểu đoàn công binh do Binh trạm 9 phụ trách, tôi hỏi anh Phan Tử Quang:

- Liệu đến 15 tháng 12 này, đường ống có vào được đến Sê Pôn

không?

Ngẫm nghĩ một lúc, anh Quang hỏi lại tôi:

- Anh xem hướng đó có đường ô tô chưa?

- Mới có 60 cây số từ ngã ba đường 10 đến sở chỉ huy tiền phương Bộ Tư lệnh ở bắc Sê Pôn, và cũng chỉ có xe con đi được; nhưng qua mùa khô rồi, chắc hỏng hết?

- Vậy, nếu anh lo được đường để vận chuyển đường ống, kèm đường dây thông tin, chúng tôi đề nghị Tổng cục tăng cường một đại đội thợ và một số xe chuyên chở đường ống; thi công theo giải pháp dã chiến: vừa chôn, vừa treo, chắc sẽ kịp.

Tôi nhất trí phương án anh Quang đề đạt, cụ thể sẽ tăng cường đủ một trung đoàn công binh và thanh niên xung phong, kết hợp thi công lắp đặt đường ống và khôi phục, mở rộng đường 18. Như vậy cùng với tuyến đường ống này, chúng ta sẽ có thêm trục đường ngang thứ năm nối đông - tây Trường Sơn gần đường 9 về phía bắc.

Anh Quang nói thêm, đầy quyết tâm:

- Nếu tiến độ trắc trở, chệch choạc, đầu tháng 11, chúng tôi sẽ điều hai đại đội xe chở đường ống "vu hồi" theo đường 20 vòng đường 9 rồi rẽ lên.

Vấn đề kéo dài tuyến đường ống đông Trường Sơn cơ bản thống nhất. Bộ Tư lệnh chỉ đạo các đơn vị triển khai ngay. Hậu cần ưu tiên bảo đảm cho lực lượng "con cưng" này. Do vận chuyển bằng cơ giới gặp khó khăn, bộ đội, công nhân đường ống, thanh niên xung phong phải vác bộ hàng nghìn ống, hàng chục tấn phụ kiện vượt qua bao đỉnh núi, sông, suối. Để bảo đảm tiến độ, lúc cao điểm, hết thầy cán bộ, chiến sĩ Binh trạm 9 được huy động đi vác ống.

Tiến tới tổ chức các chiến dịch vận tải quy mô đội hình trung đoàn xe tiến công, trung tuần tháng 10, Bộ Tư lệnh diễn tập bộ đội hợp thành cấp trung đoàn, gồm năm tiểu đoàn xe, một trung đoàn pháo cao xạ, một trung đoàn công binh và một số phân đội bảo đảm. Địa bàn diễn tập từ Ba Trại vào đến Hoàn Lão, Xuân Sơn (Quảng Bình). Thành công mỹ mãn cuộc diễn tập tạo tiền đề cho chiến dịch nhập tuyến. Lúc này, gần ba vạn quân và phương tiện đã tập kết gọn trên hai hướng: đội hình tập kết ở Hương Khê vào theo đường 12; đội hình tập kết ở Bố Trạch vào theo hướng đường 20.

Trước mùa khô mới, các anh Văn Tiến Dũng, Đinh Đức Thiện, Lê Văn Tri thay nhau vào Cù Lạc, trực tiếp giúp chúng tôi giải quyết một số vấn đề cụ thể.

Nghe tôi báo cáo kết quả diễn tập thực binh và kế hoạch nhập tuyến, anh Dũng phấn khởi nói:

- Công việc chuẩn bị như vậy là rất tốt, toàn diện, khẩn trương.
Trước mắt, cần thận trọng để tổ chức vượt khẩu thành công; vì lực lượng nhập tuyến của Đoàn lần này rất lớn. Vượt khẩu thắng lợi sẽ có ý nghĩa quyết định đối với quá trình chiến đấu và kết quả thực hiện nhiệm vụ mùa khô này.

Anh Dũng lưu ý chúng tôi cần trao đổi thêm với anh Lê Văn Tri về kế hoạch tác chiến phòng không bảo vệ hành lang.

Gặp anh Lê Văn Tri ở Cù Lạc, với tôi ngoài việc hiệp đồng chiến đấu, còn là sự hội ngộ bạn cũ cùng sẻ chia gian lao, thành công trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp trên quê hương. Nay anh Tri đã là Phó tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân, một con người trung thực, nhiệt tình với công việc, với bạn bè, đồng chí...

Anh Tri thống nhất với chúng tôi cần tăng cường cho tuyến một số trung đoàn pháo cao xạ 57 ly có khí tài, một trung đoàn tên lửa đất đối không và làm sân bay dã chiến ở Khe Gát (tây Quảng Bình) bí mật tập kết máy bay để khi cần có thể sử dụng máy bay tiêm kích đánh địch, bảo vệ lực lượng và đường.

Thời gian anh Đinh Đức Thiện vào không nhiều, nhưng với bản tính "tham công tiếc việc", ưa cái cụ thể, ngoài làm việc với Bộ Tư lệnh, anh còn cho tập trung các ban ngành báo cáo toàn bộ công tác chuẩn bị. Nghe xong, anh khẽ nói:

- Cứ thế mà quyết, phải thắng nhanh, gọn; đặc biệt phải tập trung mọi cố gắng lao nhanh tuyến đường ống xăng dầu xuống phía nam như dự định...

So với những năm trước, chiến dịch nhập tuyến năm nay được chuẩn bị khá công phu, chu đáo.

Nhưng rồi như thường lệ, tháng 10 miền Trung thường là tháng bão. Ngày 30 tháng 10, sau khi các đội hình tập kết chờ lệnh xuất phát, bất thần cơn bão số 9 ập vào, gây mưa lớn ở khu vực cửa khẩu. Bao công lao của anh em duy tu, bảo dưỡng đường sá trong suốt mùa mưa gần như bị mưa lũ cuốn xuống sông, xuống vực.

Đường 20 bị sạt lở, lầy lún. Nước ở quãng ngầm Ta Lê dâng đột ngột 3 mét. Cầu, chiếc hồng, chiếc bị nước cuốn phăng. Bộ Tư lệnh quyết định tạm dừng chiến dịch nhập tuyến, tập trung lực lượng khắc phục hậu quả lũ lụt; đồng thời đưa sở chỉ huy dã chiến lên phía trước, gần tập đoàn trọng điểm ATP.

Sau một tuần ra phục vụ ngay trọng điểm, theo dõi chặt chẽ hoạt động tác chiến, bảo đảm giao thông của ta và tình hình địch đánh phá, cũng như diễn biến thời tiết sau bão, tôi phát lệnh nhập tuyến trên cả hai hướng: đường 12 và đường 20. Hướng nghi binh là

đường 18.

Tảng sáng ngày 6 tháng 11, bầu trời khu vực cửa khẩu đường 20 choàng một lớp mây mù trắng đục. Mặc từng tốp máy bay trinh sát của địch quần đảo trên trọng điểm, các đơn vị lần lượt cho đội hình xe xuất phát. Những "chiến mã Trường Sơn", ca-bin khoác "giáp" làm bằng nửa ken dày, chống bom bi và đạn 20 ly, toàn thân choàng là nguy trang, nối nhau vượt trọng điểm dưới sự yểm trợ của cao xạ, tên lửa và công binh.

Đứng trước hầm chữ A trên trọng điểm nhìn đoàn xe hùng dũng lao lên phía trước, bắt gặp những ánh mắt, nụ cười của anh em lái xe, trong tôi lại trào dâng niềm vui khôn tả.

Chiến dịch nhập tuyến diễn ra suôn sẻ. Năm ngày kể từ khi phát lệnh, tôi nhận được điện của các anh trong sở chỉ huy tiền phương, chốt ở nam Cà Phê Nội, báo về là đã chỉ huy các đội hình xe vượt Bạc. Hai ngày sau, đội hình xe các binh trạm tuyến cuối cũng vào vị trí tập kết an toàn. Chiến dịch nhập tuyến kết thúc.

Đây là chiến dịch hành quân nhập tuyến đại quy mô, diễn ra trong một không gian hẹp, thời gian ngắn, nhưng giành thắng lợi lớn.

Ta bảo toàn được lực lượng và phương tiện kỹ thuật. Tổn thất về xe không quá 0,5 phần trăm, là tỷ lệ chưa từng có trong những chiến dịch nhập tuyến trước đây. Lượng hàng chuyển theo được hơn một vạn tấn. "Vốn liếng" tạo được đầu mùa khô này thật khả quan.

Thắng lợi của chiến dịch nhập tuyến khẳng định bước trưởng thành mới về năng lực tổ chức chỉ huy của các cấp và trình độ hiệp đồng của các binh chủng.

Nhân đà thắng lợi bước đầu, các binh trạm khẩn trương triển khai kế hoạch vận chuyển tháng đầu mùa khô, tiếp đó là chiến dịch "Tổng công kích" tháng 1 năm 1970.

Chuẩn bị cho chiến dịch "Tổng công kích", Bộ Tư lệnh triệu tập gấp cuộc họp gồm chỉ huy binh trạm và các trung đoàn cơ động.

Tại hội nghị, tôi phân tích vấn đề tình hình, nêu chỉ tiêu chiến dịch vận tải bộ đội hợp thành trong tháng 1 năm 1970 và những giải pháp chủ yếu để thực hiện bằng được các chỉ tiêu đó.

Hội nghị nhất trí cao những đánh giá của Bộ Tư lệnh về chiến dịch nhập tuyến cũng như kế hoạch tổng công kích. Trước đây, thường khi nhận kế hoạch, không ít cán bộ lo lắng, căng thẳng; nay mọi người hồ hởi, phấn khởi, tự tin hơn, quyết tâm. Tất cả cho chiến trường ngay từ ngày đầu, tháng đầu.

Kết thúc hội nghị, tôi cùng Cục trưởng xăng dầu Tổng cục Hậu cần Phan Tử Quang và anh Mai Trọng Phước, người được giao trực

tiếp chỉ đạo thi công, xuống kiểm tra việc lắp đặt tuyến đường ống xăng dầu. Lúc này, tuyến đường ống K200 từ Ra Mai đã được kéo dài vào khu vực K5, điểm nút chót ở giữa một cánh rừng già, khá bằng phẳng, phía nam Bản Cọ (bắc đường 9 - khu vực Sê Pôn). Tại đây công binh đang khẩn trương san sửa, gia cố một đôi chỗ để kịp hoàn tất hai con đường cho xe ra vào trạm nhận xăng. Quả là một cố gắng phi thường của bộ đội xăng dầu, công binh, thanh niên xung phong...!

Ngày 22 tháng 12 năm 1969, đúng vào dịp kỷ niệm tròn một phần tư thế kỷ ngày thành lập Quân đội, lễ khánh thành tuyến đường ống xăng dầu K200 - Bản Cọ được tổ chức tại K5.

Trong thời khắc rất đổi thiêng liêng này, trước đông đảo cán bộ, chiến sĩ, tôi xúc động nói:

- Hôm nay chúng ta đang chứng kiến một sự kiện có ý nghĩa vô cùng lớn lao. Đoàn 559 đưa vào vận hành đoạn đầu tuyến đường ống dẫn xăng dầu chiến lược nối hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam. Với sự kiện này, bộ đội Trường Sơn có thêm một phương thức vận tải xăng dầu mới, hiện đại, một binh chủng mới. Từ nay, chúng ta cơ bản khắc phục được tổn thất lớn về xăng dầu do phải sử dụng ô tô chuyển bằng phuy, hoặc xi-téc. Đây là một bước ngoặt quyết định, bảo đảm vận tải hàng hoá và cơ động binh chủng kỹ thuật quy mô lớn.

Thay mặt Bộ Tư lệnh 559, tôi bày tỏ lòng cảm ơn đồng chí Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần - "Tổng công trình sư" tuyến đường ống xăng dầu Trường Sơn; cảm ơn những người lính đường ống, công binh, thanh niên xung phong, các binh trạm... đã đổ không ít sức lực máu xương để có được tuyến đường ống mang theo "dòng nước ấm thần kỳ" đáp ứng yêu cầu đánh to, thắng lợi của quân và dân ta trên chiến trường.

Sau buổi lễ trang nghiêm, xúc động, mọi người tận mắt chứng kiến một công trình đặc biệt, bốn vòi cùng lúc tiếp xăng cho một tiểu đoàn xe chỉ mất một giờ rưỡi; nếu cấp phát qua phuy hoặc xi-téc như trước đây phải mất hơn ba giờ.

Tôi như thấy qua dòng xăng tuôn chảy, bóng dáng hàng trăm chiến sĩ đang vượt núi, băng sông gửi cống những ba lô xăng, can xăng năm nào!

Chỉ những người trong cuộc, hoặc chứng kiến những tháng ngày đặng cay, cơ cực, khi mà một giọt xăng vào tới chiến trường được đổi bằng cả bát mồ hôi, thậm chí bằng máu, mới ý thức được tầm thế lớn lao của sự kiện đưa đường ống xăng dầu Trường Sơn vào vận

hành.

Dòng xăng dầu theo tuyến ống vào tới Sê Pôn cung cấp trực tiếp cho Binh trạm 32 và một số binh trạm khác là một sự kiện lớn, một niềm vui lớn: Nhưng chưa hết. Cũng chính trong dịp kỷ niệm 25 năm ngày thành lập Quân đội, Quốc hội đã tuyên dương danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân cho 4 tiểu đoàn, 1 đại đội và 10 cá nhân thuộc Bộ Tư lệnh 559; trong đó có các tiểu đoàn vận tải ô tô 101, 102, tiểu đoàn 25 công binh, tiểu đoàn 20 cao xạ..., các anh Kim Ngọc Quán, Vũ Tiến Đề, Đỗ Văn Chiến...

Đúng là lửa thử vàng. Khói lửa chiến tranh tôi luyện cả một thế hệ những con người chân chất, rất đỗi bình thường mà tôi nhiều lần tiếp xúc, có những hành động phi thường, thành những anh hùng.

Cuối năm 1969, thực hiện chủ trương của Thường trực Quân uỷ Trung ương về việc điều chỉnh tổ chức tuyến chi viện chiến lược, Bộ Quốc phòng quyết định sáp nhập tuyến vận tải thuộc Bộ Tư lệnh 500, gồm bốn binh trạm cửa khẩu (9, 12, 14, 27) vào tuyến vận tải thuộc Bộ Tư lệnh 559. Phạm vi phụ trách của Bộ Tư lệnh Trường Sơn lúc này trở lại hiện trạng năm 1967, giữa tuyến Tổng cục Hậu cần tiền phương với Tuyến 559. Giới tuyến nam sông Lam, tỉnh Nghệ An: Điểm đầu của Đường Hồ Chí Minh - đường Trường Sơn là ngã ba Lạc Thiện (Đức Thọ - Hà Tĩnh) nối đường số 8 với đường 15 và đường số 1 kéo dài, hợp với tuyến đông và tây Trường Sơn vào tới Lộc Ninh, Chơn Thành (miền Đông Nam Bộ).

Vào đầu mùa khô, được tăng cường đủ lực lượng, phương tiện xe- máy, và sau khi tiếp nhận tuyến vận tải thuộc Bộ Tư lệnh 500, toàn Tuyến 559 có 17 binh trạm (thêm Binh trạm 51 chiến đấu trên đường 49 từ Xiêm Pạng sang Stung Treng, Campuchia). Lực lượng xe vận tải có 22 tiểu đoàn. Lực lượng cao xạ có 4 trung đoàn cơ động và 8 tiểu đoàn chốt bảo vệ trọng điểm. Công binh gồm 6 trung đoàn cơ động và 12 tiểu đoàn trực thuộc binh trạm. Bộ binh, ngoài 8 trung đoàn trực thuộc Bộ Tư lệnh, mỗi binh trạm có 1 tiểu đoàn trực thuộc; sau đó được bổ sung thêm Sư đoàn 968. Bộ đội thông tin có 5 tiểu đoàn, được tăng cường nhiều thiết bị. Bộ đội giao liên vẫn giữ 12 tiểu đoàn. Bộ đội xăng dầu có 2 trung đoàn đường ống. Lực lượng vận tải đường sông có 1 trung đoàn thuyền gấn máy. Ngoài những lực lượng binh chủng chủ chốt kể trên, tuyến còn có 2 quân y viện, 2 xưởng đại tu ô tô, 2 đội xe phóng từ để phá bom từ trường...

Tình hình đường sá lúc này cũng được cải thiện đáng kể. Đoạn đầu đường 23 vừa được khôi phục xong; bảo đảm cho tuyến tây

Trường Sơn có ba trục dọc và nhiều đường vòng tránh. Đặc biệt có quãng bắt đầu được rải đá... Hệ thống trục ngang vượt khẩu có thêm đường 16 và đường 18. Đường đông Trường Sơn đã nối từ Làng Ho vào Bản Đông.

Với bước phát triển này, từ đường số 9 ra tới Hà Tĩnh đã hình thành các trục dọc, trục ngang, nối đông và tây Trường Sơn thành một mạng đường liên hoàn. Phía tây Trường Sơn mạng đường cầu đã vươn ra tất cả chiến trường, chọc thẳng đến Lộc Ninh (Đông Nam Bộ).

Về khả năng bảo đảm vận tải, tất cả vật tư thiết bị, một phần súng đạn và quân theo yêu cầu cấp thiết của chiến trường và Đoàn 559, đã được chở bởi 18 tiểu đoàn xe với hơn 2.600 xe vận tải, chủ yếu là ZiL 130 (tổng trọng tải trên 12.000 tấn).

Tuy nhiên tổ chức vận tải trên địa bàn Trường Sơn với bao núi cao, suối sâu..., địch lại đánh phá ngăn chặn quyết liệt, nên bộ đội vận tải cũng phải trần mình ra giành giật từng cung đường, từng chuyển hàng.

Chuẩn bị cho mùa khô này, ngoài việc tổ chức cho bộ đội tập kết ra Bắc với số lượng lớn, có điều kiện nghỉ ngơi, phục hồi thể lực Bộ Tư lệnh chỉ đạo các đơn vị tổ chức tốt việc giáo dục, quán triệt nhiệm vụ... Tổng hoà nhiều yếu tố đã tạo cho cán bộ, chiến sĩ bước đầu vào cuộc chiến đấu mới tràn đầy dũng khí.

Để kịp mở màn tác chiến bộ binh, phối hợp với chiến dịch vận tải đầu năm 1970, ngày 24 tháng 12 năm 1969, tôi sang làm việc với Bộ Tư lệnh 968 quân tình nguyện ở Nam Lào. Anh Hoàng Biền Sơn - Tư lệnh, anh Vũ Quang Bình - Chính uỷ báo cáo cụ thể kế hoạch phối hợp với quân và dân bạn ở chiến trường Trung - Hạ Lào trong mùa khô 1969-1970. "Khai xuân" này sẽ là đợt tiến công tiêu diệt địch ở thị xã Saravan, giải phóng đất đai, dân cư, mở rộng hơn về phía tây hành lang tuyến vận tải quân sự chiến lược Trường Sơn.

Anh Sơn, anh Bình đề nghị chúng tôi tăng cường thêm một tiểu đoàn cao xạ 37 ly, một đại đội pháo mặt đất, một đại đội xe tăng và một số đạn súng máy 12,7 ly.

Tôi nhất trí kế hoạch của Bộ Tư lệnh 968, nhưng với những kinh nghiệm hoạt động trên đất bạn, tôi lưu ý các anh rằng: Lính nguy Lào chỉ thích nhậu nhẹt, chơi bời. Nhân dân bạn phần lớn theo đạo Phật, rất kỵ cảnh chết chóc, cho dù là ta tiến công tiêu diệt địch. Bởi vậy, giải pháp tối ưu là sử dụng người thân của binh sĩ nguy vào tổ chức ăn uống, lăm vông, kết hợp tuyên truyền; khi ta tiến công cứ điềm, dễ gọi hàng, hạn chế gây thương vong. Đặc biệt thể trận vững chắc

nhất là thể trận lòng dân, nên khi giải phóng được Saravan, phải cung cấp ngay muối, gạo, thuốc chữa bệnh..., để ổn định đời sống nhân dân. Không để họ vì khó khăn mà tán phát đi nơi khác, ta mất chỗ dựa...

Xong việc với Bộ Tư lệnh 968, chúng tôi tới thăm Bộ Tư lệnh Quân khu Trung - Hạ Lào, kết hợp bàn phối hợp chiến đấu. Tư lệnh Quân khu Phu-ma, Chính uỷ Khăm-tày Xi-phăn-đon nhất trí tăng cường phối hợp hoạt động. Hai đồng chí bày tỏ lòng cảm kích tinh thần chiến đấu cũng như tình cảm quốc tế trong sáng của các lực lượng thuộc Đoàn 559 trên tuyến tây Trường Sơn.

Nhận lời mời của chúng tôi, ít lâu sau, hai đồng chí Chính uỷ và Tư lệnh Quân khu tới thăm Bộ Tư lệnh 559. Trước cơ ngơi làm việc của chúng tôi, đồng chí Phu-ma nói:

- Tôi không ngờ giữa núi rừng Trường Sơn mà Bộ Tư lệnh 559 có được một sở chỉ huy bề thế, hiện đại đến như vậy!

Đúng 4 giờ chiều ngày 15 tháng 1 năm 1970, lệnh tổng công kích được phát đi. Bộ Tư lệnh chỉ thị các mũi tiến công, chủ yếu là các binh trạm phía bắc chớp thời cơ vượt đường số 9, tạo lượng hàng dự trữ khoảng hai vạn tấn ở các binh trạm phía nam, đề phòng địch đánh mạnh.

Dựa vào thế cầu đường vững chắc và sức mạnh chiến đấu hiệp đồng binh chủng, ngay từ đầu chiến dịch, lực lượng vận tải cơ giới ra quân rất rầm rộ.

Rút kinh nghiệm các năm trước, đặc biệt là đầu năm 1969, bị không quân địch đánh phá, ngăn chặn quyết liệt các trọng điểm, các trục ngang vượt biên giới Việt - Lào; đỉnh điểm là đường 20, bị đánh tấp nập nhiều ngày ở tập đoàn trọng điểm ATP, giảm chỉ tiêu kế hoạch chi viện cho các chiến trường..., Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã mở thêm hai đường tránh ATP, nâng cấp cục bộ đường 20, kết hợp bắc cầu phao và củng cố bến phà Xuân Sơn. Do vậy, lúc này ở Quảng Bình - tâm điểm phía sau của tuyến chi viện chiến lược đã có tới 5 trục ngang vượt biên giới Việt - Lào gồm đường 12, 20, 10, 16, 18 nối đồng với tây Trường Sơn. Từ Hà Tĩnh vào Vĩnh Linh, ta có quốc lộ 15, quốc lộ 1, đường tránh 21, 22, đường biển, và cả một hệ thống đường sông: Gianh, Nhật Lệ, Kiến Giang, Long Đại; lại thêm cảng Gianh, cảng Nhật Lệ, sân bay Đồng Hới, sân bay dã chiến Khe Gát...

Với thực lực và tiềm năng mới, Bộ Tư lệnh Trường Sơn quyết định điều chỉnh lại thế bố trí lực lượng; chủ trương trong 5 trục ngang sẽ lấy đường 20 làm hướng đột kích chủ yếu, đưa đường 12 vào

hướng phối hợp chính, các đường khác là hướng phối hợp hỗ trợ. Bởi lẽ, với đường 20, ta sẽ sử dụng được chân hàng nhiều hướng: đường 1, đường 15, đường biển (qua cảng Gianh, Nhật Lệ...) sang phía tây sẽ rút ngắn được hơn 100 cây số.

Chủ trương này, lúc đầu thấy hợp lý, nhưng khi triển khai, địch vẫn quen "nếp" cũ, tập trung chặn cắt các trục đường ở phía bắc đường số 9. Văng Mu, Cốc Mạc, Lùm Bùm, ATP... lại là những mục tiêu để máy bay địch trút bom, không cần biết có xe, có người qua hay không. Địch tăng cường các phi vụ rải bom hỗn hợp, nhất là bom nổ chậm, bom từ trường, mìn vướng nổ vào thời điểm thường trước khi đội hình xe của ta tiếp cận trọng điểm. Buộc ta phải khắc phục lâu.

Về ta, khi triển khai đội hình vận tải cơ động lực lượng binh chủng kỹ thuật theo đường 20 với mật độ khá cao, không chỉ ách tắc do địch đánh chặn, mà ùn tắc bởi đội hình lớn cũng gây khó khăn. Trong khi đó, chân hàng lại quá mỏng, không thỏa mãn yêu cầu chuyển tải sang tây Trường Sơn. Bởi vậy, 15 ngày đầu chiến dịch tổng công kích lại diễn ra một đợt "sóng gió" mới như đầu năm 1969. Tuy cường độ và thời gian ách tắc không lớn, song cũng ảnh hưởng xấu đến kế hoạch, chi viện cho chiến trường.

Đợt "sóng gió" này lại thêm một lần nữa để tôi "thăm thía" bài học về sự cân đối mật độ sử dụng cầu đường.

Trước tình hình đó, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh quyết định thay đổi quyết tâm một cách táo bạo, phải mở cả bốn hướng đợt kích: đường 20, đường 12, đường 16, đường 18; trong đó lấy đường 12 và đường 20 làm hướng chủ yếu; đường 16 và 18 làm hướng hỗ trợ trước mắt; sau này sẽ chuyển thành hướng chủ yếu.

Ở hướng đường 16 kéo dài đến Bản Đông, chúng tôi quyết định thành lập thêm Binh trạm 27, tận dụng triệt để khả năng khai thác chân hàng ở cảng Nhật Lệ, cảng Gianh, thọc xuống đường 9 ở phía tây Trường Sơn với cung độ ngắn nhất.

Để tình hình chuyển biến được mau lẹ, theo đề nghị của Thường vụ Đảng uỷ và Chính uỷ Đỗ Xuân Chiêm, chúng tôi quyết định chọn những cán bộ có năng lực đưa xuống từng hướng trực tiếp chỉ huy.

Ở hướng đường 20, bất luận mọi tình huống, đều phải nắm chắc. Bộ Tư lệnh phân công Phó chính uỷ Hoàng Thế Thiện - một cán bộ dày dặn kinh nghiệm chiến đấu ở chiến trường Nam Lào và một số cán bộ tham mưu, chính trị xuống ATP, trực tiếp giải quyết những khó khăn, ách tắc của hai Binh trạm 14, 32; đồng thời chỉ huy Sư đoàn 377 cao xạ, tên lửa mà Bộ vừa tăng cường vào.

Hướng đường 12, chúng tôi cử Cục phó Cục Vận tải Nguyễn Việt Phương - nguyên Chính uỷ Binh trạm 13, từng gắn bó một thời với Cổng Trời, Mụ Giạ..., trở lại làm Binh trạm trưởng Binh trạm 12.

Ở hướng đường 16 kéo dài, người được chọn cử xuống làm Binh trạm trưởng kiêm Chính uỷ Binh trạm 27 là Cục phó chính trị Phan Hữu Đại. Tuy anh chưa mấy "thông thạo" ở đây, song lại là cán bộ đã nhiều năm hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ tại một số binh trạm trọng điểm.

Lúc này, các binh trạm tuyến sau cũng đang bị đánh phá ác liệt.

Bộ Tư lệnh cử Phó chính uỷ Lê Xy xuống trực tiếp chỉ đạo khắc phục khó khăn, đẩy mạnh việc tạo chân hàng cho ba hướng trên.

Giao nhiệm vụ cho cán bộ tăng cường các hướng, Thường vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh đề nghị anh em sau hai ngày phải có ở vị trí công tác mới; đến đó, xác định thứ tự từng việc, từng khâu cần giải quyết dứt điểm; cần dựa vào các binh trạm tại chỗ mới có thể giải quyết nhanh mọi ách tắc; đồng thời giữ liên lạc chặt chẽ với Bộ Tư lệnh.

Được giao trọng trách mới, mọi người rất phấn khởi. Đặc biệt là số cán bộ cơ quan, tâm lý muốn xuống đơn vị, ra thực địa thể hiện khá rõ.

Với "giải pháp tình thế" kể trên, cán bộ cơ quan kháo nhau: Tư lệnh đã xuất "át chủ bài", tình hình ắt chuyển biến mau lẹ!

Nhờ cán bộ nhận nhiệm vụ mới có quyết tâm cao, có kinh nghiệm, thành thạo công việc và nỗ lực cố gắng của các đơn vị, nên chỉ sau một thời gian ngắn, tình hình các hướng đã khá hơn, mọi hoạt động đi vào quỹ đạo. Kế hoạch tháng 2 vượt chỉ tiêu, bù được phần hao hụt trong tháng 1.

Thêm mỗi ngày, cuộc chiến đấu của các lực lượng trên tuyến chi viện chiến lược lại làm sáng tỏ một thực tế: Cuộc chiến tranh ngăn chặn và chống ngăn chặn nơi đây đan cài trong nhau. Địch đánh, ta đánh trả và khắc phục tổn thất, hư hại; địch lại đánh và ta lại khắc phục. Vòng quay giản đơn lặp đi lặp lại đã gần như quy luật. Ngày nối ngày, tháng nối tháng, năm nối năm...

Vấn đề cơ bản đối với chúng ta, có đường lối kháng chiến đúng đắn, sáng tạo của Đảng, quân và dân hai miền dũng cảm, mưu trí, quyết đánh, quyết thắng, nên từng bước đã chuyển hoá được tương quan lực lượng cho tới lúc ta mạnh hơn đối phương.

Với tinh thần đó, quy luật chiến tranh ngăn chặn và chống ngăn chặn được định hình, nhưng sự lặp lại không hoàn toàn cứng nhắc mà tái diễn theo hướng phát triển. Cả ta và đối phương đều hướng

theo những mục đích đối lập nhau, nhưng nếu thể hiện trên biểu đồ thì năm sau phải cao hơn năm trước.

Nhân đà thắng lợi chiến dịch tổng công kích đợt 1, toàn tuyến phát động tổng công kích đợt 2, và tiếp đó là đợt 3. Với hai đợt này, trọng tâm hoạt động của tuyến dồn vào các binh trạm phía trong, chi viện phục vụ yêu cầu của các chiến trường trọng điểm: Trị-Thiên, Khu 5, Nam Bộ.

Cơ sở bảo đảm cho thắng lợi của các chiến dịch vận chuyển vào sâu, đi xa, ngoài hệ thống đường sá được cải thiện, phương tiện xe - máy được bổ sung, còn có đường dây thông tin tải ba, đường ống xăng dầu được đưa vào vận hành...

Quyết không để cho lực lượng vận tải "lạnh lưng, hờ hững", Bộ Tư lệnh quyết định điều một lúc sáu tiểu đoàn cao xạ (8, 12, 14, 18, 20, 26) của các binh trạm phía bắc vào tăng cường cho các binh trạm từ La Hạp trở vào.

Chúng tôi dám mạnh tay đưa một lực lượng lớn pháo phòng không vào các binh trạm phía nam, bởi lẽ lúc này Sư đoàn phòng không 377 của Bộ, do anh Nguyễn Hữu Ích làm Tư lệnh, anh Lê Đình Truy làm Chính uỷ, đã vào áp sát khu vực cửa khẩu. Đặc biệt Trung đoàn tên lửa 238 thuộc Sư đoàn 317 đã vào chốt ở đường 20 bảo vệ tập đoàn trọng điểm Cua chữ A - Ta Lê - Phu La Nhích, Chà Là. Ngày 10 tháng 3 năm 1970, Trung đoàn 238 đã phóng một quả tên lửa, làm cho "Siêu pháo đài bay" hết hồn, mất hút trên bầu trời trọng điểm trong một thời gian khá dài.

Ngày 18 tháng 3 năm 1970, toàn tuyến mở màn tổng công kích đợt 3. Nhưng cũng vào chính ngày đó, đế quốc Mỹ đã tiếp tay cho tập đoàn phản động Lon-non - Sirik Matak làm đảo chính ở Campuchia, lật đổ thể chế do Hoàng thân Sihanouk đứng đầu, đưa đất nước này vào quỹ đạo chiến tranh xâm lược của Mỹ.

Đất nước Campuchia, "con thuyền cách mạng" Campuchia bị chèo kéo theo một chiều hướng khác, đã đặt tuyến chi viện chiến lược 559 trước một thử thách lớn lao hơn. Cảng Sihanouk Vile bị khoá chặt. Một hướng tiếp tế của ta bằng đường biển coi như một mũi vu hồi hết sức lợi hại bị chặt đứt. Các cơ sở hậu cần của B2 đứng chân trên đất bạn nhanh chóng rút vào hoạt động bí mật. Hoạt động của Đoàn 559 ở hướng "Xê tư" với các hình thức thu mua "đại ngạch", "tiểu ngạch gặp khó khăn hơn.

Từ tháng 4 năm 1970, lực lượng hỗn hợp gồm quân viễn chinh Mỹ và quân nguy Sài Gòn liên tục mở các cuộc hành quân vào vùng "mỏ vẹt", "lưỡi câu"... ở Đông bắc Campuchia, tiếp giáp tỉnh Tây

Ninh, hòng "cắt vó" cơ quan đầu não của ta ở chiến trường, tìm diệt khối chủ lực và triệt phá các cơ sở hậu cần của ta. Các đoàn hậu cần của B2 bị tổn thất nặng. Chiến trường miền Đông Nam Bộ và nam Tây Nguyên bị cắt bót nguồn tiếp tế, lâm vào tình trạng khó khăn nghiêm trọng. Cùng lúc, Mỹ đẩy mạnh chiến tranh ở Lào, sử dụng một bộ phận quân Thái và quân nguy Lào mở các cuộc tiến công vào vùng giải phóng của bạn ở Thượng Lào và Mường Phìn - Trung Lào; đồng thời vẫn cho máy bay ném bom "tràn sang" đất Quảng Bình, Nghệ An...

Với cuộc tiến công này, mưu độ "chặt đầu, khoá đuôi" tuyến chi viện chiến lược đã được Mỹ thực thi ở tầm chiến lược.

Để phá thế bao vây chiến lược mới của Mỹ, Bộ thống soái Việt Nam đã kịp thời thống nhất với bạn tiến công mở rộng vùng giải phóng Đông bắc Campuchia, Trung - Hạ Lào, nối liền với Tây Nguyên và miền Đông.Nam Bộ thành một căn cứ hậu cần chiến lược của các chiến trường Nam Đông Dương, đưa vận tải cơ giới quy mô lớn vào sâu, đáp ứng yêu cầu cách mạng ba nước.

Tình hình chuyển biến hết sức mau lẹ. Hạ tuần tháng 3, chúng tôi nhận điện của Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng chỉ thị tập trung lực lượng vận chuyển, đáp ứng mọi nhu cầu vật chất cho các chiến trường. Đồng thời, Bộ Tổng tham mưu, Tổng cục Hậu cần kịp thời chỉ đạo cơ quan Bộ bảo đảm đủ cho Đoàn 559 những nhu cầu thiết yếu, như phương tiện kỹ thuật, xe - máy. Đặc biệt, anh Thiện đã chỉ thị cho Cục Xăng dầu thay xăng đường ống phù hợp với xe ZiL 130 và lực lượng cơ giới chủ công trên tuyến, xăng cho các loại xe đặc chủng khác, nâng cao sức đột kích của cơ giới, nhanh chóng dứt điểm kế hoạch trên các hướng. Ý thức được trọng trách lớn lao của mình lúc này, các lực lượng trên tuyến hiệp đồng chiến đấu chặt chẽ, nỗ lực cố gắng, khắc phục mọi hành động đánh phá, ngăn chặn của kẻ thù, vận chuyển bảo đảm cho các hướng chiến trường vượt yêu cầu Bộ giao.

Trung tuần tháng 4 năm 1970, kế hoạch giao hàng cho Nam Bộ gấp 6 lần chỉ tiêu, giao cho Trị-Thiên đạt 102%, Tây Nguyên đạt 110%, Khu 5 đạt 101%, Nam Lào đạt 124%. Đặc biệt toàn tuyến đã tổ chức đưa đón và bảo đảm 120 đoàn với 30.800 cán bộ, chiến sĩ vào bổ sung cho chiến trường Nam Bộ, đưa hơn 4.000 thương binh, bệnh binh nặng vượt Trường Sơn ra Bắc...

Đi liền với vận chuyển chi viện và hỗ trợ đặc lực cho vận chuyển chi viện, lực lượng bộ binh đẩy mạnh tiến công địch, làm chủ khu vực Saravan, mở rộng vùng giải phóng Hạ Lào. các lực lượng phòng

không trên tuyến đánh địch hiệu quả cao, bắn rơi trên 120 máy bay. Công binh, thanh niên xung phong... phát triển, củng cố thêm một bước các tuyến đường dọc - ngang, đông - tây Trường Sơn, với tổng chiều dài hơn 8.000 cây số. Đặc biệt hệ thống thông tin tải ba đã liên trục dài hơn 1.000 cây số vào tới ngã ba biên giới. Đường ống dẫn xăng dầu đã vào tới phía nam đường số 9, có nhánh vươn vào nam Bạc, dài hơn 600 cây số. Tuyến giao liên hành quân thông vào tận Bù Gia Mập - miền Đông Nam Bộ. Vận tải đường sông từ A-tô-pơ (Hạ Lào) xuống Kra Chiê (Đông bắc Campuchia) được cơ giới hoá. Cả trung đoàn vận tải đường sông, trang bị thuyền gỗ nhỏ, gắn máy dăm ba chục sức ngựa, đủ sức làm chủ những dòng sông sau khi đã được công binh phá thác, "nắn dòng".

Kế hoạch vận chuyển chi viện mùa khô 1969-1970, với cao điểm là ba đợt tổng công kích đã hoàn thành xuất sắc; hiệu quả và dứt điểm hơn so với những mùa khô trước. Và rồi, như "con tạo xoay vần", vào giữa tháng 4, những trận mưa lớn đầu mùa lại trút xuống khắp các nẻo đường rừng. Bộ Tư lệnh quyết định kết thúc về cơ bản kế hoạch vận chuyển mùa khô 1969-1970.

Hai ngày sau khi quyết định kết thúc kế hoạch, ngày 20 tháng 4, Đảng uỷ 559 kịp thời nhóm họp.

Để có được một cuộc họp kịp thời, có tính chất "đầu bờ" như thế này, tập thể Thường vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh đã nung nấu biết bao vấn đề nảy sinh, hoặc được đúc kết từ những sự kiện, hành động của mỗi người lính diễn ra từng ngày từng giờ, suốt cả mùa khô.

Báo cáo của Đảng uỷ do anh Chiêm trình bày cũng như ý kiến của nhiều anh khác đều thống nhất đánh giá: Chiến dịch mùa khô 1969-1970 diễn ra với quy mô lớn nhất cả về thời gian, không gian và các lực lượng tham chiến của hai phía, do vậy rất khó khăn, ác liệt.

Nét nổi bật của ta trong chiến dịch mùa khô này là tư tưởng tiến công được quán triệt trong các giai đoạn và hoạt động của tuyến từ khâu chuẩn bị, thực hành và kết thúc chiến dịch tác chiến, vận chuyển. Thắng lợi của các chiến dịch tổng công kích liên tiếp đã thể hiện sự trưởng thành trong quá trình vận dụng, phát triển nghệ thuật quân sự chiến tranh nhân dân của Đảng vào lĩnh vực vận tải quân sự chi viện chiến trường.

Ngay sau khi kết thúc kế hoạch mùa khô 1969-1970, Bộ Tư lệnh 559 liên tục nhận được điện biểu dương, chúc mừng của Quân uỷ Trung ương, Bộ Tư lệnh các chiến trường Trị-Thiên, Khu 5, Tây Nguyên, Nam Bộ. Điện gửi cho chúng tôi, anh Võ Nguyên Giáp

khẳng định: "Kể thừa các năm trước, mùa khô 1969-1970 này, tuyến đường Trường Sơn đã thực hiện thành công, bất ngờ, góp phần thúc đẩy mạnh mẽ các chiến trường đánh lớn hơn, dài ngày hơn, rộng khắp hơn...".

Một mùa khô nữa qua đi với bao khó khăn, thử thách khốc liệt, trọng trách nặng nề hơn. Nhưng một lần nữa trong cuộc chiến đấu chống ngăn chặn, những người lính Trường Sơn đã giành thắng lợi.

Để có được những thắng lợi kể trên, ngoài vai trò quyết định của những nhân tố, những binh chủng chủ đạo trên tuyến đã được đề cập nhiều lần, tôi còn thấy thoáng chen bóng dáng những văn nghệ sĩ; hoặc chính họ là những người lính Trường Sơn; hoặc là những văn nghệ sĩ vào phục vụ bộ đội Trường Sơn.

Không phủ nhận điều mà người đời vẫn thường cho là "năng khiếu" song tôi dám chắc rằng thực tiễn hào hùng, bức tranh hoành tráng, kỳ vĩ về cuộc chiến đấu của quân và dân ta dọc dài Trường Sơn suốt một thời lửa đạn là chất men, là cội nguồn hứng cảm để nhà văn - nhà thơ - nhạc sĩ Nguyễn Đình Thi có "Lá đỏ", Phạm Tiến Duật - một chiến sĩ, một thi sĩ Trường Sơn có được "Trường Sơn đông - Trường Sơn tây", "Tiểu đội xe không kính"... hay Trọng Khoát - một cán bộ tuyên huấn bộ đội Trường Sơn, có "Niềm vui bám trụ"... là những bài thơ gây xúc động lòng người. Rồi Hữu Thọ (nhà báo), Chu Văn, Nam Hà, Xuân Thiều, Lê Lưu... (nhà văn); Vương Khánh Hồng, Hoàng Kim Đáng, Xuân Đỉnh, Trọng Thanh (nghệ sĩ nhiếp ảnh); U-đa (Nguyễn Văn Đua - nhà quay phim), Hoàng Hà, Hoàng Hiệp, Huy Du, Vũ Trọng Hối, Huy Thục... (nhạc sĩ), lần lượt lặn lội vào Trường Sơn. Đặc biệt, chưa bao giờ bộ đội Trường Sơn được đón nhiều đoàn văn công từ miền Bắc vào, cùng hợp lực với các đội văn nghệ Trường Sơn phục vụ như lúc này. Những câu thơ, mạch văn được chắt ra từ máu, lửa; những lời ca tiếng hát cất lên giữa chiến trường, kề bên trọng điểm... đã góp phần hun đúc, nuôi dưỡng phẩm cách cao thượng của người lính Trường Sơn, cũng như dũng khí của họ khi xung trận...

Tiếp xúc với những nhà văn, nhà thơ, nhạc sĩ, nghệ sĩ ở Trường Sơn và cảm nhận được đóng góp của họ, tôi càng ý thức sâu sắc thêm lời dạy của Bác Hồ đối với văn nghệ sĩ mấy chục năm về trước ở núi rừng Việt Bắc, giữa những ngày kháng chiến gian khổ: "Văn hoá nghệ thuật cũng là một mặt trận. Anh chị em là chiến sĩ trên mặt trận ấy".

Mặt trận đối với hoạt động văn hoá - nghệ thuật ở Trường Sơn lúc này, bao hàm cả nghĩa đen lẫn nghĩa "bóng" của nó. Bởi không

chỉ có cầm bút, cầm đàn, mà người nghệ sĩ phải cầm súng; và đã có những nhà văn, nhà thơ, nghệ sĩ anh dũng hy sinh trong khi làm nhiệm vụ. Đường Trường Sơn, những người lính Trường Sơn đời đời khắc ghi công lao của họ.

2

Vẫn chưa chế ngự được "giặc trời", mùa mưa đến chúng tôi cho dừng hoạt động vận chuyển quy mô lớn. Vả lại; sau một loạt các đợt tổng công kích, đợt kích, có biết bao việc: đường, cầu phải củng cố; phương tiện kỹ thuật cần bảo dưỡng, bổ sung, và cả con người...

Theo điện triệu tập của Thường vụ Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng, ngày 20 tháng 6 năm 1970, tôi cùng các anh Vũ Xuân Chiêm, Nguyễn Lang, Bùi Đức Tạm ra Hà Nội báo cáo kết quả hoạt động mùa khô 1969-1970 và nhận nhiệm vụ mới. Các anh Võ Nguyên Giáp, Văn Tiến Dũng, Song Hào, Đinh Đức Thiện... đón và làm việc với chúng tôi trong không khí hồ hởi, cởi mở, đầm ấm.

Thường trực Quân uỷ Trung ương và Thủ trưởng Bộ đánh giá cao cố gắng, thắng lợi của Đoàn 559 trong mùa khô vừa qua. Thắng lợi to lớn, toàn diện của tuyến không chỉ góp phần rất quan trọng vào chiến thắng của quân và dân ta trên chiến trường, mà còn mở ra triển vọng mới về khả năng chi viện chiến lược ngày càng vững chắc trong những điều kiện khó khăn, quyết liệt hơn.

Về tình hình nhiệm vụ tới, Đại tướng Bộ trưởng nhấn mạnh: Từ khi Lon Non nắm chính quyền ở Campuchia, cảng Sihanouk Vin bị khoá chặt, các đoàn hậu cần của ta đứng chân trên đất bạn gặp khó khăn, Đoàn 559 trở thành tuyến vận chuyển chi viện chiến lược duy nhất. Bởi vậy huy động sức mạnh tổng hợp để chặn cắt bằng được Tuyến 559 đã và đang là mục tiêu chiến lược của Mỹ.

Sắp tới, địch sẽ tập trung đánh phá vùng Trung - Hạ Lào, Đông bắc Miên, không chỉ bằng không quân mà có thể là những cuộc tiến công binh chủng hợp thành quy mô lớn. Hướng tiến công chủ yếu có khả năng sẽ là khu vực đường 9 - Nam Lào... Vì vậy Bộ Tư lệnh 559 phải theo dõi và chuẩn bị cho tình huống này. Tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn với lực lượng binh chủng hợp thành mạnh, rất quen thuộc chiến trường, vì vậy phải là một lực lượng tác chiến chủ yếu của chiến dịch, là căn cứ hậu cần chiến dịch... Nhưng bất luận tình huống nào thì nhiệm vụ chủ yếu của tuyến là chi viện chiến lược.

Anh lưu ý chúng tôi vừa phán đấu chi viện lớn hơn, sâu hơn, vừa phải chủ động các phương án đối phó mọi tình huống ngăn chặn mới của địch; đặc biệt phải có kế hoạch cơ bản, toàn diện xây dựng vùng ba biên giới thành căn cứ vững chắc...

Sau buổi làm việc chung, mấy anh em chia nhau tranh thủ sự chỉ đạo cụ thể của anh Dũng, anh Song Hào và anh Thiện... Gói gọn công việc chưa tròn tuần ở Hà Nội, cả đoàn khẩn trương trở về sở chỉ huy. Tình hình và nhiệm vụ của tuyến trong mùa mưa tới như vậy là quá rõ. Thời gian không chờ đợi.

Về sở chỉ huy tây Trường Sơn, chúng tôi quyết định triệu tập ngay hội nghị Đảng uỷ. Trên cơ sở quán triệt tình hình, nhiệm vụ theo yêu cầu của Bộ Chính trị và sự chỉ đạo của Quân uỷ Trung ương, Đảng uỷ dự kiến một số tình huống địch có khả năng thực thi để chặn cắt tuyến kẻ cả phía đông và tây Trường Sơn. Đặc biệt lưu ý khả năng địch tiến công quy mô lớn ra đường 9 - Nam Lào, khu vực ngã ba La Hạp, ngã ba Phi Hà.

Từ nhận định trên, chúng tôi quyết định giữ gần như toàn bộ lực lượng ở lại tuyến trong mùa mưa để củng cố cầu đường, chuẩn bị thế trận cho nhiệm vụ chi viện chiến lược duy nhất. Để chuẩn bị cho mùa khô tới, Bộ Tư lệnh Trường Sơn được Bộ Quốc phòng bổ sung gần ba vạn cán bộ, chiến sĩ, với hơn ba nghìn lái xe; gần bốn nghìn xe các loại. Đồng thời, trên cũng tăng cường cho tuyến nhiều cán bộ cao cấp. Các anh Cao Văn Khánh, Hoàng Kiện, Nguyễn Hoà, Nguyễn Quang Bích được cử vào Trường Sơn giữ chức Phó tư lệnh. Hai anh Hoàng Thế Thiện, Nguyễn Lệnh là Phó chính uỷ.

Riêng anh Cao Văn Khánh chỉ công tác ở Bộ Tư lệnh 559 hơn một tháng. Tháng 10 năm 1970 khi Bộ Chính trị quyết định thành lập Bộ Tư lệnh B70 chuẩn bị cho chiến dịch Đường 9 - Nam Lào, anh được điều sang bên đó giữ chức Tư lệnh.

Đối với Bộ Tư lệnh 559, trong công tác cán bộ, từ lâu, chúng tôi luôn coi trọng cả phẩm chất và năng lực. Xây dựng, bồi dưỡng, quản lý cán bộ thông qua công việc, nên cũng có được một nguồn kế cận khá hùng hậu. Tiếp sau việc đề nghị trên bổ nhiệm các anh Nguyễn An, Nguyễn Lang làm Phó tư lệnh; Lê Xy, Ngô Thành Vân giữ chức Phó chính uỷ; nay một loạt cán bộ được đề nghị bổ nhiệm giữ trọng trách mới. Các anh Trần Xuân Trường, Võ Sở làm Phó chủ nhiệm chính trị. Ngô Huy Biên làm Tham mưu trưởng phòng không; Nguyễn Việt Phương, Nguyễn Đàm làm Tham mưu phó vận tải; Phan Quang Tiệp, Nguyễn Văn Kỷ làm Tham mưu phó công binh; Đỗ Hữu Đào, Đoàn Lược, Vũ Thành làm Tham mưu phó Bộ Tham mưu... Có cán bộ được tăng cường từ cấp chỉ huy chiến lược, lại có cán bộ được cân nhắc, đề bạt từ cơ sở dạn dày chiến trận, thông thạo chiến trường..., sức mạnh lãnh đạo, chỉ huy của Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh 559 được nhân lên gấp bội.

Nhằm xây dựng hành lang đông-tây Trường Sơn thành một chiến trường thống nhất; chủ động đối phó với khả năng địch đánh phá, cắt đứt tuyến vận tải chiến lược ở địa bàn được gọi là vùng "cán xoong", ngày 29 tháng 7 năm 1970, Quân uỷ Trung ương quyết định sáp nhập Đoàn 968 quân tình nguyện và Đoàn 565 chuyên gia quân sự ở Trung - Hạ Lào vào Đoàn 559.

Đoàn 968 được đổi thành Sư đoàn 968 do anh Hoàng Biền Sơn làm Tư lệnh, anh Nguyễn Ngọc Sơn làm Chính uỷ, được bố trí ở hai khu vực: Đường 9 - Mường Pha Lan (Mặt trận X); khu vực A-tô-pơ, Bloven, Saravan (Mặt trận Z), có nhiệm vụ án ngữ, bảo vệ sườn tây tuyến vận tải chiến lược, phối hợp cùng bạn tác chiến mở rộng vùng giải phóng Trung - Hạ Lào.

Đoàn chuyên gia quân sự 565 tương đương cấp sư đoàn. Tư lệnh lúc này vẫn là anh Hà Tuấn Khanh, Chính uỷ là anh Trần Quyết Thắng. Hơn 5 năm công tác và chiến đấu ở 8 tỉnh Trung - Hạ Lào, Đoàn 565 đã giúp bạn xây dựng cơ sở chính trị, quân sự, kinh tế từ thôn bản đến cấp tỉnh; đặc biệt chú trọng xây dựng lực lượng vũ trang ba thứ quân, tác chiến du kích bảo vệ và mở rộng vùng giải phóng.

Với sự có mặt của Sư đoàn 968 và Đoàn 565 trong đội hình, thế và lực của tuyến chi viện chiến lược trên hành lang tây Trường Sơn có bước phát triển mới.

Tháng 7 năm 1970, sau khi tăng cường lực lượng cho tuyến, nhưng điều quan trọng hơn là xét thấy vị thế chiến lược của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn thực sự là một chiến trường, mọi lực lượng trên tuyến chỉ được chỉ huy tác chiến tập trung, thống nhất trong đội hình binh chủng hợp thành, Bộ Chính trị quyết định đổi tên Bộ Tư lệnh 559 thành Bộ Tư lệnh Trường Sơn, tương đương Quân khu trực thuộc Bộ Quốc phòng. Về tổ chức Đảng, trực thuộc Quân uỷ Trung ương.

Cơ cấu Bộ Tư lệnh Trường Sơn gồm: Bộ Tham mưu, Cục Tham mưu tác chiến, Cục Tham mưu công binh, Cục Tham mưu vận chuyển, Cục Chính trị, Cục Hậu cần, Văn phòng.

Về phần mình, để xây dựng khu vực ba biên giới thành căn cứ hậu cần chiến lược trực tiếp bảo đảm cho chiến trường Nam Bộ, Tây Nguyên, Đông bắc Miên, Hạ Lào, Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh Trường Sơn đề nghị trên cho thành lập Bộ Tư lệnh khu vực 470.

Được Bộ phê chuẩn, Đảng uỷ phân công anh Nguyễn An vào kiêm Tư lệnh 470, anh Bùi Đức Tạm là Chính uỷ. Bộ Tư lệnh 470 được xem như tiền phương của Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Ngoài ra, Bộ Tư lệnh tổ chức thêm một số trung đoàn, tiểu đoàn cao xạ, đường ống xăng dầu, Trường Quân chính... Đoàn hậu cứ 571 - một đầu mối quan trọng cũng được thành lập vào thời điểm này.

Đứng chân ở địa bàn nam Quảng Bình, Đoàn 571 có nhiệm vụ tổ chức giao nhận, quản lý xe, phương tiện kỹ thuật và quân số bổ sung; thu dung điều trị thương - bệnh binh của tuyến; huấn luyện bổ túc lái xe và thợ sửa chữa..., chủ động nguồn bổ sung khi lực lượng tăng cường của Bộ gặp khó khăn.

Như vậy, bước vào mùa khô 1970-1971, lực lượng của Bộ Tư lệnh Trường Sơn lên tới 62.000 người, được tổ chức thành 4 sư đoàn và cấp tương đương (Bộ Tư lệnh 470, Sư đoàn 968, Đoàn 565 và Đoàn 571); 30 binh trạm, trung đoàn trực thuộc Bộ Tư lệnh; 144 tiểu đoàn và cấp tương đương trực thuộc binh trạm...

Căn cứ vào tình hình chiến trường, thực lực cũng như yêu cầu nhiệm vụ trên giao, Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh chủ trương tập trung lực lượng xây dựng thế trận vận chuyển chi viện chiến lược, kết hợp đối phó với các cuộc hành quân quy mô lớn của địch nhằm chặn cắt tuyến chi viện chiến lược và phá cơ sở hậu cần của ta. Một số công việc cần phải giải quyết gấp là: củng cố, phát triển trục vượt khẩu đường 16, 18; tôn ngầm, rải đá cục bộ bảo đảm vận tải ô tô cơ động binh khí kỹ thuật tiếp cận nhanh các hướng chiến trường. Đặc biệt ưu tiên mở khoảng 100 cây số đường kín từ Lùm Bùm đi Tha Mé, làm thêm một số đường ngang hỗ trợ bảo đảm phục vụ chiến dịch nếu chiến sự xảy ra ở Đồng Hới, Mường Pha Lan, Sa Đì, Tha Mé...

Giữa nửa cuối mùa mưa, toàn tuyến tập trung lực lượng củng cố và phát triển thế trận vận chuyển theo chủ trương đã được xác định. Nhưng mùa mưa năm nay kéo dài từ tháng 5 đến hết tháng 9. Mưa to, lũ lớn triền miên phá hỏng hầu hết các ngầm, cầu; gây sạt lở hàng trăm cây số đường.

Ngày ngày, từ sở chỉ huy ngóng về tây, về nam thấy trời đen kịt, mọng nước, lòng tôi không khỏi bồn chồn, xót xa. Bao công sức, mồ hôi, thậm chí cả máu của anh em công binh, thanh niên xung phong trên tuyến rồi lại trôi xuống sông, xuống suối!

Tới đầu tháng 10, tưởng chừng "trời" đã buông tha. Nhưng chưa hết! Bất thần hai cơn bão số 9, số 10 liên tiếp ập vào gây mưa lớn kèm lũ quét dọc khu vực cửa khẩu. 74 cây cầu bị lũ cuốn. Gần 200 cây số đường bị sạt lở, lầy trầm trọng. Chưa thể nói gì tới việc ra quân vận chuyển. Công binh, thanh niên xung phong lại trần mình suốt ngày đêm khắc phục hậu quả bão lụt: Đến cuối tháng 10, tình

hình cầu đường tạm ổn. Ngoài hơn 4.000 cây số đường cũ được khôi phục, gia cố, đã có thêm trên 1.500 cây số đường mới mở, gồm cả đường chính và đường vòng tránh, đường ngang ra các chiến trường...

Cuối tháng 9, đúng vào thời điểm "nước rút" chuẩn bị ra quân mùa khô, Bộ Tư lệnh Trường Sơn vinh dự đón anh Võ Nguyên Giáp vào thăm và làm việc tại văn phòng Tỉnh uỷ Quảng Bình.

Ngoài tôi, dự buổi làm việc đó còn có các anh Cao Văn Khánh, Hoàng Thế Thiện, Nguyễn Lang, Lê Xy, Lê Đình Sum.

Sau khi nghe báo cáo tổng quát công tác chuẩn bị triển khai kế hoạch mùa khô tới, anh Văn gợi ý chúng tôi xem còn vấn đề gì gay gắt vướng mắc cần đề đạt trên; chiến trường có dấu hiệu gì về hoạt động của địch khác với dự đoán trước đây của Trung ương mà Đoàn 559 đã được biết... Cuối cùng anh nói rõ thêm: Hội nghị Trung ương lần thứ 18 (1-1970) đã dự đoán Mỹ trở lại đánh phá miền Bắc với quy mô, cường độ lớn hơn, mở rộng chiến tranh trên đất Lào, Campuchia. Đồng thời, với hy vọng làm giảm nhịp độ tiến công của ta trên chiến trường miền Nam, Mỹ - nguy có thể sử dụng binh lực với quy mô lớn đánh phá cắt đứt tuyến chi viện Trường Sơn. Nhưng bất luận hoàn cảnh nào, bộ đội Trường Sơn cũng phải nỗ lực bảo đảm chi viện cho các chiến trường. Trước mắt, phối hợp với bạn Lào tiêu diệt sinh lực địch, mở rộng vùng giải phóng, bảo vệ vững chắc hành lang tây Trường Sơn. Đồng thời nhanh chóng phát triển đường đông Trường Sơn, từ Cù Bai (tây Quảng Trị) đến phía tây Thừa Thiên; mở gấp đường 71 vào hướng Bình Điền (tây Thừa Thiên); kéo dài đường từ A Lưới vào Khâm Đức (tây Quảng Nam), hình thành một thế trận vận tải vừa bảo đảm yêu cầu chi viện chiến lược, vừa dự kiến tình hình bảo đảm tác chiến chiến dịch, nếu kẻ địch liều lĩnh mở cuộc hành quân quy mô lớn lên tây Trường Sơn.

Được làm việc với anh Văn chưa trọn ngày, song chúng tôi lĩnh hội thêm bao điều về khả năng đối phương đẩy chiến lược chiến tranh ngăn chặn tổng lực lên một nấc thang mới. Và trong cuộc đối đầu lần này, bộ đội Trường Sơn sẽ phải làm gì?

Sau hơn một tháng kể từ ngày anh Văn vào làm việc trực tiếp với Bộ Tư lệnh Trường Sơn, đầu tháng 11 năm 1970, anh Phan Hàm - Cục phó Cục Tác chiến với cương vị phái viên của anh Văn Tiến Dũng vào truyền đạt với chúng tôi những phán đoán của Bộ Chính trị và Quân uỷ Trung ương về khả năng Mỹ - nguy sẽ cắt tuyến chi viện chiến lược, cả đông và tây Trường Sơn ngang khu vực đường số 9 bằng một cuộc hành quân lớn của các binh đoàn thiện chiến, với

công thức: bộ binh (quân nguy Sài Gòn, Lào, Thái Lan) cộng chỉ huy, hỏa lực và hậu cần của Mỹ.

Theo yêu cầu của Tổng tham mưu trưởng, tôi đã cung cấp đề phái viên của Bộ Tổng nắm toàn bộ công tác chuẩn bị đường sá, kế hoạch tác chiến tại chỗ và khả năng vận chuyển chi viện chiến lược, bảo đảm tác chiến chiến dịch nếu ta mở chiến dịch phản công ở khu vực đường 9.

Tiến anh Phan Hàm trở ra Hà Nội, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh hợp, thống nhất ngay một số nhiệm vụ cần triển khai ngay là:

- Giữ vững và đẩy mạnh vận chuyển chi viện chiến lược, tranh thủ dồn nhanh hàng vào nam đường 9, phòng khi địch đánh tràn lên, chốt chặn dọc con đường này.

- Chuẩn bị chiến trường, tổ chức vận chuyển bảo đảm hậu cần trực tiếp cho mặt trận đường 9 - khi chiến sự xảy ra ở đây.

- Khôi phục, mở mới đường 23 phía tây từ đường 9 đến A-tô-pơ.

- Thống nhất tổ chức chỉ huy các lực lượng trên đất Lào thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn thành một cánh, đặt dưới sự chỉ huy của Bộ Tư lệnh chiến dịch, thực hành tác chiến tiêu diệt sinh lực địch, bảo vệ hành lang phía tây tuyến vận chuyển chi viện chiến lược.

Theo chỉ thị của anh Văn Tiến Dũng, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đều thống nhất nhận định nếu đánh tuyến chi viện chiến lược chắc chắn địch sẽ áp dụng chiến thuật "Trục thẳng vận" quy mô lớn. Do vậy, về ta cần bố trí lại thế trận tác chiến phòng không, tăng cường lực lượng cao xạ, súng máy chốt giữ các điểm cao nam bắc đường số 9; tập trung ở những điểm có nhiều khả năng địch sẽ đổ quân. Quyết đánh bại chiến thuật "Trục thẳng vận" ngay từ đầu.

Lúc này mùa khô đã qua hơn một tháng. Bộ Tư lệnh quyết định triển khai nhiệm vụ vận chuyển chi viện chiến lược, đồng thời tích cực chuẩn bị cho phương án đánh lớn ở khu vực đường 9 - Nam Lào.

Hạ tuần tháng 11, thế trận bảo đảm và chuẩn bị cho tác chiến chiến dịch địa bàn đường 9 tạm ổn. Nhưng rồi, cũng như cao điểm các mùa khô trước, biết ta tung hết lực lượng cho mặt trận vận chuyển chi viện, địch đã huy động không quân đánh phá dữ dội các trục vượt khẩu, quyết liệt nhất là đường 20.

Tại Chà Là (giao điểm các đường 20A, 20C, 20Đ) kẹp giữa hai dãy Phu Luông và Phu La Nhích, hàng ngày địch cho hơn ba chục lần chiếc B.52 ném bom "rải thảm" và hàng trăm lần chiếc máy bay cường kích oanh tạc phá huỷ gần 2 cây số đường.

Trước tình hình đó, chúng tôi lệnh cho công binh tập trung lực

lượng làm đường tránh, tăng cường lực lượng phòng không chốt giữ các trọng điểm, đồng thời đề nghị Bộ Tổng tham mưu cho sử dụng tên lửa đánh B.52 ở khu vực cửa khẩu đường 20.

Ngày 1 tháng 12 năm 1970, bộ đội phòng không bảo vệ đường 20 đã phóng một quả tên lửa vào tốp B.52 đang tiếp cận trọng điểm Chà Là, làm cho "Siêu pháo đài bay" hoảng hồn, không dám bén mảng tới khu vực này trong vòng nửa tháng. Ách tắc ở trọng điểm Chà Là được giải toả khá nhanh.

Nắm chắc mọi diễn biến tình hình, ngày 15 tháng 12 năm 1970, Bộ Tư lệnh quyết định mở màn chiến dịch mùa khô 1970-1971.

Nửa tháng sau khi phát lệnh, theo báo cáo của Cục Tham mưu vận chuyển: Đến cuối tháng 12 đã có 15.000 tấn hàng vượt đường 9, vượt Bạc hơn 6.000 tấn; giao cho Trị-Thiên và Khu 5 được 1.300 tấn; giao cho Mặt trận đường 9 - Khe Sanh 2.000 tấn. Đúng là kết quả của một nỗ lực phi thường.

Tình hình khu vực đường 9 như vậy là tạm ổn. Đầu tháng 1 năm 1971, tôi chọn hướng nam để "xuất hành" đầu năm; vào làm việc với Bộ Tư lệnh 470 bàn tổ chức chiến trường, xây dựng căn cứ hậu cần chiến lược khu vực ba biên giới; đồng thời trực tiếp gặp các anh trong Trung ương Cục, Bộ Tư lệnh Miền, nắm yêu cầu của chiến trường.

Sau khi làm việc với Bộ Tư lệnh 470 và các binh trạm tuyến cuối, chúng tôi theo đường 13 vượt Tà Ngâu, qua Snun, về Lộc Ninh. Do điện báo trước, nên khi về tới Lộc Ninh, đã có hai người do anh Phạm Hùng phái mang xe máy ra đón. Trong buổi gặp gỡ giữa trưa rừng chiến khu miền Đông, tại cơ quan Trung ương Cục, sau phút giây mừng hội ngộ, anh Phạm Hùng - Bí thư Trung ương Cục, anh Nguyễn Văn Linh - Phó bí thư, các anh Võ Văn Kiệt, Trần Nam Trung, Trần Văn Trà...thông báo khái quát tình hình, dự kiến cục diện chiến trường sẽ phát triển mạnh theo thế có lợi cho ta; xu hướng là ta sẽ kết hợp đấu tranh quân sự, chính trị, ngoại giao. Nhưng nếu ta không đánh lớn thì cũng khó làm chuyển biến tình hình. Về bảo đảm hậu cần cho đánh lớn, Nam Bộ lo được lương thực, thực phẩm. Nhưng vũ khí - nhất là đạn pháo lớn, thuốc quân y, là những nhu cầu thiết yếu, bức xúc, Trung ương Cục và Bộ Tư lệnh Miền yêu cầu Bộ Tư lệnh Trường Sơn ưu tiên "đẩy" nhanh vào. Anh Trà, anh Nam Trung còn yêu cầu chúng tôi cho một trung đoàn công binh vào mở đường từ Lộc Ninh đi Xa Mát và một số tuyến trong địa bàn hậu cứ.

Tôi báo cáo tổng quát hoạt động của bộ đội Trường Sơn, chỉ tiêu

nhiệm vụ Quân uỷ giao vận chuyển chi viện chiến trường, và hứa sẽ cố gắng đáp ứng yêu cầu của Trung ương Cục và Bộ Tư lệnh Miền.

Xong việc. Chiều xuống, anh Phạm Hùng bảo tôi:

- Cơm nước xong, tối nay cậu ngủ lại đây, anh em mình chuyện trò, xem ti-vi Sài Gòn...

Sau buổi làm việc với các anh ở Trung ương Cục miền Nam, tôi suy nghĩ nhiều về Bộ Tư lệnh chiến trường - một tập thể như thép đã tôi, từng kinh qua lao tù của đế quốc, thực dân, trưởng thành cùng hai cuộc kháng chiến thánh thần của dân tộc có bề dày kinh nghiệm lãnh đạo, chỉ huy..., chắc chắn sẽ cùng Trung ương Đảng và toàn dân ta đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ đến thắng lợi hoàn toàn.

Trên đường vào cũng như từ cơ quan Trung ương Cục trở ra, tôi chú tâm quan sát, nghiên cứu địa hình. Ý tưởng mở một trục dọc đông Trường Sơn luôn nung nấu trong tôi. Qua nghiên cứu tài liệu từ trước, kết hợp quan sát thực địa, tôi thấy mở một trục dọc từ Ngọc Hồi (Kontum) băng qua các tỉnh Tây Nguyên, chạy men theo biên giới vào Bù Đốp, gần Lộc Ninh, là phương án có tính khả thi nhất.

Về lại Bộ Tư lệnh 470, tôi trao đổi với các anh trong Bộ Tư lệnh những việc cần kíp trước mắt, đặc biệt lưu ý yêu cầu của Trung ương Cục. Là những cán bộ có kinh nghiệm tổ chức vận tải cơ giới, nên khi tôi trao đổi việc nên mở trục dọc đông Trường Sơn, các anh trong Bộ Tư lệnh 470 nhất trí phải chuẩn bị khẩn trương, nhất là lực lượng, phương tiện kỹ thuật, để khi chu lực ta "nhỏ" một số đồn bót còn lại dọc tuyến biên giới, sẽ cho mở ngay, trước hết là đoạn phía nam. Theo các anh thì mở đường qua nơi đây địa hình khá bằng phẳng, chỉ cần ba trung đoàn công binh và một số xe - máy tốt, sau tám tháng sẽ cơ bản xong.

Tôi nhất trí với Bộ Tư lệnh 470 và kết luận: Việc mở đường cơ giới đông Trường Sơn chỉ còn là vấn đề thời gian, quyết tâm biến ý tưởng thành hiện thực, càng sớm càng tốt.

Kết thúc chuyến đi thực địa phía nam, tôi trở về sở chỉ huy với bao công việc đang chờ thì được báo anh Phan Hàm - phái viên của Tổng tham mưu trưởng vừa vào. Chắc có chuyện lớn rồi đây!

Tôi nghĩ thế và cho triệu tập Bộ Tư lệnh nghe anh Phan Hàm truyền đạt dự lệnh của Bộ: Mỹ - nguy sẽ sử dụng một số lượng lớn máy bay trực thăng đổ quân chốt giữ các điểm cao dọc phía nam - bắc đường 9; đồng thời sẽ sử dụng bộ binh cơ động theo đường 9 thọc lên Sê Pôn hợp điểm với quân nguy Lào và quân Thái Lan từ Mường Phìn sang chốt chặn lâu dài tuyến chi viện chiến lược

Trường Sơn, hình thành hàng rào McNamara kiểu mới.

Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương quyết định mở chiến dịch phản công Đường 9 - Nam Lào, thành lập Bộ Tư lệnh mặt trận do Thiếu tướng, Phó tổng tham mưu trưởng Lê Trọng Tấn làm Tư lệnh, Thiếu tướng Lê Quang Đạo làm Chính uỷ. Tổng tham mưu trưởng Văn Tiến Dũng trực tiếp chỉ đạo chung. Bộ Chính trị và Quân uỷ giao cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn phụ trách cánh tây của chiến dịch, gồm Sư đoàn 968, Sư đoàn 2 (Khu 5) và một số đơn vị binh chủng. Trên toàn địa bàn chiến dịch, bộ đội Trường Sơn là lực lượng tác chiến tại chỗ.

Ngay sau khi nhận lệnh chính thức của Bộ, tối ngày 28 tháng 1, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh họp bàn triển khai thể trận tác chiến chiến dịch. Do đã dự kiến trước tình hình từ cuối tháng 10 và tích cực chuẩn bị, nên chúng tôi nhanh chóng thống nhất một số nội dung:

- Sáp nhập hai Mặt trận X và Z thành Mặt trận Y, lực lượng chủ yếu là Sư đoàn 968 phụ trách toàn bộ địa bàn Hạ Lào, A-tô-pơ ..., kiên quyết chặn đứng quân địch nếu chúng nống ra vùng giải phóng Lào, uy hiếp hành lang phía tây tuyến chi viện. Phó tư lệnh Hoàng Kiện được cử là Tư lệnh kiêm Chính uỷ Mặt trận Y.

Thành lập tiền phương Bộ Tư lệnh Trường Sơn phụ trách hướng phối hợp chiến dịch ở Trung- Hạ Lào, theo chỉ thị của Bộ.

Phân công anh Nguyễn Hoà và anh Hoàng Thế Thiện trực tiếp chỉ huy chung bộ đội Trường Sơn và Sư đoàn 2 (Khu 5, do anh Nguyễn Chơn làm Tư lệnh sư đoàn) và các trung đoàn cao xạ ở hướng này.

- Khẩn trương hoàn thiện thể trận tác chiến phòng không, do Phó tư lệnh Nguyễn Quang Bích trực tiếp chỉ đạo, quyết đánh bại chiến thuật "Trục thăng vận" của địch.

Toàn tuyến phải kết hợp chặt chẽ vận chuyển đảm bảo chiến dịch và chiến lược, lấy vận chuyển đảm bảo chiến lược là chính.

- Bộ Tư lệnh 470 đẩy nhanh vận chuyển chi viện cho Nam Bộ, đồng thời chủ động đối phó nếu địch đánh ra Phi Hà, Xê Sụ (ngã ba biên giới) hòng thực hiện mưu đồ "chặn đầu, khoá đuôi" tuyến chi viện.

Sáng 29 tháng 1, Bộ Tư lệnh điện triệu tập cán bộ chủ trì các binh trạm trong khu vực dự kiến chiến dịch xảy ra, gồm các Binh trạm 27, 9, 41, 34, 32, 31, 14, 12 để giao nhiệm vụ cụ thể.

Theo chỉ đạo của Bộ Tư lệnh, trên địa bàn dọc theo bắc - nam đường 9, bộ đội Trường Sơn đã hình thành bảy khu vực tác chiến tại chỗ ở đoạn chính diện đông và tây Mường Phìn dài 100 cây số.

Mạng thông tin của Bộ Tư lệnh Trường Sơn được nối với Bộ Tư lệnh chiến dịch, Bộ Tư lệnh cánh đông (B70) và một số đơn vị chủ lực của Bộ.

Lực lượng phòng không của Bộ Tư lệnh Trường Sơn được huy động tham gia chiến dịch lên tới 5 trung đoàn và 1 sư đoàn (có 1 trung đoàn tên lửa của Bộ phối hợp), 10 tiểu đoàn cao xạ, 25 đại đội và 33 trung đội súng máy cao xạ. Hơn ba trăm nòng pháo cao xạ và cũng chừng ấy khẩu súng máy bố trí thành tám cụm trên tâm điểm là tam giác Bản Đông - Tha Mé - La Hạp đã tạo thành lưới lửa phòng không liên hoàn, nhiều tầng, nhiều vòng, giăng khắp, kết hợp với thế trận phục kích, tập kích ngăn chặn bộ binh địch tiến công tuyến chi viện chiến lược.

Về mạng đường chiến dịch, từ Chà Lỳ vào đường 9, công binh Trường Sơn đã hoàn chỉnh thêm hai trục dọc và hai trục ngang.

Các kho vật chất bảo đảm cho tác chiến chiến dịch khu vực đường 9 đã có hơn 8.000 tấn. Hàng dự trữ chiến lược trên tuyến hơn 80.000 tấn.

Trước giờ mở màn chiến dịch, tôi gọi điện hỏi anh Nguyễn Chơn - Sư trưởng Sư đoàn 2 trên cánh tây:

- Đạn dược, lương thực, thông tin đã bảo đảm chưa?

Anh Chơn nói như reo:

- Báo cáo Tư lệnh, bộ đội Trường Sơn đã bảo đảm đủ mọi thứ. Cứ đà này, chúng tôi tha hồ đánh, nhất định thắng lợi.

- Phải như thế! Kiên quyết chặn đứng, bao vây, tiêu diệt không cho chúng có đường về.

Tôi chúc Sư đoàn 2 giành thắng lợi và tin tưởng những lời "như dao chém đá" của người sư đoàn trưởng sắc sảo, đầy quyết đoán và uy tín lúc đó.

Dứt cuộc nói chuyện với Nguyễn Chơn thì chuông điện thoại lại đổ dồn dập. Người đầu máy bên kia là anh Võ Quỳ - Binh trạm trưởng Binh trạm 41. Anh báo cáo ngắn gọn:

- Tất cả lực lượng đã sẵn sàng ở vị trí chiến đấu, bộ đội phấn chấn, quyết tâm cao. Các kho dự trữ gần đường 9 đều được chuyển vào sâu và bố trí lực lượng bảo vệ chu đáo. Binh trạm đang tổ chức vận chuyển đạn, lương thực cho cánh đông.

Tôi dặn thêm Võ Quỳ:

- Anh nhớ kiểm tra chu đáo công tác chuẩn bị chiến đấu của binh trạm. Đồng thời liên hệ gấp với Huyện uỷ Sê Pôn, đề nghị bạn tổ chức khẩn trương sơ tán dân. Nếu bạn thiếu gạo, thiếu muối thì hỗ trợ. Ở các điểm cao dọc theo đường 9, khả năng địch có thể chiếm

giữ, nên tổ chức các đại đội bộ binh độc lập phối hợp với công binh, chủ động chốt trước. Nếu địch đổ quân chiếm được những cao điểm quan trọng, phải tổ chức các lực lượng có trang bị hỏa lực mạnh chốt các điểm cao đối diện, liên tục khống chế, không cho địch đánh xuống các trục đường.

Dặn Võ Quý xong, tôi gọi điện xuống hướng Bản Đông gặp anh Ngô Huy Biên - Tham mưu trưởng phòng không, phái viên của Bộ Tư lệnh xuống đốc chiến.

Ngô Huy Biên báo cáo: 4 trung đoàn và 8 tiểu đoàn cao xạ, 1 trung đoàn tên lửa và 25 đại đội súng máy 14,5 ly đã dàn trận, sẵn sàng đợi địch ở khu vực giữa Bản Đông và Sa Đì.

Biết đây sẽ là quyết chiến điểm, tôi dặn thêm Ngô Huy Biên:

- Lực lượng phòng không khá mạnh đã tập trung cho khu vực này. Điều cơ bản là phải khéo biết nghi binh lừa địch, để bắn rơi nhiều máy bay. Phó tư lệnh Nguyễn Quang Bích và Phó chính uỷ Lê Xy đang xuống dưới đó. Các anh nên bàn tính kỹ. Đây là một cơ hội tốt để cao xạ "làm ăn", hạ nhục huyền thoại cái gọi là "Phượng hoàng bay" của không lực Hoa Kỳ.

Hướng Bản Đông như vậy là tạm ổn. Tôi gọi điện tiếp cho Phan Hữu Đại - Phó chủ nhiệm chính trị vừa được đưa xuống làm Binh trạm trưởng kiêm Chính uỷ Binh trạm 27 (hướng đường 16 - Bản Đông) và Nguyễn Lạn - Binh trạm trưởng Binh trạm 9 (đường 18), khi mà máy bay B.52 đang giội bom liên tục ngày đêm trên hai trục đường này.

Được hỏi về tình hình đường sá và khả năng vận chuyển bảo đảm hậu cần cho các chiến dịch, anh Đại và anh Lạn báo cáo đường 16 từ trọng điểm Chà Lỳ đi Sê Bông Hiên, ta đã mở thêm ba đường tránh; địch đánh phá mạnh, nhưng vẫn thông đường.

Đường 18 từ Pha Bông Nưa qua cao điểm 900 đã có đường tránh, nên không bị tắc. Các tiểu đoàn ô tô chuyển hàng cho cánh đồng hoạt động tốt; đạn pháo 130 ly bảo đảm đủ yêu cầu của các đơn vị.

Tôi lưu ý các anh phải có kế hoạch bảo vệ tốt đội hình xe vận tải và không quên chúc các anh giành thắng lợi trong chiến dịch rất quan trọng này.

Như vậy, sau hai tháng kể từ khi được Bộ giao nhiệm vụ, với những gì tạo dựng được, bộ đội Trường Sơn vững vàng tự tin bước vào cuộc đối đầu mới vô cùng quyết liệt với kẻ thù, nhưng rất chắc thắng.

Đúng như dự đoán của Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương, ngày

30 tháng 1 năm 1971, Mỹ - nguy cho quân đánh ra đường 9 - Nam Lào, mở màn cuộc hành binh đại quy mô được mang danh "Lam Sơn-719". Hơn 4 vạn quân chủ lực Sài Gòn, 6.000 quân Mỹ, gồm những đơn vị tinh nhuệ nhất, với gần 600 xe tăng, xe bọc thép, hơn 300 khẩu pháo hạng nặng, 1.000 máy bay (có hơn 600 máy bay lên thẳng) được huy động cho cuộc hành binh này. Địch kết hợp cho bộ binh từ Đông Hà theo đường 9 lên Sê Pôn và cho máy bay lên thẳng đổ quân xuống ba cụm cao điểm nam đường 9 - tây Trường Sơn.

Phối hợp với quân nguy Sài Gòn, 4 tiểu đoàn quân nguy Lào từ Đồng Hén đánh ra khu vực Mường Pha Lan. Đây thực sự là cuộc hành binh có quy mô lớn nhất, điển hình nhất trong quá trình thực hiện "Việt Nam hoá chiến tranh" của Mỹ. Với cuộc hành quân "Lam Sơn-719, Mỹ đã đẩy chiến tranh ngăn chặn Đường Hồ Chí Minh lên đỉnh cao. Chúng muốn bằng cuộc hành binh này sẽ chặn cắt hoàn toàn tuyến chi viện chiến lược, đồng thời đánh bại chủ lực ta, từ đó chứng minh cho sự thành công của chiến lược "Việt Nam hoá chiến tranh" - cái mà nhiều chiến lược gia phương Tây đã sớm thấy chỉ là sự "thay đổi màu da trên xác chết" của cuộc chiến tranh xâm lược Việt Nam kể từ sau Tết Mậu Thân.

Ngày 15 tháng 2 năm 1971 - nghĩa là trọn nửa tháng Mỹ - nguy đánh ra đường 9 - Nam Lào, tờ Thời báo (Time) của Mỹ bộc bạch chủ định đó của Nhà Trắng. Nhưng đối phương đã nhảm trong "nước cò" này.

Ngay khi được trên thông báo về kế hoạch hành binh của Mỹ - nguy ra đường 9 - Nam Lào, tôi đã nghĩ ngay tới bước phiêu lưu đầy chủ quan của các chiến lược gia Hoa Kỳ. Bởi điều đơn giản đầu tiên: Nơi đây là chiến trường rừng núi, không phải là "đất dụng võ" của cả lính Mỹ - lẫn nguy. Lễ thứ hai - đã từ lâu, trong tầm nhìn của Bộ thống soái Việt Nam, đường 9 - Nam Lào là chiến trường dành cho sự đối đầu giữa chủ lực hùng mạnh của miền Bắc với bất cứ lực lượng nào của đối phương. Đường 9 là nơi có chính diện rộng nhất của tuyến chi viện chiến lược bao gồm cả hành lang đông và tây Trường Sơn, là cửa mở quyết định nhất. Do vậy, ta đã tập trung binh lực kỹ càng, đặc biệt là xây dựng thế trận tác chiến phòng không, lực lượng chiến đấu tại chỗ, cơ sở hậu cần kỹ thuật dự trữ hùng hậu của chiến trường. Lực lượng chủ lực tinh nhuệ thiện chiến của ta, đặc biệt là lực lượng dự bị chiến lược trên miền Bắc sẽ không buông tha mọi động thái của địch ở địa bàn chiến lược này.

Luôn hằn sâu trong tâm tưởng ý nghĩ đó, nên khi địch đưa quân ra đường 9, tôi dám chắc với mấy anh trong Bộ Tư lệnh rằng: Mỹ -

nguy đã "chui đầu vào rọ".

Thực hiện lệnh của Bộ Tư lệnh chiến dịch và chỉ thị của anh Văn Tiến Dũng, khi bộ binh địch ồ ạt theo đường 9 tràn lên tây Trường Sơn, rồi các trung đoàn không vận của chúng rục rịch "cắt cánh", Bộ Tư lệnh Trường Sơn kịp thời điện cho các đơn vị, binh trạm: Nhử địch vào thật sâu, sẵn sàng chủ động tiến công vào các đội hình trực thăng của chúng. Sử dụng mọi vũ khí, phát huy mọi tầm hỏa lực, kiên quyết tiêu diệt địch, với khẩu hiệu: "Cứ cho nó đến, quyết không cho về".

Trong ba ngày đầu, trực thăng bay đầy trời khu vực Sê Pôn, Bản Đông, đổ quân ào ạt. Thấy quá "ngon ăn", một vài đơn vị phòng không nôn nóng, đề nghị cho đánh. Bộ Tư lệnh vẫn kiên trì, bình tĩnh chỉ thị cho lực lượng cao xạ theo dõi, bám sát các hoạt động của địch. Chỉ được sử dụng súng máy, nhưng cũng chỉ là gây cho đối phương chủ quan.

Sang ngày thứ tư, ngoài đổ quân, máy bay địch đã trút theo vũ khí, trang bị. "Mẻ vó" đã nặng tay, chúng tôi phát lệnh nổ súng.

Lực lượng cao xạ của Trung đoàn 591 (ở Bản Đông), các trung đoàn, tiểu đoàn cao xạ cơ động của Binh trạm 41 (ở Cu Bốc), Binh trạm 27 (ở Bản Đông - cầu Ka Ky) và Binh trạm 18 (ở Tà Khổng) đã cùng hỏa lực phòng không của chiến dịch tập trung diệt trực thăng và lực lượng đổ bộ đường không của địch.

Lưới lửa phòng không "thiên la địa võng" của ta đã chụp lên đầu thù. Máy bay bị hạ. Lính đổ bộ đường không lớp bị tiêu diệt, lớp bị bắt. Mỹ - nguy. "lâm nạn" ở đường 9 trở thành đề tài nóng hổi, hấp dẫn đối với các hãng thông tấn, báo chí Âu - Mỹ.

21 giờ ngày 10 tháng 2 năm 1971, đài BBC phát đi từ London bản tin: Quân đội Việt Nam cộng hoà tiến quân lên đường mòn Hồ Chí Minh đã vấp phải lưới lửa phòng không dày đặc chưa từng thấy của Bắc Việt, 50 chiếc máy bay lên thẳng bị bắn hạ.

Vào thời điểm đó, tại địa đạo chỉ huy sở Bộ Tư lệnh, cán bộ, nhân viên đều ngồi bên chiếc loa lắng nghe những âm thanh tuyệt vời từ trận địa tiền duyên vọng về do máy điện thoại phát ra. Ba chiếc, năm chiếc, rồi tám chiếc rơi... Cả chỉ huy sở reo ồ lên; không khác gì cảnh xem bóng đá trước máy thu hình ngày nay: Sút - vào. Sút vào!

Thực tế số máy bay địch "gửi xác" ở cao điểm nam - bắc đường số 9 còn gấp nhiều lần số mà đối phương thú nhận.

Riêng hai ngày 8 và 9 tháng 2, lực lượng phòng không Trường Sơn đã bắn rơi 50 chiếc.

Ở cánh đông, Binh đoàn 70 - chủ yếu là các Sư đoàn 304, 308, 320 do anh Cao Văn Khánh làm Tư lệnh, anh Hoàng Phương làm Chính uỷ, đã thực hành phản công, tiêu diệt và bắt gần như toàn bộ lực lượng bộ binh địch hành quân lên Trường Sơn theo đường số 9. Đặc biệt, Trung đoàn 64 Sư đoàn 820 đã lập công xuất sắc bắt sống đại tá Nguyễn Văn Thọ - Lữ đoàn trưởng và toàn bộ ban tham mưu lữ đoàn dù số 3 quân nguy Sài Gòn.

Đúng là "lửa thử vàng", cuộc chiến đấu đầy máu lửa, hy sinh cũng chính là thử thuốc thử nhiệm màu, làm ảnh xạ những tố chất tinh tuý của người lính Trường Sơn. Đó là khi Mỹ - nguy tung toàn bộ thê đội 2, lực lượng thiện chiến nhất vào tham chiến nhưng đều bất lực; tình thế chiến trường cho phép chúng ta từ phản công chuyển sang tiến công, đánh bại hoàn toàn quân địch, kết thúc chiến dịch. Nhưng tiến công được hay không lúc này lại tùy thuộc vào vấn đề có đảm bảo được 2.000 quả đạn pháo lớn, 1.000 tấn đạn và lương thực cho hướng chủ yếu hay không. Điều này đã được cuộc họp vào đầu tháng 3 của Bộ Tư lệnh chiến dịch mà anh Phan Hữu Đại được triệu tập dự, nhận nhiệm vụ, kết luận:

- Tất cả trông chờ "câu trả lời" của Binh trạm 27.

Trong ngày hôm đó, tôi nhận được liên tiếp điện của các anh Lê Trọng Tấn, Văn Tiến Dũng và anh Võ Nguyên Giáp, chỉ thị: Phải bằng mọi cách bảo đảm đủ vũ khí, đạn dược, lương thực cho các hướng chiến dịch. Đồng thời giữ cho được hành lang phía tây, tập trung sức vận chuyển chi viện kịp thời cho Tây Nguyên, Khu 5, Nam Bộ để đánh bại các cuộc hành quân phối hợp của địch.

Kết cục là bộ đội Trường Sơn đã không phụ lòng mong mỏi của trên, của đơn vị bạn. Ngày 12 tháng 3, kế hoạch vận chuyển bảo đảm cho chiến dịch tiến công đã được Binh trạm 27 và Binh trạm 9 hoàn thành xuất sắc, để sáng ngày 12 pháo ta cấp tập mở màn giai đoạn chuyển sang tiến công trên toàn mặt trận. Tư lệnh cánh đông Cao Văn Khánh gửi điện cảm ơn, đánh giá cao công lao của bộ đội Trường Sơn.

Trong những tháng ngày hào hùng này đã xuất hiện nhiều tập thể, cá nhân làm sáng danh bộ đội Trường Sơn, tiêu biểu là Anh hùng Nguyễn Văn Thân, Anh hùng công binh Nguyễn Bá Tòng...

Ở cánh tây, bộ đội Trường Sơn - chủ lực là Sư đoàn 968 dưới sự chỉ huy của các anh Hoàng Thế Thiện, Nguyễn Hoà..., đã phối hợp cùng bạn tiêu diệt nhiều sinh lực địch ở Thác Hải, Nậm Lực, Nậm Tiếng, Keng Coọc; giải phóng nhiều khu vực dân cư. Sư đoàn 2 Quân khu 5 phối thuộc vây lấn, tiến công tiêu diệt trung đoàn 1 sư

đoàn 1 bộ binh nguy ở cao điểm 723, tiếp đó đánh thốc lên điểm cao 660, diệt và bắt hàng hơn một nghìn tên.

Ở phía nam, Binh trạm 41 phối hợp với Sư đoàn 324 thuộc Quân khu Trị-Thiên đánh thiệt hại nặng sư đoàn thủy quân lục chiến nguy tại các điểm cao 550, 540, 532. Biết không thể trụ lại được, địch buộc phải cho trực thăng liều mạng bốc số quân còn lại trên điểm cao 400, điểm cao 550. Bị hỏa lực phòng không các Binh trạm 41, 32, 33 vây bủa, 40 trực thăng bỏ xác. Những chiếc còn lại cuống cuống tháo chạy. Sĩ quan, binh lính địch tranh nhau bám càng máy bay để thoát thân. Nhưng thoát được bao nhiêu! Cảnh tượng ly kỳ đó đã được phóng viên phương Tây ghi lại và đăng tải trên nhiều tờ báo nước ngoài lúc bấy giờ. Quả là nỗi kinh hoàng đối với sĩ quan, binh lính địch và gây chấn động dư luận quốc tế.

Đó còn là bằng chứng về sự thảm bại của công thức: "Lực lượng nguy, cố vấn chỉ huy, hỏa lực, hậu cần Mỹ" - xương sống của chiến lược "Việt Nam hoá chiến tranh".

Giữa lúc chiến sự diễn ra vô cùng ác liệt, tôi gọi điện hỏi anh Hoàng Xuân Điền - Binh trạm trưởng Binh trạm 33:

- Mức độ tranh chấp các điểm cao thế nào? Có gì trở ngại cho vận tải không?

Anh Điền trả lời:

- Báo cáo Tư lệnh, ta chốt ở những cao điểm trọng yếu, bình độ cao hơn, bố trí hỏa lực mạnh hơn, hoàn toàn áp đảo các cao điểm của địch. Về vận tải cơ giới, tốc độ và đội hình xe vẫn bảo đảm.

Tôi dặn thêm:

- Phải nắm tình hình thật chắc; không chế chặt địch. Bố trí xe vận tải chạy sớm, nâng quy mô đội hình xe. Bất luận tình huống nào cũng không để gián đoạn vận tải chiến lược.

Ngày 23 tháng 3 năm 1971, chiến dịch phản công đường 9 - Nam Lào kết thúc, toàn thắng. Cuộc hành quân "Lam Sơn-719"- cố gắng cuối cùng trong cơn "giấy chết" của chiến lược "Việt nam hoá chiến tranh" thất bại thảm hại. Âm mưu cắt đứt tuyến đường Trường Sơn bằng sức mạnh tổng lực trong tổng thể chiến lược chiến tranh ngăn chặn tuyến chi viện chiến lược đã hoàn toàn thất bại.

Địch hy vọng làm chủ và biến đường 9 thành "lưỡi dao" cắt ngang tuyến vận tải quân sự Trường Sơn, song ta đã làm chủ con đường này từ Bản Đông đến Mường Phìn. Đội hình vận tải quy mô lớn vẫn qua lại bình thường. Bộ chỉ huy tiền phương Trường Sơn do các anh Hoàng Thế Thiện và Nguyễn Hoà - những cán bộ cao cấp có bề dày chiến tích và kinh nghiệm chỉ huy chiến đấu từ thời kỳ kháng

chiến chống Pháp, vẫn trụ vững tại huyện lỵ Sê Pôn, sát cánh cùng cấp uỷ, chính quyền bạn suốt chiến dịch.

Ngày 18 tháng 2 - đúng vào lúc ta và địch đang giành giật nhau từng mỏm đồi, khe cạn... tại Bản Đông, Sê Pôn, thì đài AFP đưa tin: Quân Việt Nam cộng hoà đã chiếm được huyện lỵ Sê Pôn.

Ngay lập tức tôi gọi điện cho anh Thiện. Biết địch đưa tin xằng bậy, chúng tôi bàn cách "bịt miệng" chúng lại và dạy cho chúng một bài học.

Rất may là liền đó, anh Song Hào gọi điện vào, anh gợi ý nên cho ghi âm lời phát biểu của đồng chí Chủ tịch huyện Sê Pôn. Thật là đơn giản! Và đúng tới ngày 19 tháng 2 năm 1971, Đài Tiếng nói Việt Nam đã phát đi lời của đồng chí Bun Đi - Chủ tịch huyện Sê Pôn. Địch bị "đo ván" trong cuộc khẩu chiến này. Sau đêm hôm đó đài Sài Gòn, đài AFP không thấy nói gì đến Sê Pôn, đường 9 nữa.

Suốt chiến dịch, các anh Võ Nguyên Giáp, Văn Tiến Dũng, Đinh Đức Thiện nhiều lần gọi điện giao nhiệm vụ, kiểm tra hoạt động của tuyến chi viện Trường Sơn. Nhưng chỉ khi "sóng gió lui rồi" - tôi mới có cuộc nói chuyện đầy đủ qua điện thoại với anh Văn:

- Báo cáo anh, gần hai tháng diễn ra chiến dịch và tham gia chiến dịch, chẳng những vận tải không bị tắc, mà khối lượng hàng chuyển giao các chiến trường tăng gấp hai lần, thời gian đưa hàng đến đích cũng nhanh hơn, chỉ bằng nửa thời gian trước đó. Không khí đánh địch, làm đường, vận chuyển trên toàn tuyến chẳng khác gì ngày hội.

Quả đúng vậy, trong cuộc chiến này, khi mà đối phương huy động tới đa sức mạnh tổng lực: hòng xoá đường Trường Sơn; khi mà biết bao đồng chí, đồng bào ngã xuống, nằm lại vĩnh viễn với những đồi lau xơ xác, những bìa rừng khuất nẻo... vì sự sống của con đường, vì sự toàn thắng của chiến dịch, nếu như ai đó thi vị hoá hết thảy sẽ là tội lỗi. Nhưng nếu không tìm thấy cội nguồn chiến thắng từ những bước chân nhún nhảy của các chàng trai, cô gái Pa Cô trên đường tải đạn trong âm vang réo rất tiếng đàn Ta Lư, hay điệu lăm vông của những nam nữ chiến sĩ Quân giải phóng Lào sau từng trận đánh..., thì cũng khó lý giải hết tầm thế của chiến công này..., và vì sao ta chiến thắng!

Về phía Mỹ, cuộc chiến tranh xâm lược Việt Nam đến thời điểm này đã tròn 17 năm với 4 đời tổng thống. Dù là "Phòng tuyến chống xâm nhập" dưới "triều đại" Ai-xen-hao; các cuộc hành quân "Hoành Sơn" thời Kennedy; "Hàng rào điện tử McNamara", chiến thuật huỷ diệt cửa khẩu với hàng loạt vũ khí, khí tài tinh vi, hiện đại thời Giôn-xơn; rồi đỉnh cao là hành quân "Lam Sơn-719" của tập đoàn Nixon...,

thì mục tiêu chiến lược xuyên suốt của đế quốc Mỹ là chặn cắt, vô hiệu hoá tuyến vận tải quân sự Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh. Các đời Tổng thống Mỹ đều luôn tỏ rõ mình là "con bạc" khát nước trong "canh bạc" ngăn chặn. "Cuộc hành quân Lam Sơn-719, vì thế, được xem là nỗ lực cuối cùng của Mỹ trong canh bạc này.

Với ý nghĩa đó, thắng lợi của chiến dịch Đường 9 - Nam Lào đối với bộ đội Trường Sơn là thắng lợi tổng hợp. Chiến dịch Đường 9 - Nam Lào là khúc tráng ca của cuộc chiến đấu chống ngăn chặn trên tuyến đường mang tên Bác. Bởi mấy lẽ:

- Ta đã biến được âm mưu của đối phương hòng chặt đứt tuyến chi viện chiến lược, ngay khu vực đường 9, thành kết quả mở rộng thêm chính diện, phát triển thêm chiều sâu của tuyến, thực hiện vượt chỉ tiêu chi viện về người và vật chất cho các chiến trường.

- Lần đầu tiên, tuyến vận tải chiến lược đã hoàn thành nhiệm vụ chỉ huy tác chiến hiệp đồng binh chủng trên một cánh của chiến dịch. Ở cánh này, bộ đội Trường Sơn đã phối hợp với bạn đánh tiêu diệt lực lượng đổ bộ đường không, các cuộc hành quân nóng lán của địch; giữ vững và củng cố hành lang chiến lược, mở rộng vùng giải phóng của bạn ở Trung - Hạ Lào.

Như một hệ quả tất yếu, thực tiễn sống động quá trình thực hành tác chiến và bảo đảm cho chiến dịch, đã khẳng định tuyến vận tải Trường Sơn vừa là một tuyến vận tải quân sự chiến lược, vừa là một hướng chiến trường vô cùng quan trọng. Bộ đội Trường Sơn không chỉ là lực lượng phục vụ chiến đấu, vận chuyển chi viện nhằm thoả mãn yêu cầu chiến trường mà còn là lực lượng tác chiến ở một hướng rất hiệu quả. Đồng thời, tuyến vận tải quân sự Trường Sơn vừa là một căn cứ chiến lược trực tiếp của các chiến trường Nam Đông Dương, vừa là căn cứ chiến dịch.

Tổng hợp những yếu tố kể trên, khẳng định một sáng tạo mới của Đảng ta trong tổ chức xây dựng quân đội, tổ chức chiến trường và điều hành chiến tranh.

Nắm bắt thời cơ địch bị thảm bại ở đường 9 - Nam Lào, các chiến trường trên toàn miền Nam đẩy mạnh tiến công địch ở cả nông thôn, rừng núi, đô thị. Thế và lực của Mỹ - nguy giảm sút, lún sâu vào bị động, lúng túng. Cục diện chiến trường thay đổi hoàn toàn có lợi cho ta.

Đối với tuyến vận tải quân sự Trường Sơn, chiến dịch Đường 9 - Nam Lào kết thúc, cũng là lúc mùa khô sắp qua. Bộ Tư lệnh quyết định mở chiến dịch vận chuyển nước rút, hoàn thành nốt những chỉ tiêu chưa đạt; đặc biệt ưu tiên vận chuyển bảo đảm cho Nam Bộ; tổ

chức tốt việc đưa ngoại tệ vào cho B2 và Bộ Tư lệnh 470.

Khi tiếng súng trên chiến trường đường 9 tạm lắng, thì địch lại có điều kiện tập trung máy bay đánh phá tuyến vận tải Trường Sơn. Từ mùa khô 1970 - 1971, địch thay đổi thủ đoạn, chuyển từ phá cầu đường sang đánh tiêu diệt sinh lực của ta; chủ yếu là bắn xe, trận địa phòng không, kho tàng... Đối tượng nguy hiểm nhất của tuyến vận tải lúc này là máy bay AC.130.

Từ đầu mùa khô này, khi AC.130 "túc trực" hết đêm này sang đêm khác từ đầu đến cuối tuyến, đặc biệt là khu vực nam - bắc đường số 9, hầu như không đoàn xe nào của ta không bị loài "ác quỷ" này phát hiện tiến công.

Do chủ quan, thậm chí say sưa với chiến thắng, chậm nắm bắt, nghiên cứu thủ đoạn đánh phá cũng như khí tài mới của địch, nên khi xe bị bắn cháy, lái xe thương vong ngày càng nhiều, đã có một số cán bộ, lái xe không khỏi hoang mang, lo lắng. Theo báo cáo của một vài binh trạm, cá biệt có lái xe thoái thác chở vũ khí, đạn, xăng dầu. Đây là hiện tượng không bình thường, chưa có tiền lệ đối với binh chủng vận tải Trường Sơn.

Thường thì khi đối phương sử dụng khí tài mới cũng gây cho ta lao đao một thời gian. Lúc này không chỉ đơn vị mà ngay trong Bộ Tư lệnh cũng có sự đánh giá khác nhau. Đa phần cho rằng AC.130 phát hiện được xe trong đêm tối, xác suất đánh trúng mục tiêu rất cao. Nhưng cũng có ý kiến cho là nó cũng chỉ đánh như trước, lái xe sợ đạn 40 ly bắn dai và rất quá, bỏ chạy, nên xe bị bắn cháy.

Không thể giải quyết vấn đề này bằng tranh cãi, Bộ Tư lệnh quyết định tổ chức một đợt đi thực tế để có cơ sở nghiên cứu và kết luận chính xác. Phó Chính uỷ Lê Xy đi cùng một đoàn xe về Bản Đông. Binh trạm trưởng Binh trạm 27 Phan Hữu Đại chỉ huy đội hình xe theo đường 16 chạy từ Chà Lỳ vào Dốc Thơm. Tham mưu phó phòng không Trần Trung Tín xuống trực tiếp chỉ huy Trung đoàn 591 đánh AC.130.

Ngày hôm sau, chúng tôi nhận được báo cáo đánh giá khá thống nhất: Máy bay AC.130 có khả năng phát hiện ô tô đang hoạt động trong đêm tối. Tầm hoạt động của chúng trên 3 cây số, chủ yếu bắn đạn 40 ly, gây sát thương trên phạm vi rộng. Đội hình xe đang chạy, khi gặp AC.130, mặc dù tắt hết đèn gầm vẫn bị phát hiện. Trường hợp cho xe dừng lâu, máy nguội thì chúng không phát hiện được. Với tầm hoạt động khá cao, cao xạ 37 ly của ta chót ở trọng điểm, gần như bị vô hiệu hoá đối với AC.130.

Sau này kết hợp nghiên cứu tài liệu, chúng tôi nhận biết đầy đủ

hơn về AC.130. Đây là loại máy bay được trang bị tia hồng ngoại, phương tiện phát hiện tia lửa điện của động cơ xe, phương tiện khuếch đại ánh sáng mờ để nhận rõ mục tiêu trong đêm tối; sát thương mục tiêu chủ yếu bằng súng 40 ly, 20 ly, tên lửa tầm ngắn.

Vấn đề đã ngã ngũ. Bộ Tư lệnh kết luận: Máy bay AC.130 là đối tượng cực kỳ nguy hiểm đối với xe vận tải hoạt động ban đêm.

Nguy hiểm nhất là AC.130 có ưu thế hoạt động trên không với thời gian dài, bay bằng vòng lượn ngắn, tạo thành một "pháo đài di động", thay nhau liên tục không chế đánh phá đội hình xe của ta. Vì vậy toàn tuyến phải có biện pháp đối phó tổng hợp sáng tạo, linh hoạt, bí mật bất ngờ. Trước tiên phải nắm thật chắc quy luật hoạt động của địch, nắm vững tư tưởng tiến công, tổ chức chạy "lấn sáng lấn chiều". Điều chỉnh lại lưới lửa phòng không tích cực đánh địch, kết hợp pháo 37 và 57 ly có khí tài. Tăng cường nghi binh, cho một số xe cũ, hồng chạy thực sự để hút địch vào hướng nghi binh.

Sau khi thông báo cho các đơn vị trên tuyến kết luận của Bộ Tư lệnh, tôi trực tiếp điện đề nghị Bộ Tổng tham mưu tăng cường pháo 57 ly có khí tài và tên lửa. Tiếp đó, ngày 25 tháng 3, tôi cùng anh Lê Xy xuống Binh trạm 32 và Binh trạm 33 nghiên cứu để mở những đoạn đường đi qua rừng già, lấy tán rừng làm nguy trang.

Thực tế một lần nữa lại giúp chúng tôi tìm được lời giải tổng hợp cho "bài toán" hóc búa này. Điều đặc biệt lý thú là trước đó, Binh trạm 32 đã mở được 40 cây số đường dưới tán rừng già. ô tô đi trong đó ban ngày, máy bay địch rất khó phát hiện. Đúng là trong khó khăn, quần chúng đã có những phát kiến tuyệt vời.

Tôi nói với Binh trạm trưởng Đặng Văn Ngữ và Trung đoàn trưởng công binh Tô Đa Mạn:

- Thường thì "cái khó bó cái khôn", nhưng với bộ đội Trường Sơn, nhiều khi "cái khó mách bảo cái khôn".

Anh Ngữ và anh Mạn đề nghị cho tổ chức ô tô chạy ban ngày trong đường kín. Tôi và anh Lê Xy nhất trí, nhưng không phải triển khai ngay. Bởi lẽ với 40 cây số hiện có thì chưa thể cải thiện được tình hình. Có chăng, chỉ là thực nghiệm.

Từ Binh trạm 32 trở về chỉ huy sở, tôi cho triệu tập các cơ quan tham mưu công binh, vận tải bàn khẩn trương mở đường kín và tổ chức một đội do các anh Tô Đa Mạn, Phan Quang Tiệp phụ trách khảo sát để mở tuyến đường kín từ Binh trạm 32 chạy thẳng vào khu vực ba biên giới. Tham mưu trưởng công binh Phạm Diêu rất tâm đắc chủ trương mở đường kín. Anh nói:

- Phương án này rất khả thi. Đường 69 dành cho xe con nối từ

đường 18 về sở chỉ huy Bộ Tư lệnh dài 50 cây số, kín như bưng, lâu nay chúng ta vẫn cho xe con chạy ban ngày khá an toàn.

Tôi kết luận:

- Việc mở đường kín, cơ bản đã được thống nhất. Đề nghị cơ quan tham mưu công binh nắm lại toàn bộ những tuyến đường kín đã có kể cả đường kín cục bộ của các binh trạm. Khi có kết quả của đoàn khảo sát, sẽ hoàn chỉnh phương án cụ thể. Vấn đề này đến nay chúng ta mới tính đến là quá chậm, nếu không nói là đã lãng quên một trong ba yếu tố mà cổ kim đã dạy là địa lợi. Có được một con đường bảo đảm cho vận chuyển quy mô lớn giữa ban ngày trong rừng già là một đặc ân của thiên nhiên, phải triệt để khai thác. Đồng thời ta vẫn kết hợp cho xe đi đội hình nhỏ vừa chạy ban đêm, vừa tăng khối lượng hàng bổ sung, vừa phân tán địch. Có như vậy mới đáp ứng cục diện chiến trường thay đổi từng ngày, từng giờ, bảo đảm cho chiến trường đánh to thắng lớn được.

Tròn 20 ngày cắt rừng dổi tìm, một sáng đoàn khảo sát trở về, vào thẳng chỗ tôi làm việc. Áo quần ai cũng đỏ quạch một màu đất nhưng dáng vẻ hồ hởi, phấn khởi vô cùng. Tôi cho mời chỉ huy cơ quan tham mưu sang. Tất cả chụm đầu trên tám bản đồ mà đoàn khảo sát vạch sẵn đường chì, khoanh tròn các cột mốc quan trọng mà đường kín sẽ đi qua. Ánh mắt hết thấy cứ rạng dần theo tay anh Tô Đa Mạn rê đi trên tám bản đồ đó.

Tôi trao đổi thêm với anh Phạm Diêu: Huy động các kỹ sư cầu đường có năng lực, ngay chiều và tối đó phải hoàn chỉnh phương án để sáng mai trình Thường vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh.

Sáng hôm sau, phương án mở đường kín được đề xuất. Qua khảo sát thực địa, tuyến đường này dài 700 cây số. 70 phần trăm đường kín đi dưới tán rừng già, quãng qua rừng non, rừng thưa chiếm 22 phần trăm, còn lại là qua quãng trống, suối cạn.

Về xác định tuyến, tôi đề nghị:

- Trong quá trình khảo sát, thi công tiếp tục điều chỉnh để tận dụng lợi thế rừng. Giải pháp cho quãng trống còn lại có thể đào cây le và những cây dễ sống, trồng để nguy trang.

Theo gợi ý của tôi, anh Mạn bổ sung:

- Đoạn đường từ Binh trạm 32 đến ngã ba biên giới, nếu tận dụng tối đa rừng già, sẽ dài thêm khoảng 100 cây số. Như vậy, tổng chiều dài đường kín sẽ là 800, thay vì 700 cây số.

Về tổ chức thi công, sẽ tiến hành nhiều mũi, hợp điểm, để nhanh chóng thông tuyến. Đường kín dành cho xe tải chạy ban ngày, chạy thẳng đến điểm giao hàng, không theo cung, trạm như trước, nên

nếu như chỉ hoàn chỉnh từng đoạn cục bộ, vẫn không đưa vào sử dụng được.

Lực lượng thi công dự kiến gồm ba trung đoàn công binh cơ động và sáu tiểu đoàn trực thuộc binh trạm; vật tư kỹ thuật huy động 30 máy xúc C100, 20 máy xúc DT75, 800 tấn thuốc nổ, 36 xe ben, toàn bộ lực lượng chia làm bốn mũi, mỗi mũi phụ trách 200 cây số. Thời gian thi công chủ yếu là ban ngày, có thể "lấn đêm".

Bộ Tư lệnh bảo đảm đủ gạo, thực phẩm, thuốc sốt rét... Khởi công ngày 20 tháng 4 năm 1971, dự kiến kết thúc đầu năm 1972.

Các anh Lê Xy, Nguyễn Lang hỏi:

- Thời gian thi công có thể nhanh hơn được không?

Anh Phan Quang Tiệp trả lời:

- Báo cáo, ta thi công vào mùa mưa, nếu huy động thêm lực lượng làm đường cũng không hiệu quả. Vả lại đường kín cũng chỉ có thể sử dụng trong mùa khô. Nền đường không cơ bản, chỉ cần đôi chút mưa dầm, sẽ lầy lún, khó khắc phục.

Tôi cho đây là một ý kiến chí lý.

Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh hoàn toàn nhất trí phương án mà cơ quan công binh đề xuất.

Kết luận hội nghị, tôi nhấn mạnh:

- Từ sáng tạo của quần chúng, những kinh nghiệm hoạt động trên một số đoạn đường kín đã có, và phương án do Tham mưu trưởng công binh trình bày, Bộ Tư lệnh đã bổ sung và nhất trí đây là một phương án táo bạo, có tính khả thi cao, có tầm chiến lược.

Bởi lẽ nó đã khai thác triệt để yếu tố địa lợi mà binh pháp xưa từng khái quát, để nâng lên tầm cao của nghệ thuật quân sự. Tuy chúng ta tính đến chậm, nhưng chưa quá muộn. Bộ Tư lệnh tin chắc sẽ thành công. Lúc đó công trình đường kín sẽ góp phần loại trừ hữu hiệu hơn AC.130. Từ nay đến khi hoàn thành tuyến đường kín, chờ thì thấy lâu, nhưng cứ làm và lúc nó đến thì rất nhanh.

Vì vậy phải triển khai chuẩn bị đồng bộ, chu đáo để không mất thời cơ. Trước hết, cơ quan tham mưu công binh phải tung hết kỹ sư, cán bộ chỉ huy bám sát các mũi, vừa điều chỉnh thiết kế, vừa hướng dẫn thi công. Tranh thủ tối đa đưa tuyến đường vào dưới tán rừng già. Đây là đường dã chiến, để giữ được bí mật lâu chỉ thiết kế mặt đường cho một làn xe; triệt để không chặt cây, dù phải đi đường vòng, dài hơn. Cứ 200 mét, làm chỗ tránh cho hai xe; một cây số, có chỗ tránh cho 10 xe; 10 cây số, có chỗ tránh cho một đại đội xe 36 chiếc; nơi bằng phẳng, làm đường đôi song song, bảo đảm cho trung đoàn xe vào ra liên tục, không ùn tắc. Ở những nơi nền đường yếu,

cầu, ngầm, nơi rừng thưa, trống trải, phải bố trí đủ công binh chết để bảo đảm giao thông, dễ nguy trang; bố trí đủ xe xi-téc tưới nước khắc phục bụi đất, tránh địch phát hiện.

Về vận chuyển, phải kết hợp cả ba cách: Vận chuyển đội hình lớn đi ban ngày trên đường kín; vận chuyển đội hình nhỏ đi ban đêm trên đường công khai; đồng thời chọn những cán bộ, chiến sĩ lái xe dũng cảm, mưu trí, tổ chức một số tiểu đội chạy ở những tuyến đường "hấp dẫn", chuyên làm nhiệm vụ nghi binh, thu hút giam chân lũ "ác điều" AC.130 để cao xạ tiêu diệt. Trên đường kín, không được vận chuyển ban đêm. Đội hình tiến công trên đường kín là đại đội trong trung đoàn. Mỗi trung đoàn có từ 9 đến 12 đại đội; không có cấp tiểu đoàn. Mỗi đại đội biên chế 36 xe, chủ yếu là ZiL 130 mới; có xe bảo đảm kỹ thuật đi cùng.

Các Cục Chính trị, Tham mưu tác chiến, Tham mưu vận chuyển bố trí đủ cán bộ để đặt các trạm chỉ huy, lắp đặt hệ thống thông tin hữu tuyến, trạm thu phát bộ đàm sóng ngắn, điểm cấp phát xăng dầu, trạm y tế, đội kích kéo... Tất cả phải bố trí theo cự ly phù hợp nhất suốt toàn tuyến.

Lực lượng phòng không (cao xạ, tên lửa) bố trí trận địa thật, trận địa nghi binh trên đường công khai; phải chọn đúng vị trí phù hợp và cách đánh linh hoạt, để vừa kéo địch ra những tuyến đường mình đã chọn, vừa bảo vệ đội hình xe vận tải ban đêm trên đường công khai; vừa sẵn sàng đánh địch nếu từng đoạn đường kín bị lộ.

Các phân đội bộ binh kết hợp với quân và dân bạn Lào tại chỗ kịp thời phát hiện, dập tắt thám báo, biệt kích nếu chúng xuất hiện.

Mặc dù bị cuốn hút bởi bao công việc trong suốt mùa mưa và đầu mùa khô 1971-1972, nhưng đến ngày thông xe "đường kín" là cả một chuỗi dài thấp thỏm hồi hộp. Bộ Tư lệnh phân công anh Lê Xy đặc trách chỉ đạo chuẩn bị lực lượng vận tải, kho và tổ chức chỉ huy để khi thông "đường kín" sẽ tổ chức vận tải ô tô cấp trung đoàn.

Đúng như dự kiến, ngày 30 tháng 1 năm 1972, "đường kín" thông toàn tuyến. Tôi cùng anh Lê Xy và một số cán bộ binh chủng, chính trị, hậu cần trực tiếp kiểm tra lần cuối để định ngày đưa vào sử dụng. Toàn đoàn gồm 5 xe con, chỉ đi ba ngày là tới điểm chót cùng. Dự tính nếu xe vận tải đi đội hình lớn phải mất 5 ngày. So với vận tải theo cung, nhanh hơn từ 15 đến 20 ngày. Quả là một kết quả vô cùng lý tưởng đối với các nhà vận tải.

Ngày 10 tháng 2 năm 1972, đội hình xe của Trung đoàn 13 vận tải ô tô - một trung đoàn thiện chiến được chọn chạy khánh thành "đường kín". Đồng thời, để mừng công trình đặc biệt quan trọng này,

Bộ Tư lệnh quyết định mở liên tiếp hai chiến dịch vận tải quy mô lớn lấy tên là "Đồng Xoài" và "Bình Giã".

Lúc này, anh Đặng Tính - Tư lệnh kiêm Chính uỷ Quân chủng phòng không - Không quân được Bộ Chính trị đưa vào giữ chức Chính uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn thay anh Vũ Xuân Chiêm về công tác ở cơ quan Bộ.

Với bản lĩnh kiên cường được tôi luyện qua thực tiễn chiến đấu, luôn lạc quan, nhiệt tình tới mức say sưa công việc, anh Đặng Tính "nhập cuộc" rất nhanh. Vừa vào tuyến, song cả hai chiến dịch "Đồng Xoài" và "Bình Giã", anh đều đề nghị Bộ Tư lệnh được xuống chỉ đạo trực tiếp tại thực địa. Cả hai chiến dịch này đều thắng lợi lớn.

Đối với bộ đội Trường Sơn, chiến dịch vận tải là một sáng tạo lớn về nghệ thuật chủ động tiến công hiệp đồng binh chủng; là một cách phát huy sức mạnh tổng hợp về vật chất, tinh thần để thúc đẩy, chuyển hoá tương quan lực lượng từng bước, buộc địch bị động đối phó.

Dưới góc độ vận tải thuần tuý, chiến dịch vận tải là đổi mới vận trù học, thực hiện vận chuyển quy mô lớn hơn, chính diện sâu hơn và rộng hơn về diện. Đặc biệt là đổi mới, thực hiện được phong cách chỉ huy trực tiếp, tập trung, thống nhất.

Mặc dầu từ mùa khô 1966-1967 ta đã từng bước phát triển quy mô, tổ chức vận tải cơ giới trên tuyến, nhưng suốt trong mấy năm liền, vẫn chỉ vận tải theo cung; chưa phát huy được sức mạnh chỉ huy tập trung, thống nhất, hiệu quả thấp, có anh em không ngần ngại mà nói rằng: Với cung cách này chỉ nặng "bốc lên dỡ xuống". Nói thì đơn giản. Nhưng tình hình cầu đường cùng với hoạt động đánh phá của địch khi đó buộc ta chưa thể làm khác. Đã có lúc tôi thử nghiệm nhập Binh trạm 33 và Binh trạm 34, song quyết định có tính "mệnh lệnh" này không hiệu quả.

Sau mấy năm trăn trở, nghiên cứu, chúng tôi nảy ra ý định:

- Trong khi chưa thể tổ chức chạy thẳng (cung dài) suốt tuyến, thử tổ chức chiến dịch vận tải. Quá trình thực hành chiến dịch, yêu cầu nhiệm vụ buộc ba hoặc bốn binh trạm "tự nguyện" gộp thành một tập đoàn, bỏ cung ngắn, chạy thẳng. Hiệu quả của những chiến dịch này không chỉ chở nhiều, nhanh quân và hàng cho chiến trường mà còn tác động "phá vỡ" được tư tưởng cục bộ, cát cứ của một số anh em muốn bám giữ cách tổ chức binh trạm.

Với một vài chiến dịch có tính chất thử nghiệm thắng lợi, từ năm 1970, chúng tôi liên tục tổ chức các chiến dịch "đột kích", "tổng đột kích", tạo thành phong trào sôi nổi khắp toàn tuyến.

Sau một thời gian dài "săn đuổi", ngày 14 tháng 8 năm 1972, đại đội 14 cao xạ 57 ly, Trung đoàn 591 bắn rơi một chiếc AC.130 tại ngã ba Máy Húc; nửa tháng sau, tiểu đoàn 67 tên lửa Trung đoàn 275 bắn cháy một AC.130 tại Na Bo. Lính lái xe hả hê, "tán":

- Điện cho Nixon đưa thêm AC.130 sang để ném đòn cho đã...

Đến đây, thủ đoạn đánh phá đội hình xe bằng máy bay AC.130 đã bị phá sản. Thêm một lần nữa trí tuệ, ý chí của con người Việt Nam lại chiến thắng nền công nghệ quân sự bậc cao của Hoa Kỳ.

Nhân thành tựu mới, ngẫm lại, tôi như thấy mình có khuyết điểm. Mặc dầu mấy năm trước, địch chưa sử dụng AC.130 để "săn" xe. Nhưng nếu chúng tôi chạy bèn hơn, sử dụng "đường kín" cho xe con chở hàng cục bộ, đặc biệt là những trục ngang ra các hướng chiến trường, chắc chắn đã tháo gỡ được một phần khó khăn.

Cũng vì vậy, nên có anh em nói: Nhờ máy bay AC.130 mà chúng ta có được đường cho xe vận tải chạy ban ngày. Chuyển được nhiều hàng nhanh hơn, bảo đảm cho chiến trường đánh to, thắng lớn.

Xây dựng hoàn chỉnh tuyến "đường kín" dài trên 800 cây số trong vòng 9 tháng để đưa vào vận tải cơ giới, ta giải quyết được cùng một lúc hai vấn đề:

- Vô hiệu hoá triệt để thủ đoạn đánh phá, chặn xe của địch bằng máy bay AC.130.

- Thực hiện vận tải cung dài đội hình lớn, đi thắng từ đầu đến cuối tuyến; kết thúc những năm tháng dai dẳng xe phải chạy ban đêm, vận chuyển theo từng cung trạm, vừa chậm vừa kém hiệu quả.

Lịch sử công binh Việt Nam, lịch sử ngành vận tải quân sự và lịch sử Quân đội nhân dân Việt Nam anh hùng có thể lưu ghi "đường kín" trên tuyến vận tải quân sự chiến lược là một sáng tạo lớn của bộ đội Trường Sơn từ trong máu lửa của cuộc chiến đấu vì sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Thắng lợi có ý nghĩa chiến lược của quân và dân ba nước Đông Dương trong xuân hè 1971, đặc biệt là chiến thắng Đường 9 - Nam Lào đã làm thay đổi quan trọng cục diện chiến tranh.

Trên chiến trường miền Nam, Mỹ - nguy chuyển hẳn sang thế phòng ngự.

Để thúc đẩy tình hình phát triển nhanh theo chiều hướng có lợi cho ta, từ mùa hè năm 1971, Bộ Chính trị Trung ương Đảng đã chủ trương phát triển thế tiến công chiến lược trên chiến trường miền Nam, đánh bại chiến lược "Việt Nam hoá chiến tranh", giành thắng

lợi quyết định trong năm 1972, buộc Mỹ phải chấm dứt chiến tranh bằng thương lượng trên thế thua.

Tháng 6 năm 1971, Quân uỷ Trung ương thông qua kế hoạch tác chiến năm 1972. Chiến trường bắc Quảng Trị được chọn là hướng tiến công chủ yếu.

Trung tuần tháng 10 năm 1971, anh Văn Tiến Dũng vào nắm tình hình chiến trường để chuẩn bị cho chiến dịch Trị-Thiên.

Ngày 20 tháng 10, anh Dũng có buổi làm việc với Bộ Tư lệnh Trường Sơn tại hậu cứ ở Bồ Trạch, Quảng Bình.

Sau khi được anh thông báo chủ trương của Bộ Chính trị và Quân uỷ Trung ương trong xuân hè 1972, tôi báo cáo tổng thể hoạt động của tuyến từ sau chiến dịch Đường 9 - Nam Lào.

Nghe xong, anh Dũng chỉ thị:

- Bộ Tổng tham mưu đã quyết định tăng cường thêm cho Tuyến 559 cao xạ và tên lửa phòng không. Anh Lê Văn Tri sẽ vào làm việc cụ thể. Các anh nghiên cứu tiếp, thấy cần bổ sung gì, báo cáo ngay lên Bộ. Đối với cuộc tiến công chiến lược năm 1972, chiến trường đòi hỏi Bộ Tư lệnh Trường Sơn phải bảo đảm khối lượng gấp nhiều lần những gì mà tuyến làm được trong chiến dịch Đường 9 - Nam Lào.

Nhận "dự lệnh" của trên, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh bàn tính thực lực, khả năng đảm đương, kết hợp những điều đúc kết trong thực tế công việc, chúng tôi nhận thấy một vấn đề nổi cộm lên là: Từ sau chiến dịch Đường 9 - Nam Lào, tuyến chi viện Trường Sơn đã phát triển hơn 130.000 cây số vuông, quân số xấp xỉ 80.000, với hơn 50 đầu mối (binh trạm, trung đoàn, sư đoàn) trực thuộc Bộ Tư lệnh. Hình thức tổ chức nếu vẫn duy trì quy mô cũ dễ phát sinh tình hình quan liêu, kém năng động trong lãnh đạo chỉ huy, dễ có những quyết định không kịp thời, thiếu chính xác.

Từ thực tế đó, và từ hiệu quả hoạt động bước đầu của Bộ Tư lệnh khu vực 470, Đoàn hậu cứ 571, chúng tôi quyết định tổ chức tuyến thành các Bộ Tư lệnh khu vực.

Ngày 20 tháng 7 năm 1971, Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng phê chuẩn phương án tổ chức mới của Bộ Tư lệnh Trường Sơn Theo đó, toàn tuyến hình thành bốn Bộ Tư lệnh khu vực 470, 471, 472, 478, Bộ Tư lệnh khu vực hậu cứ 571 và hai sư đoàn: Sư đoàn bộ binh 968, Sư đoàn cao xạ 377 phối thuộc. Mỗi khu vực có diện tích từ 20.000 đến 25.000 cây số vuông, đảm nhiệm một hướng chiến trường. Bộ Tư lệnh khu vực chỉ huy bộ đội hợp thành (5 - 6 binh trạm và một số trung đoàn binh chủng), có nhiệm vụ mở đường,

bảo đảm giao thông, vận chuyển chiến lược - chiến dịch, tổ chức hành quân, tác chiến bảo vệ hành lang, giúp bạn.

Riêng Sư đoàn 968 bộ binh vẫn tác chiến ở khu vực Savanakhet Saravan, Bloven, A-tô-pơ... Sư đoàn 377 phòng không chốt nam - bắc đường số 9.

Với bước điều chỉnh tổ chức tuyển lần này, các anh trong Bộ Tư lệnh Trường Sơn: Lê Đình Sum, Nguyễn An, Lê Nghĩa Sĩ, Nguyễn Lang, Hoàng Thế Thiện..., Tham mưu trưởng phòng không Ngô Huy Biên được cử làm Tư lệnh hoặc Chính uỷ từng khu vực. Ngoài anh Đặng Tính vào thay anh Vũ Xuân Chiêm, lúc này Bộ Chính trị tăng cường anh Phan Khắc Hy - Chính uỷ Bộ Tư lệnh Không quân vào làm Phó tư lệnh và đề bạt anh Trần Quyết Thắng - Chính uỷ Đoàn 565 làm Phó chính uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Bằng việc điều chỉnh biên chế tổ chức và đưa tuyển "đường kín" vào hoạt động, tuyển chi viện chiến lược Trường Sơn đã bước vào mùa khô 1972 với thế và lực mới. Đến cuối tháng 2 năm 1972, sau hai chiến dịch vận chuyển "Đồng Xoài", "Bình Giã", toàn tuyển đã bảo đảm đủ lượng hàng cho các chiến trường, tổ chức hành quân cho các đơn vị thực binh cấp trung đoàn, sư đoàn với trên 55 nghìn quân từ miền Bắc vượt Trường Sơn vào tăng cường cho chiến trường.

Đặc biệt, đã tổ chức bảo đảm cho ba tiểu đoàn pháo tầm xa, một tiểu đoàn xe tăng... vào thẳng chiến trường Nam Bộ, tạo nên sự thay đổi mạnh về tương quan lực lượng, gây bất ngờ lớn cho địch.

Ngày 30 tháng 3 năm 1972, cuộc tiến công chiến lược xuân - hè 1972 đồng loạt nổ ra trên khắp miền Nam. Ở hướng chủ yếu Trị - Thiên, ngày 2 tháng 5 ta giải phóng hoàn toàn tỉnh Quảng Trị, bắc Kontum. Nhưng cũng từ đó, cuộc chiến đấu của quân và dân ta nhằm giữ vững vùng giải phóng diễn ra vô cùng ác liệt. Kẻ địch vừa tập trung lực lượng phản kích chiếm lại những vị trí đã mất - đặc biệt là Thành cổ Quảng Trị, vừa tập trung máy bay, pháo từ các hạm tàu oanh kích triệt các nguồn tiếp tế. Binh trạm 19 thuộc Cục Vận tải trực tiếp bảo đảm cho mặt trận Đông Hà - Quảng Trị, từ hướng bắc bị tổn thất nặng. Các mũi chi viện khác cũng chững lại do các tuyến vận chuyển chiến dịch chỉ là đường độc đạo. Trong khi đó, chiến sĩ ta ở tiền duyên trông chờ từng viên đạn, nắm cơm, túi thuốc chiến thương...

Trong tình thế "nước sôi lửa bỏng" như vậy, đầu tháng 5, anh Đinh Đức Thiện cấp tốc vào thay mặt Quân uỷ Trung ương giao cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn đảm nhiệm việc chi viện cho mặt trận Đông

Hà - Quảng Trị.

Sau khi bàn bạc, cân nhắc mọi yếu tố, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh thống nhất phương án khẩn trương đưa Binh trạm 12 do anh Phạm Thái làm Binh trạm trưởng, anh Ngô Quang Bình làm Chính uỷ, lật cánh sang bắc Quảng Trị thay chân Binh trạm 19 để binh trạm này lùi ra Đồng Hới tập trung chuyển hàng vào giao cho Binh trạm 12 tại Xuân Bồ (Quảng Bình) và Hồ Xá (Vĩnh Linh); đồng thời, điều hai trung đoàn công binh, hai trung đoàn cao xạ 591, 210 bảo vệ tuyến vận chuyển của Binh trạm 12; điều Sư đoàn phòng không 377 và hai trung đoàn cao xạ khác tăng cường cho Quân khu Trị-Thiên và khu vực Đông Hà, Thành cổ Quảng Trị.

Anh Đinh Đức Thiện nhất trí phương án trên. Nhưng tôi biết anh trở ra Hà Nội không ít lo lắng. Anh tâm sự:

- Giá như có được phép phân thân, để tớ vừa ở lại với các cậu trong này, vừa cùng cơ quan Tổng cục tổ chức đối phó với "trò" phong toả của không quân và hải quân Mỹ trên miền Bắc thì tuyệt biết mấy. Lúc này, địch không chỉ đặt giao thông, cầu đường lên thành mục tiêu hàng đầu, mà chúng còn cho rải mìn, thả thủy lôi phong toả các cửa sông, cảng biển trên miền Bắc. Tình thế đang căng như dây đàn.

Nhiệm vụ vận chuyển phục vụ chiến dịch không được phép chậm trễ. Chính uỷ Đặng Tính, Phó chính uỷ Lê Xy cùng một số cán bộ chủ trì cơ quan xuống trực tiếp chỉ đạo, giúp đỡ Binh trạm 12 triển khai nhiệm vụ bảo đảm cho mặt trận Đông Hà - Quảng Trị.

Cùng lúc đưa Binh trạm 12 lật cánh sang làm nhiệm vụ vận chuyển chiến dịch ở hướng bắc, Bộ Tư lệnh giao cho Bộ Tư lệnh 478 nhiệm vụ bảo đảm cho chủ lực Trị-Thiên từ hướng tây và một số đơn vị chủ lực bắc Khu 5.

Thấy anh Lê Đình Sum - người đứng mũi chịu sào Bộ Tư lệnh 473, sức khỏe không bảo đảm, Bộ Tư lệnh quyết định để anh Phan Khắc Hy xuống làm Tư lệnh 473 và rút anh Sum về cơ quan.

Những ngày hè năm 1972, ở mặt trận Trị-Thiên, thử thách đối với những người lính Trường Sơn không chỉ là mưa lũ nắng cháy mà còn cả đạn bom, máu lửa. Nhưng vượt lên tất cả, đến cuối tháng 5, được lực lượng vận tải Tổng cục Hậu cần bảo đảm đủ chân hàng, Binh trạm 12 và Bộ Tư lệnh 478 đã vận chuyển, bảo đảm cho mặt trận Đường 9 - bắc Quảng Trị 8.000 tấn vật chất, các hướng khác của Trị-Thiên 3.700 tấn, tạo điều kiện cho các lực lượng của ta tiếp tục tiến công và giữ vững vùng giải phóng.

Yêu cầu nóng bỏng nhất của mặt trận Đông Hà - Quảng Trị lúc

này là bảo đảm vật chất cho lực lượng chốt giữ Thành cổ Quảng Trị. Do đường bộ đa phần là độc đạo bị đánh dồn dập, Bộ Tư lệnh kịp thời chỉ thị Binh trạm 12 nhanh chóng tổ chức một mũi vận chuyển "vu hồi" bằng thuyền máy do các đồng chí Hoàng Anh Tuấn, Ngô Văn Đạt chỉ huy tiến dọc theo bờ biển vào Gia Đăng, Mỹ Thủy; ngược sông Thạch Hãn lên tiếp tế cho Trung đoàn 48 đang chốt giữ Thành cổ. Mặc dù bị địch đánh chặn bằng máy bay, pháo hạm, vương thủy lôi; có thuyền bị đắm, thủy thủ hy sinh, song mũi vận chuyển "vu hồi" theo đường thủy vẫn đáp ứng được một phần vật chất cho chiến dịch.

Nếu chiến dịch Trị-Thiên xuân hè 1972, mà đỉnh cao là cuộc chiến đấu trong 82 ngày đêm của quân và dân ta chốt giữ Thành cổ Quảng Trị dưới mưa bom bão đạn quân thù, là bản anh hùng ca bất hủ, thì cuộc chiến đấu sôi động rất đỗi hào hùng của những người lính Trường Sơn góp phần làm nên bản anh hùng ca đó cũng mãi mãi được lịch sử lưu danh.

Trung đoàn trưởng trung đoàn phòng không 591 - Lê Văn Lâm hy sinh trong khi chỉ huy bộ đội chiến đấu, Phó chủ nhiệm hậu cần Bộ Tư lệnh Trường Sơn - Nguyễn Văn Tồn hy sinh trong khi xuống kiểm tra đơn vị; hàng trăm chiến sĩ hy sinh trong khi làm nhiệm vụ, hàng chục thủy thủ hy sinh khi chở hàng vào chi viện cho lực lượng trấn giữ Cổ thành Quảng Trị... là những hình ảnh hằn sâu trong ký ức tôi về những ngày hè năm 1972 - những tháng ngày khốc liệt nhất trên chiến trường Đông Hà - Quảng-Trị.

Kết thúc một mùa khô phục vụ chiến đấu và chiến đấu, bộ đội Trường Sơn đã giành được thắng lợi lớn. Đặc biệt, việc đưa hệ thống đường kín vào hoạt động, nối dài đường ống xăng dầu qua nam Bạc... đã tạo được thế trận mới; bước đầu chuyển đổi cơ bản tương quan lực lượng trên tuyến vận tải quân sự chiến lược.

Đường Xuyên Trường Sơn

Chương 5

Xây dựng đường xuyên Việt đông Trường Sơn hoàn chỉnh thế trận tuyến chi viện chiến lược, chủ động đón thời cơ mới

1.

Ngay sau khi cuộc tiến công chiến lược mùa xuân 1972 của quân và dân ta ở miền Nam nổ ra, Mỹ đã huy động một lực lượng lớn không quân, hải quân, sử dụng khối lượng bom đạn khổng lồ, ào ạt chi viện cứu nguy cho quân nguy trên chiến trường và trở lại đánh phá miền Bắc. Tiến hành chiến tranh phá hoại miền Bắc lần thứ hai, Mỹ hy vọng nhanh chóng huỷ diệt tiềm lực kinh tế, quân sự của hậu phương miền Bắc, chặn nguồn chi viện cho miền Nam, làm nao núng quyết tâm, hạn chế sức tiến công của ta trên chiến trường, buộc ta phải chấp nhận những giải pháp mà chúng đưa ra tại hội nghị Paris.

Trên mặt trận giao thông vận tải, địch tập trung oanh kích dữ dội hệ thống cầu đường, kho tàng, huỷ diệt khu tập kết chân hàng, tuyến đường ống xăng dầu... Tuyến đường bộ 1A, đường 15 qua địa bàn Khu 4 cùng lúc bị máy bay và pháo hạm Mỹ chặn đánh quyết liệt; đặc biệt là các điểm vượt sông Lam, sông Gianh, sông Nhật Lệ... Đồng thời với đánh phá các tuyến giao thông nội địa, từ cuối tháng 5 năm 1972, địch đã cho thả thủy lôi, bom từ trường, bom chò nổ "bịt" chặt các cửa sông, cảng biển miền Bắc.

Do địch sử dụng lực lượng mạnh với nhiều khí tài hiện đại, áp dụng thủ đoạn đánh phá xảo quyệt, ồ ạt, nên việc tổ chức đánh trả, bảo vệ mục tiêu, chống bao vây phong tỏa của ta trong giai đoạn đầu gặp khó khăn. Hoạt động vận chuyển chi viện chiến trường bị ngưng trệ. Ở tuyến nam Khu 4, trước đây trung bình mỗi tháng 4.000 tấn hàng được chuyển theo đường biển từ cảng Bến Thủy (Vinh) vào cảng Gianh, từ cuối tháng 5 bị giảm hẳn. Số lượng lương thực được chuyển theo các tuyến giao thông nội địa vào lập chân hàng ở nam Quảng Bình mỗi ngày khoảng nghìn tấn nay chỉ còn trên dưới 100 tấn... Thiệt hại về hàng hoá, xe máy, tàu thuyền vận tải khá lớn.

Những tháng cuối hè ở nam Khu 4, mưa bão đang vào mùa cao điểm, cường độ đánh phá của địch ngày càng ác liệt hơn. Bao nhiêu khó khăn dồn nén, trong khi ở mặt trận Đông Hà - Quảng Trị, ta và địch đang ở thế cầm cự quyết liệt. Giao thông vận tải trở thành mặt trận nóng bỏng nhất. Bảo đảm giao thông, chống phong tỏa, thực hiện vận chuyển chi viện chiến trường là nhiệm vụ đột xuất số 1 của quân và dân miền Bắc lúc này.

Trước yêu cầu cấp bách của chiến trường, Hội đồng Chi viện tiền tuyến của Chính phủ được thành lập. Ban điều hoà giao thông Trung ương tái hoạt động. Đặc biệt, để giải toả ách tắc ở "yết hầu" nam Khu 4, ngày 4 tháng 10 năm 1972, Hội đồng Chính phủ quyết định quân sự hoá toàn bộ hệ thống giao thông vận tải từ nam sông Lam vào tới Vĩnh Linh; giao cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn thống nhất chỉ

huy giao thông vận tải từ bờ bắc sông Gianh vào tận hậu phương chiến dịch Đông Hà - Quảng Trị. Đồng thời, Chính phủ quyết định thành lập Ban chỉ huy giao thông vận tải thống nhất, gồm một số đại diện lãnh đạo Đảng, chính quyền tỉnh Quảng Bình và đại diện Bộ Tư lệnh Trường Sơn, do anh Trần Sự - uỷ viên Thường vụ tỉnh uỷ, Tỉnh đội trưởng Quảng Bình làm Trưởng ban, anh Lại Văn Ly - Phó chủ tịch tỉnh kiêm Trưởng ty Giao thông vận tải làm uỷ viên.

Về phía Bộ Tư lệnh Trường Sơn, ohúng tôi phân công anh Phan Khắc Hy tham gia, làm Phó ban. Lúc này anh Phan Khắc Hy đã được điều ra giữ chức Tư lệnh Sư đoàn khu vực hậu cứ 571.

Với thực tiễn sống động, hào hùng mà mỗi con người, chuyên đồ bến phà, trên đất Quảng Bình cống hiến cho sự nghiệp kháng chiến, cho nhiệm vụ chi viện chiến trường, chúng tôi luôn cho rằng Quảng Bình là điểm tựa, là căn cứ bàn đạp của đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh. Bởi mấy lẽ:

- Hơn 13 năm, kể từ khi tuyến chi viện chiến lược mới chỉ là những lối mòn giao liên, Quảng Bình luôn là địa bàn mà Bộ Tư lệnh Trường Sơn chọn nhiều vị trí để đặt "Đại bản doanh ". Cũng vì vậy từ những tên đất bình thường như bao vùng quê khác: Cù Lạc, Hiền Ninh, Thạch Bàn..., Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã được tiếp đón các đồng chí lãnh đạo Đảng, Nhà nước, Quân đội vào thăm, chỉ đạo trực tiếp. Để rồi chúng tôi có được những quyết sách quan trọng, nhất là vào những thời điểm quyết định.

- Quảng Bình là tâm điểm của năm tuyến đường ngang, năm trục vượt khẩu, nối đông và tây Trường Sơn. Trên mảnh đất "eo thắt" nhất suốt một dải chiều dài "chữ S" này, với bề ngang có chỗ không quá năm chục cây số, có biết bao tên đất, tên làng, dòng sông..., như Mụ Giạ, Xuân Sơn, Long Đại, ngã ba Dân Chủ, Khe Ve, Khe Rinh, bến phà Gianh... đã đi vào lịch sử như biểu tượng sáng ngời tinh thần bất khuất, kiên cường của con người Việt Nam trong cuộc đối đầu với chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ.

- Dải đất nhỏ này là căn cứ tập kết của các lực lượng, các binh chủng thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn và lực lượng hùng hậu từ hậu phương miền Bắc chi viện cho chiến trường. Quảng Bình là trung tâm dự trữ vũ khí, lương thực, vật tư kỹ thuật, để từ đây, bộ đội Trường Sơn chuyển tải tới các chiến trường.

- Quảng Bình còn là "hậu phương kế cận" của Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Mỗi mùa mưa tới, sau những tháng ngày căng thẳng, đấu trí đấu lực với kẻ thù trên tuyến, từ những cánh rừng, trục đường cả đông và tây Trường Sơn, các lực lượng tập kết về đây. Nghỉ ngơi

một chút, phục hồi sức khỏe, tập huấn, xốc lại đội hình... với biết bao công việc phải làm. Người dân nơi đây luôn rộng lòng chở che, chăm bẵm những người con từ tuyến trước trở về. Dù cho hậu phương này vẫn đang ngày đêm rực lửa.

Có thể hơn bất cứ nơi đâu trên hậu phương lớn miền Bắc, Quảng Bình, Vĩnh Linh là vùng đất hứng chịu sự tàn phá, huỷ diệt tàn khốc nhất của kẻ thù. Triều miên, dai dẳng, kể từ khi Mỹ tiến hành chiến tranh phá hoại miền Bắc, không một thôn làng, mảnh ruộng, khoảnh vườn nào nơi đây không gánh chịu hàng chục tấn bom thù. Nhưng trong bom đạn người dân Quảng Bình, Vĩnh Linh luôn ngẩng cao đầu; bản lĩnh của họ được đúc kết từ những điều đã thấm vào máu thịt: Xe chưa qua, nhà không tiếc, hay: Nhà tan cửa nát cũng ừ. Đánh tan giặc Mỹ, cực chừ sướng sau...

Khi Mỹ tiến hành chiến tranh phá hoại miền Bắc, đặc biệt từ năm 1966 đến 1969 là những năm tháng chiến trường Trị-Thiên và tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn gặp muôn vàn khó khăn.

Dù ngày đêm phải gồng mình lên chống chọi với chiến tranh phá hoại, một hạt thóc, củ khoai trên đồng phải cõng bao bom đạn, bão giông..., nhưng người dân Quảng Bình đã lấy khoai sắn thay cơm, dành gạo chi viện chiến trường. Trong những tháng ngày khó khăn chồng chất đó, đội ngũ cán bộ lãnh đạo của tỉnh, từ Bí thư tỉnh uỷ đến các anh Cổ Kim Thành - Chủ tịch tỉnh, Lại Văn Ly, Trần Sự, Đặng Gia Tất và nhiều cán bộ khác đã có mặt thường xuyên ở những "điểm nóng", trực tiếp chỉ đạo huy động nhân tài vật lực cho mặt trận giao thông vận tải. Trên mặt trận này, hầu như mỗi người dân Quảng Bình là một dân công; trai gái đều là thanh niên xung phong. Nhà dân là doanh trại bộ đội, là quân y xá, là kho hàng. Mỗi chủ nhà là một thủ kho đầy bản lĩnh và phẩm chất trong sáng tuyệt vời. Trong khi cả gia đình, sắn khoai là chủ yếu trong bữa ăn hàng ngày, nhưng gạo của chiến trường không hề suy suyển một hạt...

Nói về Quảng Bình những ngày chống chiến tranh phá hoại, trong tôi lại hiện về một Quảng Bình của dĩ vãng với những mối quan hệ nhiều chiều với Đường Hồ Chí Minh - với con đường thống nhất đất nước. Từ những ngày "Bình - Trị-Thiên khói lửa" của cuộc kháng chiến chống Pháp (1946 - 1954) ở miền tây Quảng Bình đã có đường giao liên qua Ba Rền, Liên U do anh Hùng Sơn - Tỉnh uỷ viên phụ trách. Năm 1959, khi tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn vừa hình thành, các anh Hùng Sơn, Nguyễn Húng, Nguyễn Vạn, Lê Hành... đã cộng tác hết sức đặc lực với Ban cán sự Đoàn 559... Có anh đã trực tiếp tham gia Ban chỉ đạo bảo vệ hành lang.

Thời gian sẽ trôi đi cùng năm tháng, nhưng cán bộ, chiến sĩ Trường Sơn không bao giờ quên được Quảng Bình quê hương "Hai giới", mảnh đất kiên cường - điểm tựa vững như "bàn thạch" của mình.

Hè năm 1972, đất và người Quảng Bình lại thêm một lần "được thử lửa".

Tình trạng thiếu lương thực trên chiến trường rất nguy ngập. Trong khi ách tắc giao thông ở Khu 4 (sông Lam, sông Gianh...) chưa được tháo gỡ, Bộ Chính trị buộc phải chỉ thị cho Tỉnh uỷ Quảng Bình động viên nhân dân tỉnh nhà tiết kiệm gạo chi viện cho mặt trận.

Mặc dù lúc này Quảng Bình đang bị địch đánh phá vô cùng tàn khốc sản xuất nông nghiệp hết sức khó khăn, lương thực bị cạn kiệt, nhưng người dân ở đây đã sẵn sàng dành những hạt gạo cuối cùng cho tiền tuyến. Chỉ trong một thời gian ngắn, Quảng Bình đã huy động được 500 tấn gạo giao Bộ Tư lệnh Trường Sơn chuyển gấp tiếp tế cho bộ đội. Tôi như thấy những hạt gạo này được chắt ra từ mồ hôi, nước mắt, và cả máu của bao người thân, của bà con cô bác - những người nông dân lam lũ, tảo tần... 500 tấn gạo, dè sẻn lắm cũng chỉ đủ nuôi 10 vạn quân trong một tuần. Nhưng "một miếng khi đói bằng một gói khi no", và phải hiểu đây là hạt gạo Quảng Bình, mới thấy hết giá trị của nó, mới thấy sự hy sinh của nhân dân là vô bờ bến.

Ngày 22 tháng 10 năm 1972, Nixon tuyên bố tạm ngừng đánh phá miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở ra, và trở lại đàm phán với ta ở Paris. Chớp thời cơ, ta tập trung toàn bộ lực lượng vận tải tuyến hậu phương, mở nhiều chiến dịch vận tải, đặc biệt đẩy nhanh nhiều hàng vào chiến trường. Nhiệm vụ bức xúc nhất lúc này của Quảng Bình và Bộ Tư lệnh Trường Sơn là giải toả hai trọng điểm sông Gianh, sông Nhật Lệ.

Sau khi được giao chỉ huy giao thông từ bắc sông Gianh vào Vĩnh Linh, Bộ Tư lệnh Trường Sơn quyết định đưa ngay hai trung đoàn công binh, hai trung đoàn cao xạ thiện chiến ra mở đường vòng tránh các trọng điểm trên quốc lộ 1, quốc lộ 15 và bảo vệ các trọng điểm đó.

Lại những ngày toàn dân Quảng Bình làm vận tải chi viện chiến trường. Già trẻ, gái, trai, nam phụ, lão ấu... bám đường, bám hàng...

Các hợp tác xã vận tải, đánh cá của các huyện Lệ Thủy, Quảng Ninh, Quảng Trạch... được tổ chức thành các tiểu đoàn vận tải đường sông, hoạt động trên các sông Gianh, Kiến Giang, Nhật Lệ, Long Đại, sông Son... lập chân hàng cho hai binh trạm cửa khẩu

đường 16 và đường 20.

Đầu tháng 11 năm 1972, tôi cùng Tham mưu trưởng vận chuyển Nguyễn Chúc và bí thư của tôi là Lê Mai Trung sang Bình trạm 16 bắc sông Gianh, do anh Nguyễn Tuy làm Bình trạm trưởng, Phùng Hữu Để làm Chính uỷ, bàn tìm cách giải toả hàng ở cảng Gianh.

Nhân thể, tôi về thăm quê Quảng Trung - Quảng Trạch. Năm đó, mẹ tôi đã 89 tuổi, nhưng "ơn trời" còn khỏe và minh mẫn. Sau hơn 4 năm, tôi mới có được nửa buổi chiều bên mẹ.

Bố tôi mất khi tôi vừa tròn 8 tuổi, mẹ tôi tần gánh thêm phần chồng hôm sớm nuôi con. Đất nghèo, con đông. Khó lấy gì đo được nỗi vất vả gian nan mà mẹ chịu đựng để chúng tôi được học hành nên người. Lớn lên, tôi hoạt động cách mạng. Nguy hiểm, chết chóc luôn rình rập "gỗ cửa". Mẹ không những không can ngăn mà còn động viên, ngay cả những khi phong trào ở địa phương gặp khó khăn nhất. Nhà tôi là cơ sở để cán bộ hoạt động bí mật lui tới. Nhớ chuyện cũ, tôi càng thương quý mẹ khôn xiết.

Biểu mẹ một củ sâm, một ký đường, năm ký gạo, tôi xin phép lên đường. Chia tay giữa chiều đông, mẹ cứ dặn đi dặn lại: "Mẹ già rồi, nhưng ở nhà có chị em, bà con chòm xóm. Con khỏi lo, cố mà giữ sức khỏe để phục vụ dân, phục vụ Đảng".

Phút chia xa, nhìn ráng chiều nghiêng xuống hiên nhà, như chính "bóng chiều" đổ xuống cuộc đời gian truân của mẹ, tôi khó lê nổi bước xuống thuyền!

Mùa mưa qua, ách tắc ở "yết hầu" nam Khu 4 được giải toả. Tới tháng 10, các đơn vị đã chuyển được hơn 8.000 tấn vũ khí vượt phà Gianh, Long Đại; tháng 11 đưa tiếp vào chiến trường hơn 10.000 tấn vật chất. Nguồn hàng từ hậu phương chuyển vào đã từng bước khắc phục được khó khăn của các chiến trường.

Vừa về Sở chỉ huy, được dự báo các anh Văn Tiến Dũng, Đinh Đức Thiện sẽ vào làm việc với Bộ Tư lệnh Trường Sơn, tôi giao cho anh Lê Mai Trung - một đồng chí giúp việc cho tôi trong nhiều năm, có kinh nghiệm, trình độ và tận tụy với công việc, cùng các cơ quan chuẩn bị báo cáo để làm việc với đoàn của Bộ.

Cuối tháng 11, anh Văn Tiến Dũng và anh Đinh Đức Thiện thay mặt Quân uỷ Trung ương vào giao chỉ tiêu vận chuyển năm 1973 cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Một chỉ tiêu rất lớn so với những năm trước. Mặc dù vậy, xét thể và lực của tuyến cũng như yêu cầu bảo đảm cho chiến trường đánh lớn, chúng tôi đồng tình với quyết định của trên và hứa quyết tâm thực hiện bằng được.

Để giành thế chủ động trước một khối lượng vận chuyển rất lớn, Bộ Tư lệnh Trường Sơn quyết định sớm ra quân đồng loạt. Do hành lang đông Trường Sơn còn mưa dầm bởi ảnh hưởng gió mùa đông bắc, chúng tôi cho tổ chức đội hình vận tải quy mô tiểu đoàn, đại đội xe là chủ yếu. Ở tây Trường Sơn, trời khô, đường tốt, đội hình vận tải chủ yếu là trung đoàn xe.

Là người làm nhiệm vụ vận tải quân sự trong thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, hẳn không ai quên được chiến dịch vận tải đặc biệt có tên là "VT5" vào tháng 12 năm 1972. "VT" là vận tải. "VT5" là "Vận tải tranh thủ tụt thang". Vậy đấy, trong cuộc đối đầu này, khi đối phương hoặc chịu không nổi phải "tụt thang", hay tụt thang với một mưu ma chước quỷ khác, thì ta tranh thủ "leo thang". Thật là một cuộc ra quân vô cùng rầm rộ.

Đầu tháng 12, Bộ Tư lệnh Trường Sơn thống nhất với lãnh đạo tỉnh Quảng Bình huy động tổng lực các phương tiện vận tải sẵn có; đặc biệt là số thuyền của các hợp tác xã vận tải thủy, của các gia đình, đóng thêm thuyền gắn máy để chuyển hàng trên các tuyến sông nội địa và ven biển. Thuyền ken thuyền, tàu lớn song hành tàu bé, đi lại như thoi đưa trên sông Gianh, Kiến Giang, Nhật Lệ... chẳng khác gì ngày hội. Khẩu hiệu của hậu phương hướng về tiền tuyến lúc này là: "Một ngày bằng hai mươi năm!".

Thất bại nặng nề trước cuộc tiến công chiến lược năm 1972 của quân và dân ta trên chiến trường miền Nam, cũng như sự bất lực hoàn toàn của chiến tranh phá hoại, phong tỏa miền Bắc, hạ tuần tháng 12 năm 1972, "Nhà Trắng" giở "ngón nghề" cuối cùng - mở cuộc tập kích chiến lược đường không, chủ yếu bằng B.52 vào Hà Nội, Hải Phòng và một số địa bàn trọng yếu khác.

Hy vọng kiếm một chút gì đó để "mặc cả" với ta tại bàn đàm phán ở Paris; nhưng rốt cục Mỹ đã phải trả giá cho bước phiêu lưu này bằng một "Điện Biên Phủ trên không" của quân và dân miền Bắc. Xác "Siêu pháo đài bay" rơi lả tả trên đường phố Hà Nội, xuống cả hồ làng hoa Ngọc Hà. Giặc lái Mỹ trở thành "sứ giả" không mời của khách sạn "Hin Ton" Hà Nội.

Thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước do dân tộc ta tiến hành sau gần 20 năm dưới sự lãnh đạo của Đảng, trực tiếp là cuộc tiến công chiến lược năm 1972 trên chiến trường và "Điện Biên Phủ trên không" - 12 ngày đêm Hà Nội đã buộc Mỹ phải ký Hiệp định Paris, chấm dứt chiến tranh, lập lại hoà bình ở Việt Nam.

"Đây là tiếng nói Việt Nam, phát thanh từ Hà Nội - Thủ đô nước Việt Nam dân chủ cộng hoà..."

Ngày 27 tháng 1 năm 1973, giọng nữ phát thanh viên Đài tiếng nói Việt Nam vang lên khắp mọi miền Tổ quốc, thông báo Hiệp định Paris được ký kết. Đúng là: "Khao khát trăm năm mãi đợi chờ, Hôm nay vui đến ngỡ trong mơ. Một trời êm ả xanh không tưởng...". Cảm ơn anh Xuân Thuỷ đã nói hộ tiếng lòng tôi, tiếng lòng của bao người. Trời xuân xanh quá. Tôi như nghe, như thấy trong lời thơ anh Xuân Thuỷ, trong giọng đọc của cô phát thanh viên có nắng, gió quê hương, mồ hôi và máu lửa, có tiếng ngàn quân reo trên những cánh rừng Trường Sơn...

Như một phản ứng dây chuyền, tiếp sau Hiệp định Paris về Việt Nam, ngày 22 tháng 2 năm 1973, Hiệp định Viên Chăn - chấm dứt chiến tranh, lập lại hoà bình ở Lào được ký kết.

Với bản lĩnh kiên cường của một Đảng vô sản dày dạn kinh nghiệm đấu tranh cách mạng và với những trang sử nóng hổi về Hiệp định Giơ-ne-vơ (1954), Đảng ta, nhân dân và quân đội ta không ảo tưởng vào "thiện chí" của kẻ thù. Nhưng dẫu sao, về pháp lý quốc tế, với Hiệp định Paris và Hiệp định Viên Chăn, ở đông - tây Trường Sơn, chiến sự cũng phải ngừng. Một thời cơ mới, một vận hội mới đang đến với dân tộc, với bộ đội Trường Sơn.

Tạo thế, tạo lực, tạo thời cơ, và khi thời cơ đến chủ động nắm bắt thời cơ, huy động sức mạnh tổng hợp giành thắng lợi quyết định là một vấn đề thuộc về nghệ thuật tiến hành chiến tranh giải phóng và bảo vệ Tổ quốc của dân tộc Việt Nam.

Từ ngày thành lập, dưới sự lãnh đạo của Chủ tịch Hồ Chí Minh, Đảng Cộng sản Việt Nam đã kế thừa và phát huy một cách sáng tạo kinh nghiệm, truyền thống của cha ông, lãnh đạo các cuộc kháng chiến chống ngoại xâm của dân tộc ta vượt qua muôn vàn khó khăn thử thách, giành thắng lợi này đến thắng lợi khác.

Các bước ngoặt quyết định của lịch sử dân tộc từ ngày có Đảng thường bắt nguồn từ thế và lực mà ta tạo ra. Ở những thời điểm quyết định, Đảng ta đã biết phát huy cao độ sức mạnh dân tộc và sức mạnh thời đại để tiến công địch, giành thắng lợi quyết định. Cách mạng tháng Tám 1945, kháng chiến chống thực dân Pháp (1945-1954) - đỉnh cao là chiến thắng Điện Biên Phủ... là những bằng chứng hùng hồn về tài nghệ tuyệt vời của Đảng, của dân tộc ta.

Ý thức được "một thời cơ mới, một vận hội mới" đang đến với sự nghiệp kháng chiến, với lịch sử tuyển vận tải quân sự chiến lược, Bộ Tư lệnh Trường Sơn chủ trương đẩy mạnh nhịp độ vận chuyển chi viện mùa khô, đồng thời chuẩn bị phát triển hoàn thiện thể trận của tuyển chi viện chiến lược, góp phần tạo thế và lực mới trên chiến

trường.

Đầu xuân Quý Sửu - 1973, đồng chí Lê Duẩn, người lãnh đạo cao nhất của Đảng ta lúc đó vào thăm, chúc Tết bộ đội Trường Sơn.

Thật khó nói hết không khí vui vẻ náo nức tại sở chỉ huy Bộ Tư lệnh ở Hiền Ninh, Quảng Ninh chiều mừng một Tết năm đó, khi anh Duẩn vào. Xuân đất trời, xuân chiến thắng hoà quyện trong nhau làm ngây ngất lòng người.

Sau chén rượu, dăm ba câu chuyện và lời chúc đầu xuân, công việc lại kéo chúng tôi về với không khí làm việc nghiêm túc "nóng bỏng".

Tôi báo cáo anh Lê Duẩn những phần việc chủ yếu đã làm, dự kiến kế hoạch sau thắng lợi quyết định của hai nước Việt - Lào.

Anh Ba rất vui, lắng nghe và thi thoảng ghi chép đôi chút. Phải sau hơn một giờ, nghe tôi báo cáo xong, anh mới hỏi thêm một số vấn đề. Đề cập tình hình và nhiệm vụ sắp tới, anh khẳng định:

- Tình hình địch-ta trên chiến trường lúc này đã hoàn toàn khác trước. Chúng ta đang đứng trước một thời kỳ thuận lợi. Cục diện chiến trường, tương quan lực lượng đã thay đổi cơ bản theo hướng có lợi cho ta. Thời cơ đó có được là do ta đã tạo nên bằng quá trình chiến đấu gần 20 năm. Đương nhiên cũng do một phần ở những sai lầm của địch. Đồng thời ta không bao giờ quên sự góp sức của bạn bè thế giới, xu thế của thời đại. Nhiệm vụ của chúng ta giờ đây là phải bằng mọi nỗ lực, tận dụng tối đa lợi thế đó, tạo thời cơ mới để đẩy nhanh công cuộc giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Bác Hồ của chúng ta đã khẳng định một chân lý: "Không có gì quý hơn độc lập tự do. Nhân dân ta, dân tộc ta, đất nước ta phải chịu đựng những năm dài đằng đẵng chiến tranh, từ kháng chiến chống thực dân Pháp đến kháng chiến chống đế quốc Mỹ. Hơn ai hết, Đảng ta, nhân dân ta rất khát khao hoà bình. Nhưng nền hoà bình phải do tự ta chiến đấu giành lại. Phải có hoà bình, chúng ta mới thực hiện được độc lập dân tộc và chủ nghĩa xã hội... Bộ Chính trị đánh giá cao những kết quả mà tuyến đường Hồ Chí Minh đã làm những năm qua, và tin chắc tuyến đường sẽ thực hiện tốt sứ mạng là cầu nối Bắc - Nam, góp phần tích cực tạo thời cơ mới..."

Sổ vàng truyền thống Binh đoàn Trường Sơn còn lưu ghi bút tích của anh Lê Duẩn trong chuyến anh vào thăm đầu xuân Quý Sửu: "Đường Trường Sơn là một chiến công chói lọi trong lịch sử kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc ta. Đường Trường Sơn là con đường của ý chí quyết thắng, của lòng dũng cảm, của khí phách

anh hùng...

Đó cũng là con đường đoàn kết của các dân tộc, của ba nước Đông Dương...

Quang vinh thay bộ đội Trường Sơn anh hùng đã chiến đấu và chiến thắng trên con đường mang tên Bác Hồ vĩ đại.

Sáng hôm sau, mừng 2 Tết, tôi và anh Đặng Tính vừa tiến chân, vừa hướng dẫn anh Lê Duẩn thăm cầu phao Long Đại do công binh Trường Sơn thi công dùng cho hai làn xe. Đoàn đến cùng lúc một đơn vị vận tải đang dàn đội hình qua cầu. Lễ xuất quân đầu xuân rất gây ấn tượng. Tiếp đó, anh Lê Duẩn tới thăm một đơn vị cao xạ 57 ly bảo vệ cầu. Điểm dừng cuối cùng của anh là Binh trạm 12 - một đơn vị vừa hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ vận chuyển bảo đảm chiến dịch Đông Hà - Quảng Trị, năm 1972.

Trước đông đảo cán bộ, chiến sĩ của binh trạm, anh xúc động nói:

- Tổ quốc ta, nhân dân ta, Đảng ta rất tự hào có những người con kiên cường dũng cảm vô cùng tận như các đồng chí...

Hơn một phần tư thế kỷ qua, kể từ ngày anh Lê Duẩn vào thăm chúng tôi ở Quảng Bình đầu xuân Quý Sửu, đến nay tôi vẫn nghĩ những dòng anh viết, những điều anh nói về bộ đội Trường Sơn là một trong những ý nghĩ, tình cảm vô cùng quý giá mà các đồng chí lãnh đạo cao nhất của Đảng và Nhà nước dành cho tuyến đường mang tên Bác.

Đón Tết xong, anh Đặng Tính và tôi nhận được điện triệu tập họp của Thường trực Quân uỷ Trung ương. Ngày 5 tháng 2 năm 1973, hai anh em có mặt tại Hà Nội nhận nhiệm vụ Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng giao. Điều tôi thực sự tâm đắc trong đợt công tác lần này là ngoài những chỉ tiêu vận chuyển chi viện theo yêu cầu quân sự và quốc kế dân sinh vùng giải phóng, Quân uỷ Trung ương đã giao cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn nhiệm vụ phát triển hoàn thiện thể trận vận chuyển. Đặc biệt là thể trận cầu đường và tổ chức lực lượng theo quy mô thích hợp với điều kiện mới, đáp ứng yêu cầu trước mắt và lâu dài.

Những nhiệm vụ chủ yếu mà Thường trực Quân uỷ Trung ương giao cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn hôm đó, sau này được phát triển và hoàn thiện thành Nghị quyết 81/QUTW của Quân uỷ Trung ương (5-5-1973) - Nghị quyết chuyên đề về nhiệm vụ chi viện chiến trường và phát triển tuyến chi viện Trường Sơn trong tình hình mới.

Nhận nhiệm vụ trên giao, khi mùa khô đã qua nửa thời gian, Bộ Tư lệnh chủ trương tranh thủ đẩy mạnh khâu vận chuyển chiến lược,

tập trung dứt điểm sớm khối lượng hàng chuyển giao các chiến trường khoảng 80.000 tấn; tạo đủ chân hàng để Bộ Tư lệnh Sư đoàn 470 sử dụng Trung đoàn 53 vận tải đường sông chuyển giao Nam Bộ trong mùa mưa.

Để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong giai đoạn mới, Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh quyết định điều chỉnh lại tổ chức toàn tuyến theo hướng thành lập những sư đoàn binh chủng cơ động trực thuộc Bộ Tư lệnh. Cụ thể, chúng tôi đề nghị Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng cho bổ cấp binh trạm, các sư đoàn khu vực, thành lập các sư đoàn binh chủng nhằm tạo "những quả đấm" mạnh, thực hiện vận chuyển đường dài và đủ sức giải quyết những công trình trọng điểm trong một thời hạn cho phép.

Cũng phải đến mùa hè năm 1973, việc điều chỉnh tổ chức, biên chế mới ngã ngũ, bằng việc Quân uỷ Trung ương phê chuẩn chuyển Sư đoàn khu vực hậu cứ 571 thành Sư đoàn 571 ô tô vận tải và chuyển Sư đoàn khu vực 473 thành Sư đoàn công binh 473 trực thuộc Bộ Tư lệnh. Đây là hai sư đoàn binh chủng chưa có tiền lệ trong lịch sử tổ chức quân đội ta. Chúng tôi cho đây là một sáng tạo độc đáo của Đảng ta trong xây dựng lực lượng vũ trang và lãnh đạo chiến tranh cách mạng.

Để bảo đảm cho sự thành công trong xây dựng, quản lý và chỉ huy những sư đoàn binh chủng mới mẻ này, Bộ Tư lệnh quyết định chọn, sắp xếp những cán bộ giàu kinh nghiệm, có kiến thức và năng lực chỉ huy vào những vị trí chủ chốt.

Với Sư đoàn 571 ô tô cơ động vận tải, chúng tôi bố trí anh Nguyễn Đàm làm Tư lệnh, anh Phan Hữu Đại làm Chính uỷ, anh Hoàng Trá và anh Nguyễn Tất Giới làm Phó tư lệnh, anh Phan Biên làm Phó chính uỷ.

Với Sư đoàn 473 công binh, anh Nguyễn Văn Kỷ được cử làm Tư lệnh, anh Bùi Thế Tâm làm Chính uỷ; hai anh Cao Đôn Luân, Tô Đa Mạn làm Phó tư lệnh, anh Phan Bá Dậu làm Phó chính uỷ.

Xung quanh việc thành lập sư đoàn ô tô vận tải và sư đoàn công binh lúc này còn có ý kiến chưa ủng hộ, viện dẫn tổ chức quân đội nhiều cường quốc quân sự cũng không có. Chỉ đến Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975, lịch sử đã trả lời một cách công bằng, sòng phẳng nhất về quyết định đầy tính sáng tạo này.

Như vậy từ cuối hè năm 1973 đến kết thúc sứ mạng lịch sử trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, Bộ Tư lệnh Trường Sơn có tám sư đoàn (gồm hai sư đoàn ô tô vận tải: 571, 471; bốn sư đoàn công binh: 470, 472, 473, 565; Sư đoàn phòng không 377, Sư đoàn

bộ binh 968) và một số trung đoàn trực thuộc (gồm: 6 trung đoàn cao xạ, 1 trung đoàn bộ binh, 4 trung đoàn đường ống xăng dầu, 2 trung đoàn cầu, 2 trung đoàn thông tin, 1 trung đoàn vận tải đường sông, 1 trung đoàn giao liên cơ giới, 1 trung đoàn kho, 1 trung đoàn huấn luyện, an dưỡng). Lực lượng thanh niên xung phong trên tuyến gồm 4 đoàn - tương đương trung đoàn, với gần 10 nghìn nam nữ thanh niên.

Nói tới sự trưởng thành, lớn mạnh của tổ chức binh chủng hợp thành thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn, không thể không nói tới lực lượng phục vụ - những con người tận tụy cống hiến hết mình trong lửa đạn, trong gian khổ - những người lính hậu cần, đặc biệt là quân nhu, quân y Trường Sơn. Không chỉ phục vụ lực lượng trên tuyến mà còn phục vụ các chiến trường, cả ta và bạn; nên quân y Trường Sơn được Bộ Quốc phòng, Bộ Y tế hỗ trợ, giúp đỡ tích cực. Bác sĩ Vũ Văn Cẩn - Cục trưởng Cục Quân y, một con người hết mình vì sức khỏe của bộ đội, vì chiến trường, sau là Bộ trưởng Bộ Y tế, đã dành nhiều tâm sức trực tiếp chỉ đạo hoạt động của quân y Trường Sơn.

Trong nhiều năm, các anh Nguyễn Ngọc Thảo, Lê Trung Nguyên, Vũ Bá Lợi... đã cùng đồng đạo các bác sĩ quân y giỏi chuyên môn, giàu tâm huyết xây dựng hệ thống quân y trên tuyến chi viện chiến lược khá hoàn chỉnh, đồng bộ, lớn mạnh, đủ sức hoàn thành nhiệm vụ quân y chiến lược và quân y tuyến chiến dịch.

Xuất phát từ quan điểm "Cứu chữa con người là trên hết", lần đầu tiên trên tuyến cũng như các hướng ra chiến trường, quân y Trường Sơn đã hình thành một tuyến thống nhất có sự chỉ huy, theo dõi, cấp cứu, điều trị liên tục 24/24 giờ trong ngày thông qua hệ thống thông tin trực ban ở Bộ Tư lệnh.

Đến cuối năm 1972, tổ chức quân y Trường Sơn, gồm 4 bệnh viện (59, 46, 47, 48), 16 bệnh xá, 125 đội điều trị, đội phòng dịch và đội phẫu; hàng trăm đội cứu thương cơ động với hơn 200 bác sĩ, dược sĩ cao cấp; hơn 1.300 y sĩ, dược sĩ; 4.200 y tá, dược tá... Lực lượng quân y đã cùng với quân nhu góp phần xứng đáng bảo đảm sức chiến đấu của bộ đội trong điều kiện vô cùng ác liệt.

Quân y Trường Sơn đã sớm đề ra phương châm "Cấp cứu tại chỗ, phòng bệnh đi trước". Nhờ vậy mà hạn chế thấp nhất mức độ tử vong; đặc biệt là tử vong do sốt rét ác tính - một căn bệnh trầm kha làm giảm ghê gớm sức chiến đấu của bộ đội.

Ngày 1 tháng 3 năm 1973, Đảng uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn họp quán triệt nhiệm vụ Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng giao.

Tại hội nghị này, chúng tôi thống nhất đánh giá: Từ sau khi Hiệp định Paris được ký kết, chiến trường Trường Sơn thay đổi căn bản. Mỹ buộc phải chấm dứt đánh phá bằng không quân. Tuy vậy không loại trừ khả năng quân nguy Sài Gòn phản lại Hiệp định đã ký kết, cho máy bay đánh phá khi ta tổ chức vận chuyển lớn. Có thể chúng đánh quy mô hạn chế hơn. Nhưng toàn tuyến phải hết sức cảnh giác, chủ động đối phó.

Do hiện thời ta làm chủ địa bàn đông và tây Trường Sơn, nên có khả năng chấm dứt được tình trạng dai dẳng cố hữu trước đây là chỉ vận chuyển mỗi mùa khô. Vấn đề cốt yếu là khẩn trương xây dựng thể trận mới, vận chuyển cả năm liên tục. Để làm được điều đó, Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh thống nhất xây dựng cơ bản tuyến vận tải.

Trong năm 1973 phải mở thông tuyến phía đông từ Cầu Khỉ (nam Quảng Bình) đến Sa Thầy (Kon Tum) sau đó vào Bù Gia Mập, Bù Đốp. Trọng điểm là đoạn Bù Lạch - Trao - Bến Giằng, đoạn Đắc Pét - đèo Lò Xo, đoạn từ đường 19 vào Bù Gia Mập; nâng cấp tuyến phía tây, bảo đảm vận chuyển và cơ động binh khí kỹ thuật cả hai mùa; trọng điểm là từ Bản Đông và Flây Khốc. Cùng với phát triển cầu đường, cần đẩy nhanh tuyến đường ống xăng dầu đông Trường Sơn song hành với tuyến ống phía tây; hoàn chỉnh mạng thông tin tải ba trên toàn tuyến và nối tới các chiến trường một cách vững chắc.

Nhằm động viên, cổ vũ sĩ khí của cán bộ, chiến sĩ Trường Sơn, tạo đà thực hiện thắng lợi nhiệm vụ trong giai đoạn mới, chúng tôi tổ chức Đại hội mừng công sau 14 năm thành lập tuyến và thực hành vận chuyển chi viện chiến trường.

Ngày 7 tháng 3, Đại hội mừng công khai mạc. Quy mô chưa từng có, khí thế rầm rộ chưa từng có là cảm nhận của số đông đại biểu về dự đại hội. Lần này Bộ Quốc phòng cho phép Bộ Tư lệnh Trường Sơn bắn pháo hoa mừng chiến thắng.

Không chỉ bà con Hiền Ninh, Quảng Ninh, Quảng Bình - nơi Bộ Tư lệnh đặt chỉ huy sở, mà có lẽ không ít đại biểu lần đầu được chứng kiến quang cảnh tưng bừng mừng thắng lợi như vậy... Về chung vui với bộ đội Trường Sơn có đại biểu Chính phủ cách mạng lâm thời cộng hoà miền Nam Việt Nam, đại biểu Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải... Cũng thật vinh dự, lần mừng công này, chúng tôi lại được đón Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Đây là lần thứ ba anh thay mặt Bộ Chính trị, Chính phủ, Quân uỷ Trung ương dự hội nghị mừng công của bộ đội Trường Sơn.

Nói chuyện với Đại hội, anh Văn khẳng định chiến công trong 14 năm qua của cán bộ, chiến sĩ, thanh nhiên xung phong trên tuyến

đường mang tên Bác "Đã góp phần xứng đáng vào thắng lợi của các chiến trường. Đó là những cống hiến lớn lao, một trong những cống hiến có tính chất quyết định về chiến lược vào thắng lợi vĩ đại của dân tộc Việt Nam ta; không những thế, thành tích, chiến công đó đã có tác dụng giúp Trung ương Đảng, Quân uỷ Trung ương thực hiện chiến lược đoàn kết chiến đấu giữa ba dân tộc trên bán đảo Đông Dương... Thành tích chiến đấu, công tác, xây dựng trong 14 năm qua của các lực lượng thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn là một trong những thành công kiệt xuất của đường lối quân sự và chính trị của Đảng ta, là kinh nghiệm quý báu làm phong phú thêm khoa học và nghệ thuật quân sự của quân đội ta. Trong thành công to lớn của bộ đội Trường Sơn chứa đựng lời đáp về câu hỏi: Vì sao một dân tộc nhỏ mà anh hùng như Việt Nam đã đánh thắng một tên đế quốc to như đế quốc Mỹ".

Sau khi bế mạc Đại hội mừng công, anh Võ Nguyên Giáp tranh thủ làm việc với chúng tôi về nhiệm vụ phát triển thế trận cầu đường chuẩn bị tạo thế và lực mới, thời cơ mới.

Thay mặt Bộ Tư lệnh, tôi báo cáo toàn bộ chủ trương và kế hoạch đã được Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh thống nhất trong cuộc họp ngày 1 tháng 3; trình bày thật chi tiết trên bản đồ. Nghe tôi báo cáo xong, anh Văn nói:

- Với chủ trương và kế hoạch này, tin chắc tuyến chi viện chiến lược sẽ tiến triển mau lẹ, hoà nhập được với sự phát triển của chiến trường. Hiệp định Paris được ký kết; nhưng với kinh nghiệm đã qua, chúng ta phải chuẩn bị thật tốt để đối phó với hai khả năng: đối phương tôn trọng hiệp định hoặc tìm cách phá hoại. Nhưng bất luận khả năng nào cũng phải chấp hành nghiêm nghị quyết của Trung ương Đảng...

Anh khẳng định:

- Những gì mà bộ đội Trường Sơn đang làm là thể hiện tính chủ động, sáng tạo, dám chấp nhận thách thức, đón đầu thời cơ, dám làm việc lớn; đồng thời là những căn cứ tốt giúp Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng hoạch định khối lượng vật chất chi viện, bổ sung lực lượng, cơ động bộ binh và binh chủng kỹ thuật bằng cơ giới cho các chiến trường chuẩn bị thời cơ mới.

Cuối cùng anh lưu ý chúng tôi phải theo dõi sát sao mọi diễn biến tình hình địch-ta, và thực hiện tốt những nhiệm vụ cụ thể:

- Sớm hoàn thiện tuyến đường đông Trường Sơn theo tiêu chuẩn đường cấp 4 miền núi.

- Đối với tuyến tây Trường Sơn, ta đang sử dụng "đường kín" tổ

chức vận tải cơ giới đội hình quy mô lớn, chạy ngày, bỏ được vận chuyển cung ứng. Đây là một sáng tạo kỳ diệu cần phá~ huy có hiệu quả hơn. Nhưng khi điều kiện cho phép, cần sử dụng ngay "đường hỏ" để vận chuyển ban ngày.

- Đẩy mạnh tốc độ xây dựng đường ống xăng dầu và thông tin tải ba xuyên Tây Nguyên vào miền Đông Nam Bộ.

- Phát triển nhanh chuyển quân bằng cơ giới, chuẩn bị tốt để khi thời cơ đến có thể cơ động "thần tốc" được cả đội hình quân đoàn binh chủng hợp thành...

Xong công việc ở Bộ Tư lệnh, anh Đặng Tính và tôi đưa anh Võ Nguyên Giáp đi thị sát chiến trường.

Theo yêu cầu của anh, lộ trình được chọn là những trục đường, những trọng điểm trước đây địch đánh phá quyết liệt nhất. Chúng tôi đưa anh tới trọng điểm Vũng Mu, tới tập đoàn trọng điểm ATP.

Dừng lại ở đỉnh đèo Phu La Nhích, Đại tướng chọn một điểm cao và dùng ống nhòm quan sát toàn cảnh trọng điểm mà chắc rằng trước đây đã có lúc để lại trong anh những lo lắng, buồn vui, khi nhận được tin báo từ chiến trường. Tôi thấy anh lặng người khá lâu trước cảnh tượng chừng 100 cây số vuông vốn là rừng nguyên sinh bị đạn, bom, chất độc khai quang của Mỹ đào quật, huỷ diệt, chỉ còn lác đác mấy thân cây cháy trụi. Hố bom chồng chất hố bom. Xác xe cháy, hỏng nằm cong queo, tưa tướp, ngổn ngang...

Tiếp đó, Đại tướng tới thăm tiểu đoàn 83 công binh anh hùng trụ bám đỉnh đèo Phu La Nhích, đại đội 1 công binh bảo vệ ngầm Ta Lê; đại đội thanh niên xung phong và một đơn vị cao xạ bảo vệ Cua chữ A. Bộ đội, thanh niên xung phong được báo trước, tập trung đông đủ đón đợi. Mọi người vô cùng xúc động khi anh Văn xuất hiện với bộ quân phục đồ quạch bụi đường. Không ít nữ thanh niên xung phong khóc rưng rức. Anh Văn nói trong nghẹn ngào, xúc động:

- Qua trọng điểm đánh phá của địch mới thấy hết sức chịu đựng, trí sáng tạo của các đồng chí. Đường Hồ Chí Minh thực sự là một kỳ công, một kỳ tích được tạo dựng bởi ý chí vì độc lập tự do của dân tộc Việt Nam... Các đồng chí đều xứng đáng là anh hùng. Không có các đồng chí, không có ngày hôm nay...

Nhưng muốn giành được đỉnh cao toàn thắng, chúng ta cần dũng cảm, mưu trí, sáng tạo hơn nữa. Đường Trường Sơn không dừng lại ở mức độ này mà phải được mở, rải đá, đi được cả hai chiều, cả hai mùa mưa nắng...

Sau chút ít thời gian nói chuyện với bộ đội, thanh niên xung phong, anh Văn đến thắp hương viếng mộ một số liệt sĩ kề cạnh đó.

Những giọt nước mắt dành cho phút hội ngộ với những người đang sống và chiến đấu, những giọt nước mắt dành cho những chiến sĩ vĩnh viễn nằm lại trọng điểm này của vị Tổng tư lệnh giữa chiều Trường Sơn thật sự thấm đẫm tình người, lắng sâu trong tâm khảm, tôi không thể nào quên.

Từ tập đoàn trọng điểm ATP, đoàn chúng tôi theo đường 20 về hậu cứ Bình trạm 14 gần Xuân Sơn. Tối hôm đó, trong khi chuyện trò với mấy đồng chí trong Thường vụ tỉnh uỷ Quảng Bình lên đón, anh Văn nói:

- Đúng là "Trăm nghe không bằng một thấy". Mới thấy một vài cung đường, tới một vài trọng điểm, nhưng tôi thật sự không tưởng tượng nổi sức chịu đựng, sự sáng tạo và thành công của các binh chủng và thanh niên xung phong Trường Sơn lớn lao, vĩ đại đến như vậy. Thật xứng đáng là những anh hùng, những thế hệ anh hùng của dân tộc Việt Nam anh hùng.

Thời gian làm việc của anh Văn không dài, nhưng với những gì lĩnh hội được thì sự chỉ đạo lần này của anh có ý nghĩa rất lớn đối với tuyến chi viện chiến lược trước bước phát triển mới của cách mạng.

Hầu như năm nào, anh Văn cũng dành một đôi lần làm việc với Bộ Tư lệnh Trường Sơn, và lần nào cũng giúp chúng tôi tháo gỡ, giải quyết những vấn đề có tính chiến lược; ví như năm 1966 khẳng định lấy cơ giới làm phương thức vận chuyển chủ yếu; hay như lần này, anh chỉ đạo cụ thể việc hoàn chỉnh thể trận, xây dựng đường đông Trường Sơn theo tiêu chuẩn quốc gia, làm cơ sở cho tuyến xuyên Việt trong tương lai. Để có được một mét đường xuyên Trường Sơn, phải hội tụ đủ trí lực của toàn Đảng, toàn dân..., nhưng trong đó, với chúng tôi, anh Võ Nguyên Giáp, anh Văn Tiến Dũng và anh Đinh Đức Thiện là những "kiến trúc sư" chính của tuyến đường này.

Cũng vào tháng 3 năm 1973, Bộ Tư lệnh Trường Sơn nhận lệnh của Chính phủ, Bộ Quốc phòng, đón tiếp Quốc trưởng Norodom Sihanouk cùng Hoàng hậu từ Trung Quốc sang Hà Nội và vượt Trường Sơn về thăm vùng giải phóng Campuchia.

Chúng tôi coi đây là vinh dự, trách nhiệm và cả đền ơn trả nghĩa. Vương quốc Campuchia dưới thời Quốc trưởng đã giúp đỡ cách mạng miền Nam, giúp đỡ tuyến Đường Hồ Chí Minh xây dựng các cơ sở hậu cần, khai thác vật chất trên đất bạn; cho ta sử dụng cảng Sihanouk Ville, đường 13, đường sông Mê Công... như những mũi "vu hồi" lợi hại trong hoạt động chi viện chiến trường. Phần khác, chúng tôi tôn trọng Quốc trưởng, bởi ông là một Nguyên thủ quốc gia

có tư tưởng dân tộc cao - một người rất sùng kính Chủ tịch Hồ Chí Minh.

Phần vì trách nhiệm, nghĩa tình, phần vì điều kiện cho phép, chúng tôi tổ chức đón đưa Quốc trưởng và Hoàng hậu tận tình, chu đáo theo thể thức đón tiếp Nguyên thủ quốc gia.

Biết Quốc trưởng và Hoàng hậu có sử dụng tiếng Pháp, chúng tôi bố trí anh Lê Đình Sum nói tiếng Pháp khá tốt đi cùng đoàn suốt cuộc hành trình trên Trường Sơn; tổ chức bảo vệ cẩn mật. Để Quốc trưởng và Hoàng hậu có điều kiện nghỉ ngơi chu đáo trong những ngày lưu lại ở chặng đường cuối trước khi trở về Tổ quốc, chúng tôi đã cho chuẩn bị một lán nhỏ trên sông, làm bằng tre, theo dáng biệt thự, đầy đủ tiện nghi, nhưng đơn giản.

Được tổ chức đón đưa trọng thị, chu đáo, Quốc trưởng và Hoàng hậu vô cùng cảm kích. Chia tay chúng tôi, Quốc trưởng xúc động nói:

- Ở Bắc Kinh, tôi không hiểu nổi Đường Hồ Chí Minh. Qua chuyến đi này, tôi thấy tuyến đường của các bạn vô cùng vĩ đại. Nhất định các bạn sẽ thắng. Là người con của đất nước Ăng Co huy hoàng, vợ chồng chúng tôi rất biết ơn các bạn đang giúp cuộc chiến đấu của nhân dân Campuchia. Rất cảm ơn các bạn đã tổ chức cho chúng tôi chuyến đi an toàn, thành công, thoải mái...

Đã hơn một phần tư thế kỷ trôi qua kể từ ngày có cuộc hành hương của Quốc trưởng Sihanouk và Hoàng hậu trên đường Hồ Chí Minh, thế giới, đặc biệt là đất nước Chùa tháp đã trải qua bao biến cố thăng trầm, can qua, chìm nổi; lòng người cũng có lúc, có ai "sớm nắng chiều mưa"; nhưng phải khẳng định, trong khó khăn, binh đao, lửa đạn, mới thấy hết nghĩa tình bè bạn.

Tháng 4 năm 1973, các anh Tố Hữu, Đinh Đức Thiện, Nguyễn Thọ Chân dẫn đầu đoàn cán bộ của Trung ương Đảng, Quân uỷ Trung ương, Uỷ ban thống nhất Trung ương vào làm việc và nắm tình hình, chỉ đạo trực tiếp các chiến trường. Theo yêu cầu của đoàn, chúng tôi tổ chức để các anh theo đường tây Trường Sơn vào Nam Bộ, và từ Nam Bộ sẽ theo đường đông Trường Sơn ra Tây Nguyên, Khu 5, Trị-Thiên.

Nghe tôi dự kiến lộ trình như vậy, anh Tố Hữu và anh Thiện đều bảo:

- Phải làm xong đường ở Đắc Lắc, để tới khi quay ra chúng tôi sẽ đi theo đường đó. Bởi ở phía đông, địch còn cấm chốt ở Đức Lập, Đắc Pét, Đắc Mìn...

Lường sức mình và khó đoán chắc lúc nào các anh quay ra, tôi đành khát, tuý tình hình cụ thể sẽ điện báo cáo các anh sau.

Anh Thiện cười rất thoải mái và nói:

- Được, chúng tớ cho các cậu nợ, nhưng cầm nợ lâu!

Với một lực lượng hùng hậu, có nhiều cán bộ chủ trì các ngành, nên phái đoàn của anh Tổ Hữu và anh Đình Đức Thiện đã trực tiếp giải quyết nhiều yêu cầu bức xúc của chiến trường. Với Bộ Tư lệnh Trường Sơn, đoàn đã giúp giải quyết nhiều vấn đề quan trọng, nhất trí đề nghị Nhà nước và Bộ Quốc phòng có kế hoạch bảo đảm với yêu cầu cao nhất để tuyến vận tải Trường Sơn nhanh đổi mới thể trận.

Ít lâu sau, trong buổi làm việc cuối cùng với Bộ Tư lệnh Trường Sơn trên đường ra Bắc, anh Tổ Hữu dặn tôi chuẩn bị thật chu đáo luận chứng về đường cơ bản đông Trường Sơn, tháng 5 tới ra làm việc với Chính phủ.

Trong không khí ấm áp, cởi mở, chân tình, chúng tôi vô cùng xúc động nghe anh Tổ Hữu đọc những vần thơ anh vừa viết về đường Trường Sơn - những ý thơ mà theo anh chính là sự rung động khi tận mắt chứng kiến sự hy sinh, chịu đựng gian khổ, ngoan cường, mưu trí, sáng tạo của bộ đội Trường Sơn:

Trường Sơn xẻ dọc, rọc ngang
Xẻng tay mà viết nên trang sử hồng.
Trường Sơn vượt núi băng sông,
Xe đi trăm ngả chiến công bốn mùa.
Trường Sơn đông nắng, tây mưa
Ai chưa đến đó, như chưa rõ mình...

Trong những năm tháng chiến đấu vô cùng quyết liệt trước đây, ở cơ quan Bộ Tư lệnh hay đi thực địa, xuống đơn vị, tôi vẫn thường thấy ở những vách lán của bộ đội, lán của thanh niên xung phong, những sườn núi, vách ta luy đường mới mở..., đã được viết lên với bao kiểu cách hai câu thơ của anh:

Xẻ dọc Trường Sơn đi cứu nước
Mà lòng phơi phới dậy tương lai.

Những dòng thơ đã thành lẽ sống, khẩu hiệu hành động của cả một thế hệ thanh niên Việt Nam thời đánh Mỹ. Sau này, chúng tôi đã cho khắc ghi một đoạn thơ của anh Tổ Hữu vào văn bia nghĩa trang liệt sĩ Trường Sơn.

2

Hoàn thiện tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn theo tiêu chuẩn đường quốc gia, đối với Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh Trường Sơn vốn là hoài bão, là mục tiêu chiến lược. Với thắng lợi có tính chất quyết định của cách mạng Việt - Lào và yêu cầu tất yếu của sự nghiệp giải

phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất Tổ quốc, cho tới đầu năm 1973, về khách quan và chủ quan tôi cho rằng đã hội tụ những yếu tố "CẦN" và "ĐỦ" để thực hiện hoài bão đó.

Đối với Bộ Tư lệnh Trường Sơn, sau một thời gian khá dài huy động hơn 60 kỹ sư, cán bộ kỹ thuật cầu đường, tổ chức ba đoàn khảo sát, thiết kế..., tới đây chúng tôi đã có một dự án khá hoàn chỉnh về tuyến đường xuyên Bắc - Nam đông Trường Sơn.

Đầu tháng 2 năm 1973, sau khi ra Hà Nội nhận nhiệm vụ Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng giao, tôi cùng Tham mưu trưởng công binh Phạm Điều trực tiếp báo cáo Chính phủ về chủ trương và dự án kế hoạch thi công đường tiêu chuẩn đông Trường Sơn.

Sau khi tôi báo cáo cụ thể, các Phó thủ tướng: Lê Thanh Nghị, Đỗ Mười, Phan Trọng Tuệ đều cho rằng xây dựng đường tiêu chuẩn xuyên Bắc - Nam đông Trường Sơn là một công trình tầm cỡ quốc gia, là một vấn đề có tính chiến lược; triển khai sớm sẽ góp phần quan trọng tạo thế và lực cho sự nghiệp giải phóng miền Nam.

Nhưng, là tuyến đường đi qua địa hình núi non hiểm trở, chia cắt mạnh, thi công rất phức tạp, khối lượng lớn. Anh Lê Thanh Nghị, anh Đỗ Mười và anh Phan Trọng Tuệ đều nhất trí cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn triển khai thi công theo dự án. Trong quá trình thi công cần báo cáo thường xuyên lên Chính phủ, nhất là những vấn đề vật tư nhân lực cần giải quyết.

Hôm sau, tôi được Thủ tướng Phạm Văn Đồng cho mời vào làm việc Là học trò xuất sắc của Bác Hồ và luôn gần gũi Bác, nên dù là nguyên thủ quốc gia, phong cách làm việc của anh Đồng rất thân mật, chan hoà với cấp dưới. Anh vui vẻ, thân tình, muốn tôi báo cáo toàn bộ hoạt động của tuyến. Biết thời gian lúc này đối với anh là quý giá, tôi xin phép được báo cáo vắn tắt. Anh Đồng cười và nói:

- Không sao. Tôi đang muốn nghe thật đầy đủ, thật cụ thể. Công việc quá bận, tôi chưa vào tuyến thăm các anh được. Và đã bao giờ tôi được tiếp khách quý Trường Sơn đâu!

Biết anh nói vậy để động viên, nên tôi cũng báo cáo rất ngắn gọn, trọng tâm là việc xây dựng đường đông Trường Sơn.

Nghe tôi trình bày xong, anh Đồng nói:

- Trong những năm Mỹ đánh phá, ngăn chặn quyết liệt, cán bộ, chiến sĩ và thanh niên xung phong trên Đường Hồ Chí Minh đã chịu nhiều gian khổ, hy sinh, cực kỳ anh dũng, mưu trí. Cả nước và thế giới đều biết. Về cách mạng miền Nam, đúng như một triết gia nổi tiếng đã nói: "Cái gì phải đến, nó sẽ đến". Nhưng ở đây, phải nói một cách đầy đủ rằng: Tuyến Đường Hồ Chí Minh - một công trình lịch sử

mà động lực chủ yếu là con người đã góp phần quan trọng làm chuyển biến cục diện chiến trường. Hiệp định Paris là kết quả thắng lợi nhiều mặt, trong đó có đóng góp của Đường Hồ chí Minh- bộ đội Trường Sơn, có hậu phương lớn miền Bắc, có bạn bè gần xa trên thế giới. Nhưng nên nhớ rằng đây mới chỉ là thắng lợi quan trọng bước đầu. Chúng ta phải làm nhiều việc mới đến đích giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Trong cách mạng, muốn đi đến thắng lợi phải trả giá. Tôi biết lần này ra Hà Nội, công việc trọng tâm của các anh là lo xây dựng đường tiêu chuẩn đồng Trường Sơn. Đây cũng là một cách làm, một tầm nhìn. Các anh cũng biết, trong kháng chiến chống thực dân Pháp, từ Liên khu 5 ra Việt Bắc, tôi cũng đã vượt Trường Sơn bằng những lối mòn. Nhiều đồng chí khác cũng vậy. Mong có được đường ô tô là khát vọng cháy bỏng của người từng đếm bước đường rừng, từng gửi hàng chai sạn cả vai và lưng...

Nhắc chuyện cũ, quá xúc động, anh dừng lời chốc lát rồi nói tiếp:

- Về tuyến đường mà Bộ Tư lệnh Trường Sơn đề xuất, tôi đã được các anh Võ Nguyên Giáp, Lê Thanh Nghị, Đỗ Mười, Phan Trọng Tuệ báo cáo lại. Tôi rất ủng hộ. Đường Hồ Chí Minh như luận chứng của các anh, nếu được triển khai tốt, chúng ta sẽ có thêm một công trình tầm cỡ cho cả trước mắt và lâu dài, đáp ứng được cả yêu cầu quân sự - quốc phòng và kinh tế.

Cuối cùng anh dặn:

- Cần làm việc cụ thể với các cơ quan Nhà nước và cho triển khai càng sớm, càng tốt.

Trưa đó, anh mời tôi cùng ăn cơm.

Trong bữa cơm thanh đạm nhưng thân tình, ấm cúng tại nhà nghỉ Hồ Tây, tôi được anh kể về Hà Nội 12 ngày đêm rực lửa cuối năm 1972, những chuyện "ngoài lề" về Hội nghị Paris...

Tròn buổi làm việc, một bữa cơm thân tình như buổi hội ngộ anh em bao tháng ngày xa, và hết thảy những gì tôi biết trước đó, càng lắng lại trong suy nghĩ, tình cảm của tôi về anh Phạm Văn Đồng - một nguyên thủ quốc gia, một con người thân tình, giản dị mà uyên bác, tâm huyết suốt đời vì Đảng vì dân.

Về Hà Nội lần này, đất trời đã thanh bình, yên ả. Gặp lại gia đình, các con tôi về đông đủ. Khó nói hết nỗi mừng của các cháu Hưng, Việt, Bắc, Quân, Hiền, Hà. Vậy là phải sáu năm, kể từ ngày đưa hai con gái về lại nơi sơ tán Sơn Tây, mong ước "về hản Hà Nội" của các cháu đã thành hiện thực.

Việc chung giải quyết xong; gặp mặt đông đủ gia đình, nên tôi quyết định vào tuyến sớm hơn dự định. Đề phòng vợ và các con

"phật ý" khi vừa về "chân ướt, chân ráo" đã đi, tôi nói vui:

- Tây nam Quảng Bình giờ đây cũng đã hoà bình - sóng yên biển lặng rồi. Nay mai phải mời "bà" vào thăm sở chỉ huy để xem anh em chúng tôi làm ăn thế nào; kết hợp cho các con thăm bà, thăm quê nữa.

Vợ tôi vui vẻ cười xoà. Các con tôi nghe nói được về quê, thăm bà, thì sung sướng lắm!

Trước hôm trở lại Quảng Bình, tôi tới thăm Khâm Thiên- khu dân cư bị máy bay B.52 Mỹ ném bom rải thảm vào cuối tháng chạp năm 1972.

Đã từng trải trận mạc, từng chết hụt bởi B.52, nhưng tôi không khỏi bàng hoàng trước cảnh phố xá tan tành, nhà cửa đã tan nát, khói hương còn phảng phất thâm trầm...

Vào sở chỉ huy, tôi mời Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh để báo cáo lại kết quả sau khi làm việc với chính phủ và Bộ Quốc phòng, đồng thời trình bày phương án tổ chức thi công đường tiêu chuẩn đồng Trường Sơn.

Các anh trong Thường vụ và Bộ Tư lệnh nhất trí dự kiến tổ chức thi công do Tham mưu trưởng công binh báo cáo. Vấn đề cần bàn thảo duy nhất là thời gian hoàn thành cơ bản đoạn từ Quảng Bình vào Khu 5 (Quảng Bình vào bến Giằng - Quảng Nam) trước tháng 5 năm 1973, để khi tuyến tây Trường Sơn bước vào mùa mưa, có thể "lật cánh" trở lại đồng Trường Sơn, kịp chi viện cho Khu 5, Tây Nguyên, Trị-Thiên là quá gấp.

Sự lo lắng hoàn toàn có lý. Biết vậy, tôi nói rõ thêm:

- Cấp trên cũng chưa "chốt" thời gian thi công, chúng ta cứ triển khai, sau đó sẽ xác định chính thức. Tuỳ thuộc yêu cầu thời gian, khối lượng từng quãng khác nhau mà bố trí lực lượng thi công theo phương thức "chuyên sâu - đồng bộ - dây chuyền". Phải khéo kết hợp lao động thủ công, công cụ cải tiến, phương tiện thi công cơ giới, thuốc nổ, thành một động lực tổng hoà để tạo tốc độ nhanh, năng suất cao, chất lượng tốt, hiệu quả thiết thực.

- Chủ trương, kế hoạch và phương thức thi công đường tiêu chuẩn đồng Trường Sơn được thống nhất, những trở ngại về thời gian quá gấp được giải toả một bước, từ đó chúng tôi tập trung chỉ đạo các đơn vị triển khai từng phần việc cụ thể.

Cuối tháng 3, Bộ Tư lệnh Trường Sơn tổ chức nắm lại tổng thể tình hình toàn tuyến, làm cơ sở cho việc chỉ đạo thi công cũng như hoàn chỉnh luận chứng chính thức để trình Chính phủ về việc mở

đường đông Trường Sơn; tôi dẫn một đoàn đi vào theo hướng đông, anh Đặng Tính dẫn đoàn theo tuyến tây Trường Sơn. Dự kiến, đoàn của anh Tính đi tuyến phía tây, theo đường 9 đến Bản Đông, rẽ sang đường 128, qua đường 23, xuyên cao nguyên Bloven, qua vùng ba biên giới.

Cũng như bao lần đi xa trước đây, đêm trước khi lên đường, anh em chúng tôi thức bên nhau, trao đổi công việc với tâm trạng hết sức phấn chấn bởi bao dự định lớn lao.

Vẫn biết sinh tử là chuyện thường ở đời. Nhất là trong chiến tranh, trước "mũi tên, hòn đạn", sự sống và cái chết có khi cách nhau không đầy gang tấc, thậm chí chỉ là sợi chỉ mong manh.

Nhưng tôi không ngờ, đây là lần cuối cùng anh Tính và tôi chia tay nhau, để rồi anh đi mãi.

Đêm mùng 4 tháng 4, đoàn chúng tôi theo tuyến phía đông, dừng nghỉ tại một điểm bên bờ sông Sa Thầy, cạnh đường 19. Đêm xuống đã lâu, nhưng tôi vẫn trần trọc, thao thức. Cứ nghĩ do thời tiết quá oi ả, ngày nóng như rang, đêm về lạnh buốt. Nhưng đã bao năm ở rừng, tôi đâu có vậy? Gần sáng, nhân viên cơ yếu đi cùng chuyển cho tôi bức điện vắn vắn mấy chữ: Chính uỷ Đặng Tính hy sinh ngày 3 tháng 4 ở Pắc Xoòng.

Cầm bức điện, mắt tôi nhoà đi. Một nỗi đau không nói thành lời. Tôi quyết định tạm dừng chuyển đi, trở về sở chỉ huy. Nhưng vì đường xa, trắc trở, chúng tôi cũng không kịp ra dự lễ tang của anh Đặng Tính, do Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng tổ chức ở Hà Nội. Liên sau đó, tôi ra viếng mộ anh, chia buồn cùng chị Tính và gia đình. Thấp nén hương lên phần mộ người đã khuất, tôi thấu tận cùng nỗi đau; thương tiếc người đồng chí mẫu mực, thân thiết đã sớm vĩnh viễn ra đi, đem theo bao tâm huyết, hoài bão của một tầm nhìn chiến lược, có tính toán.

Theo anh em trong đoàn do anh Tính chỉ huy kể lại: Đúng lộ trình đã định, anh Tính vào làm việc với Bộ Tư lệnh các Sư đoàn: 471, 472, 565, 968, Quân khu Hạ Lào, kết hợp khảo sát, nắm tình hình đường sá và bàn biện pháp xây dựng vùng giải phóng. Sáng ngày 3 tháng 4, trên đường xuống thăm một đơn vị thuộc Sư đoàn 968 chốt giữ tại Pắc Xoòng - một vị trí quan trọng ở Nam Lào vừa được giải phóng, xe anh Tính trúng mìn của địch. Hy sinh cùng anh Đặng Tính còn có thượng tá Chính uỷ Sư đoàn 968 - Vũ Quang Bình, Cục phó Cục Tham mưu công binh - Nguyễn Xuân Yên, nhạc sĩ Trịnh Quý - Đoàn phó đoàn văn công Trường Sơn, một bác sĩ và đồng chí lái xe. Đây là một tổn thất lớn nhất về cán bộ của Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Sau khi anh Đặng Tính hy sinh, có người hỏi tôi: Anh Tính vượt cao nguyên Bloven làm gì? Tôi trả lời: Điều đó thuộc kế hoạch của Bộ Tư lệnh. Chúng tôi bàn tính kỹ, lúc này có điều kiện nên khảo sát nắm kỹ lại tình hình khu vực ba biên giới.

Theo tuyến phía tây, anh Tính sẽ vượt cao nguyên Bloven, xuống khu vực ba biên giới, sau đó vào Lộc Ninh. Còn tôi sẽ vào Tây Nguyên, đến Đắc Min, quay sang đường 19 và đường 18, rồi cùng vượt Bloven trở về. Sau chuyến đi này, chúng tôi sẽ tính tới phương án nếu Mỹ - nguy phản bội những điều khoản đã cam kết trong Hiệp định Paris, Bộ Tư lệnh Trường Sơn sẽ tổ chức vận chuyển chi viện chiến trường qua Đường Hồ Chí Minh ở tầm lớn hơn.

Sau khi anh Đặng Tính hy sinh, Phó chính uỷ Hoàng Thế Thiện được bổ nhiệm Chính uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Từ ngày 15 đến ngày 19 tháng 5 năm 1973, tôi có mặt ở Hà Nội báo cáo Thường trực Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng và các anh Đỗ Mười, Phan Trọng Tuệ toàn bộ luận chứng xây dựng hoàn chỉnh đường đông Trường Sơn. Một số anh trong Bộ Tư lệnh và chủ trì binh chủng trực tiếp làm việc với các cơ quan Nhà nước và Bộ Quốc phòng. Tròn một tuần sau, ngày 25 tháng 5, Phó thủ tướng Đỗ Mười thông qua sơ bộ kế hoạch xây dựng cơ bản đường đông Trường Sơn với nội dung:

- Đường Hồ Chí Minh đông Trường Sơn là đường xuyên Nam - Bắc, xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp 4 miền núi, bắt đầu từ Tân Kỳ (Nghệ An) đến Chơn Thành (Bình Phước). Bộ Tư lệnh Trường Sơn đảm trách từ Khe Gát (Quảng Bình) vào Chơn Thành - trước mắt vào đến Bù Gia Mập, với tổng chiều dài 1.200 cây số, nền đường 9 mét, mặt đường 7 mét; cầu cống vĩnh cửu và bán vĩnh cửu bảo đảm hành quân cơ giới và vận chuyển cả hai mùa, xe chạy với vận tốc tối đa 60 cây số một giờ.

- Đối với đường tây Trường Sơn, tiến hành cải tạo, nâng cấp hai trục. Trục thứ nhất từ Phong Nha (đường 20) và từ Thạch Bàn (đường 16) vào Plây Cản, dài 720 cây số, từ đó nối vào đường đông Trường Sơn. Trục thứ hai: gần đường 9 từ Hướng Hoá đến Mường Phìn, theo đường 23 xuống Saravan, A-tô-pơ, nối sang Plây Cản, dài hơn 600 cây số.

Để tạo điều kiện cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn thực hiện được khối lượng công việc lớn này, Chính phủ và Bộ Quốc phòng duyệt nâng tổng số lực lượng cầu đường lên trên 47 nghìn người, trong đó có hơn 10 nghìn gồm cả thanh niên xung phong do Trung ương

Đoàn chi viện và dân công được huy động ở các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình. Đặc biệt Bộ Quốc phòng quyết định bổ sung và đổi mới trang thiết bị cơ giới phục vụ làm đường, gồm hơn 200 máy xúc, trên 600 xe ben, 50 xe lu, 100 máy ép hơi, máy nghiền đá Anh Nguyễn Nam Hải - Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải cùng một số chuyên gia cầu đường vào hỗ trợ chúng tôi khảo sát cắm tuyến, nghiên cứu kết cấu địa chất, tập trung khảo sát thiết kế đoạn Bù Lạch - Khâm Đức là nơi địa hình phức tạp nhất.

Trở về sở chỉ huy, tôi cho mời Bộ Tư lệnh và cán bộ chủ trì các cơ quan thông báo quyết định sơ bộ ban đầu của Chính phủ. Vui tột độ có lẽ là các anh Phạm Diêu, Phan Quang Tiệp, bởi chính họ là những cán bộ, đã từng "lao tâm, khổ tứ, gỏi đất, nằm sương" mấy tháng trời, trực tiếp khảo sát và cùng cán bộ chuyên môn hoàn chỉnh luận chứng tuyến đường.

Là người từng dần bước theo lối mòn, vai trĩu nặng ba lô, leo núi, vượt suối, băng rừng Trường Sơn trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp, rồi những năm dài đằng đẵng thời đánh Mỹ, phải mượn đất bạn Lào mở đường..., liệu ai có thể giấu nổi niềm vui này?

Tôi nói với anh Phạm Diêu:

- Ước mơ đã thành hiện thực. Nhưng niềm vui như được nhân đôi, bởi rất may cho chúng ta là Chính phủ quyết định cho triển khai, khi Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã có thực lực.

Các anh Phạm Diêu, Phan Quang Tiệp, Dương Đình Tạ... đều nhất trí đề nghị Bộ Tư lệnh: Luận chứng đã được Chính phủ thông qua, cho triển khai ngay. Vừa thi công, vừa tính toán số liệu chính xác cụ thể.

Chúng tôi nhất trí theo cách đó.

Vào những ngày bộ đội Trường Sơn dồn sức cho "công trình thế kỷ" này, chúng tôi vinh dự được đón Thủ tướng Phi-đen Cát-xơ-rô vào thăm vùng giải phóng Quảng Trị, thăm Chính phủ cách mạng lâm thời cộng hoà miền Nam Việt Nam và thăm Đường Hồ Chí Minh.

Thật sự gây niềm kính phục, xúc động trong tôi là hình ảnh vị nguyên thủ Cuba - một quốc gia bé nhỏ, rất đỗi anh hùng bên kia Thái Bình Dương hiện diện rất sớm ở Quảng Trị, ngay sau khi mảnh đất này vừa được giải phóng. Đồng chí trong bộ quân phục với dáng vóc uy nghiêm, đứng trên xác một chiếc xe tăng Mỹ tại thị xã Đông Hà tuyên bố trước ngàn quân và đông đảo nhân dân rằng: Chiến thắng của Việt Nam là chiến thắng của Cuba. Quảng Trị là Hi Rông của Cuba...

Là người đã từng nêu khẩu hiệu: "Vì Việt Nam, Cuba sẵn sàng

hiến cả máu mình", sau chuyển vào Trường Sơn, Thủ tướng Phi-đen Cát-xơ-rô đã báo cho Thủ tướng Phạm Văn Đồng rằng: Cuba sẽ viện trợ cho Bộ Tư lệnh Đường Hồ Chí Minh một số thiết bị làm đường hiện đại mà nước ông mua của Nhật Bản, và sẽ cử chuyên gia cầu đường sang giúp.

Về nước, Thủ tướng Phi-đen đã phái ngay 73 kỹ sư, công nhân lành nghề sang Việt Nam, vào Trường Sơn "cùng đổ mồ hôi, sôi nước mắt" với bộ đội, thanh niên xung phong Việt Nam trên từng cung đường. Sau đó, một khối lượng thiết bị làm đường hiện đại trị giá sáu triệu đô-la, gồm máy húc 130 CV, xe ben 12 tấn, máy lu, máy tưới nhựa đường... do Cuba viện trợ đã vượt biển cập cảng Hải Phòng. Được Bộ Quốc phòng thông báo, chúng tôi cử Cục phó công binh Trần Đình Cầu, Trưởng phòng vật tư kỹ thuật Đặng Hương dẫn Trung đoàn 515 vận tải ra nhận.

Vậy là không chỉ Lào, Campuchia, bạn bè cùng chung chiến trường, chung kẻ thù; không chỉ Liên Xô, Trung Quốc và bạn bè trên đại lục Á - Âu... mà đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh còn thu hút được khối óc, con tim, sự hỗ trợ về vật tư thiết bị của bạn bè Cuba cách ta nửa vòng trái đất.

Riêng phần mình, sau khi có quyết định, sự hỗ trợ to lớn của trên, trong xây dựng đường cơ bản, Bộ Tư lệnh Trường Sơn xem yếu tố hàng đầu phải là con người. Đặc biệt là cán bộ chủ trì. Với quan điểm đó, chúng tôi chủ trương sớm tập huấn nâng cao năng lực tổ chức chỉ huy và kỹ thuật thi công cầu đường. Để thống nhất nội dung, chuẩn bị cho tập huấn, chúng tôi chọn Sư đoàn 473 công binh thi công thí điểm theo phương thức có tính công nghiệp: "Dây chuyền- chuyên sâu - đồng bộ", với động lực là "Lao động thủ công + công cụ cải tiến + thuốc nổ + phương tiện thi công cơ giới". Bốn thứ động lực chính này phải đổi mới hoàn toàn về công cụ thao tác, ứng dụng kỹ thuật và sáng kiến; nhằm nâng cao năng suất lao động, chất lượng công trình. Máy húc thi công theo sơ đồ. Xe ben nhận đất đá theo "ke xả", nhận xong có đường đi luôn, không mất thời gian quay trở.

Những điểm có khối lượng thi công lớn, dùng máy húc thi công; nơi nhỏ lẻ, chủ yếu làm thủ công. Các lực lượng tập trung làm ban ngày. Chỉ những bộ phận đổ bê tông mới làm đêm...

Nói về tổ chức thực nghiệm đổi mới phương thức làm đường, thì anh Bùi Thế Tâm - một cán bộ có trình độ, ham học hỏi, cùng các anh Nguyễn Văn Kỷ, Tô Đa Mạn, Cao Đôn Luân là một tập thể cán bộ sư đoàn binh chủng khá đều tay, quyết tâm cao. Ấn tượng đó

được củng cố thêm sau lần tôi cùng anh Lê Xy và anh Phan Khắc Hy xuống làm việc với Bộ Tư lệnh sư đoàn bàn áp dụng thi công cầu đường theo phương thức mới, có thiết bị kỹ thuật hiện đại, đồng bộ do Cuba viện trợ.

Theo dõi Phó tư lệnh Phan Khắc Hy giới thiệu sơ đồ đội hình thi công "chuyên sâu - dây chuyền - đồng bộ", anh Bùi Thế Tâm nêu ý kiến:

- Báo cáo, đây thực sự là khái quát một phương châm tổ chức thi công cầu đường rất mới của Binh chủng Công binh. Nhưng liệu đã hội đủ những điều kiện để có thể triển khai được chưa?

Phó chính uỷ Lê Xy nói rõ thêm:

- Trong chính phương châm đó đã nói rõ động lực chính là con người, kết hợp công cụ cải tiến, thuốc nổ.

Bộ Tư lệnh Sư đoàn 473 hoàn toàn nhất trí và hứa vừa làm vừa rút kinh nghiệm để hoàn thiện thêm.

Thấy đã thống nhất phương thức thi công, tôi hỏi:

- Theo ý kiến các anh, nên chọn đoạn nào để thi công thí điểm và sử dụng đơn vị nào?

Bộ Tư lệnh 473 nhất trí chọn trên dưới 100 cây số từ Dakrong đến Bù Lạch. Đoạn này gần đường 9; tập kết vật tư, thiết bị thuận lợi. Về lực lượng thi công, Sư đoàn đề nghị cho bốn trung đoàn thật thiện chiến làm đường và Trung đoàn cầu 99.

Anh Tâm kiến nghị:

- Đề nghị Bộ Tư lệnh ưu tiên cho quãng thi công thí điểm này. Nếu "đầu xuôi" thì ắt là "đuôi sẽ lọt"!

Chúng tôi nhất trí phương án của Chỉ huy Sư đoàn 473. Riêng lực lượng, bổ sung hai đoàn thanh niên xung phong.

Do tầm quan trọng của khâu "đột phá khâu", Bộ Tư lệnh thấy cần phải để anh Lê Xy và anh Phan Khắc Hy ở lại tiếp tục giúp Sư đoàn 473 một thời gian.

Với nội bộ Thường Vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh Trường Sơn, công việc luôn bề bộn, đan cài. Nhưng cơ bản mấy anh em hoạt động đều tay, nên mọi việc đều trôi chảy, chu tất. Riêng các anh Lê Xy, Nguyễn An, Phan Khắc Hy, Nguyễn Lang, Lê Đình Sum thường được dành "ưu tiên" trực tiếp chỉ đạo, tháo gỡ những việc, những thời đoạn khó khăn nhất. Ngoài tuổi trẻ, sức khỏe, đây là những cán bộ kiên cường, sáng tạo, có trình độ, năng lực tổ chức chỉ huy và dày dặn kinh nghiệm.

Theo phương thức tổ chức thi công đã thống nhất, được anh Phan Khắc Hy và anh Lê Xy chỉ đạo trực tiếp, sau 3 tháng thi công

thí điểm ở Sư đoàn 473, kết quả cho thấy các chỉ tiêu đều vượt hai lần so với cách làm cũ. Đây là cơ sở quan trọng để chúng tôi kết luận phương pháp, nguyên tắc, phương châm đề ra trước đây là cơ bản chính xác.

Tháng 6 năm 1973, Đảng uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn họp bàn chuyên đề về xây dựng đường cơ bản đồng Trường Sơn. Tiếp đó, chúng tôi tiến hành tập huấn cho cán bộ sư đoàn, trung đoàn và cơ quan Bộ Tư lệnh. Địa điểm tập huấn là sở chỉ huy già chiến của Sư đoàn 473, nằm cạnh sông Bang, gần mỏ nước khoáng, cây số 18 đường 16 (Lệ Thủy, Quảng Bình). Đây là địa điểm thành lập Mặt trận Việt Minh tỉnh Quảng Bình thời kỳ trước Cách mạng tháng Tám, mà tôi là uỷ viên Ban Chấp hành, khi đó gọi là Mặt trận Việt Minh "Cô Tám" (tên một phụ nữ yêu nước tiêu biểu của Quảng Bình trước đây).

Theo phân công của Bộ Tư lệnh, tôi truyền đạt cho hội nghị tập huấn về tư tưởng và phương châm xây dựng cầu đường.

Hơn 200 cán bộ dự tập huấn hào hứng tập trung theo dõi, ghi chép đầy đủ, thảo luận sôi nổi, thẳng thắn; phân tích rõ những ưu điểm và hạn chế của "mô hình" làm đường kiểu mới. Đa số cho rằng đây là kiểu làm đường chưa từng có của ngành giao thông nước ta cho đến nay, là bước chuyển hướng có tính chiến lược với hàng loạt nội dung mới về làm đường tiêu chuẩn trên tuyến chi viện chiến lược Đường Hồ Chí Minh. Hai vấn đề lớn mà cán bộ dự tập huấn trao đổi, tranh luận khá kỹ là thời gian hoàn tất công trình và phương pháp thi công. Cuối cùng hội nghị đều nhất trí với phương án của Bộ Tư lệnh. Về thời gian, quyết tâm hoàn thành trong 4 năm như Chính phủ đã chấp thuận. Sau này, trong quá trình triển khai có thể điều chỉnh.

Về lực lượng, phải huy động tập trung vào đây Sư đoàn công binh thiện chiến 473, Sư đoàn khu vực 470 và 4 đoàn thanh niên xung phong, với khoảng 25.000 người cùng một số phương tiện thi công mới. Dự kiến có thể tăng cường thêm một số trung đoàn của Sư đoàn 472.

Về phương pháp thi công, phải có "điểm" và có "diện". Điểm là từ Cù Bai, đường 16 (Quảng Bình) vào Kontum. Phải tập trung vào đây Sư đoàn công binh 473 và một số trung đoàn công binh của các sư đoàn khác, các đoàn thanh niên xung phong và thiết bị thi công mới có công suất cao. Tổ chức thi công theo 4 cung đoạn, 4 mũi, nhằm sớm hợp điểm để có thể nhanh chóng đưa vào sử dụng cả tuyến đường khi xuất hiện thời cơ chiến lược mới.

Về kỹ thuật, mặt đường chủ yếu rải đá cấp phối; khi có điều kiện

sẽ cho rải nhựa; cầu cống làm vĩnh cửu, trước mắt là cống và cầu nhỏ.

Xét mọi phương diện, hội nghị tập huấn lần này có tầm quan trọng đặc biệt được chúng tôi xem như hội nghị Hương Đô tập huấn chiến dịch, chiến thuật vận tải vào cuối mùa hè năm 1967; nó nhằm đổi mới phương thức tổ chức thi công cầu đường theo một mô hình mang tính chất công nghiệp với tư duy khoa học, sáng tạo, trong điều kiện chiến tranh.

Sau hội nghị tập huấn, toàn tuyến xốc lại đội hình. Sở chỉ huy các sư đoàn và đội hình các trung đoàn, đại đội được điều chỉnh theo từng cung đường được đảm trách. Sở chỉ huy Bộ Tư lệnh chuyển vào Thạch Bàn - ngã ba đường 15 và đường 16, cạnh sông Bang - đứng ở điểm đầu hướng đột kích của tuyến mới Đường Hồ Chí Minh đang vào thời điểm thi công dồn dập.

Đầu hè cho tới tháng 9 năm 1973, trên mặt trận cầu đường, toàn tuyến đã huy động trên 1,6 triệu công lao động trực tiếp, hơn 13 nghìn kíp máy, 200 nghìn chuyến xe ben, trên 2.600 tấn thuốc nổ, 300 nghìn tấn sắt thép, 150 nghìn tấn xi măng... Đổi lại, tuyến đông Trường Sơn đã thông xe được từ Thạch Bàn vào bến Giăng (dài 338 cây số). Tuyến tây Trường Sơn gần 700 cây số từ Bản Đông vào Plây Khốc được hạ dốc, mở rộng, "nắn" sửa những quãng vòng cua gấp. Nhờ vậy, đường của ta từ chỗ tuyến hẹp, dốc cao, bán kính vòng cua nhỏ, thành đường rộng từ 6 - 8 mét, được rải đá hoặc cấp phối ở những quãng trọng điểm; được là phẳng ở những nơi có kết cấu địa tầng tốt, vượt sông suối hầu hết bằng cầu; bảo đảm lực lượng cả 2 hướng, trên dưới 2.000 xe vào ra cả ngày đêm với tốc độ trung bình 30-85 cây số một giờ.

Việc thi công đường ống xăng dầu tuyến đông Trường Sơn khó khăn phức tạp còn hơn đường ô tô, bởi địa hình hiểm trở, chia cắt mạnh. Do vậy, tới đầu mùa khô 1973-1974 mới tới được Trao.

Trong khi đó ở hành lang phía tây, đường ống xăng dầu đã kéo vào khu vực ba biên giới.

Tháng 7 năm 1973, Trung ương Đảng ra nghị quyết 21 khẳng định con đường cách mạng miền Nam vẫn tiếp tục con đường cách mạng bạo lực. Bất luận trong tình huống nào ta cũng phải nắm vững thời cơ, không mơ hồ, ảo tưởng vào "thiện chí" của kẻ thù, giữ vững chiến lược tiến công, tiếp tục đưa cách mạng miền Nam đi lên.

Tháng 10 năm 1973, Quân uỷ Trung ương có nghị quyết về phương hướng, nhiệm vụ quân sự đối với cách mạng miền Nam, đặc

biệt nhấn mạnh công tác chuẩn bị tạo thế và lực, kể cả chuẩn bị chiến trường, bảo đảm cho tác chiến hiệp đồng quân binh chủng quy mô lớn khi thời cơ đến.

Tổ chức cho bộ đội quán triệt nghị quyết của Đảng, chúng tôi cho rằng những gì mà Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã và đang làm - đặc biệt là chủ trương phát triển, hoàn thiện thể trận vận chuyển từ sau khi có Hiệp định Paris, thực sự là những bước đi vừa mang tính tuần tự, cơ bản, vừa mang tính "đi trước, đón đầu".

Trong hàng loạt nhiệm vụ cấp bách, Trung ương Đảng, Quân uỷ Trung ương coi trọng hoạt động chi viện chiến trường, phát triển tuyến chi viện chiến lược - Đường Hồ Chí Minh.

Cuối tháng 11 năm 1973, anh Phan Trọng Tuệ điện báo với tôi rằng Chính phủ chính thức ra quyết định xây dựng đường tiêu chuẩn quốc gia đông Trường Sơn. Về hướng tuyến, thời gian thi công, tiêu chuẩn kỹ thuật cơ bản như luận chứng đã được anh Đỗ Mười thông qua hồi tháng 5 năm 1973. Mấy ngày sau anh Tuệ vào Thạch Bàn giao cho chúng tôi quyết định số 247, do Phó thủ tướng Lê Thanh Nghị ký ngày 17 tháng 11 năm 1973.

Thay mặt Chính phủ vào giao quyết định, giao nhiệm vụ cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn, nhưng khi gặp chúng tôi tại sở chỉ huy, anh Phan Trọng Tuệ thân tình bảo:

- Mình vào mừng và chia vui với bộ đội Trường Sơn.

Trên thực tế, đường tiêu chuẩn đông Trường Sơn đã được Bộ Tư lệnh Trường Sơn cho triển khai thi công từ cuối năm 1972. Việc Chính phủ phê chuẩn luận chứng kinh tế - kỹ thuật là một yếu tố quyết định, một động lực mới để bộ đội Trường Sơn sớm thực hiện được ước nguyện lớn lao.

Trung tuần tháng 12, sau khi ổn định sinh hoạt, công tác của cơ quan Bộ Tư lệnh ở Thạch Bàn, tôi cùng một số cán bộ chủ trì cơ quan xuống làm việc với Sư đoàn 571, kiểm tra đội hình trung đoàn xe chạy ban ngày và tình hình sửa chữa, nâng cấp đường tây Trường Sơn; chỉ đạo cho bắc cầu phao cỡ hai làn xe ở những ngàm nước lớn.

Tiếp đó, tôi đến làm việc trực tiếp với lãnh đạo các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, hiệp đồng tăng cường lực lượng vận tải đường sông, đường biển, đặc biệt là nhân lực bốc xếp ở các cảng Đông Hà, Nhật Lệ, Hòn La..., và các khu vực dự trữ hàng dọc đường 9.

Xong việc ở tuyến ngoài, chúng tôi vào kiểm tra khu vực ba biên giới. Kể từ khi ở cương vị Tư lệnh bộ đội Trường Sơn, đây là lần thứ năm tôi vào thị sát "Thánh địa" này. Và cứ mỗi lần đến đây tôi lại có

thêm những cảm nhận mới, những ý tưởng mới về vùng đất thiêng liêng có tên là "Ngã ba biên giới". Ai có may mắn đến nơi này đều băng khuâng khôn tả khi nghe được những chú gà trống của ba nước Việt - Miên - Lào cùng cất tiếng gáy đón chào bình minh...

Là cán bộ quân sự, không riêng gì tôi, mà ai cũng phải lưu tâm về vị thế chiến lược của vùng đất ấy. Và thực tế, khu vực ba biên giới từ lâu đã trở thành căn cứ chiến lược chung của các chiến trường Nam Đông Dương.

Ở điểm "giao thoa" này, Việt Nam có Tây Nguyên trải rộng trên địa bàn ba tỉnh, đất đai bằng phẳng, mỡ màu; tài nguyên rừng, tiềm năng thủy điện và cây công nghiệp lớn nhất trong nước.

Phía bạn Lào, nối với Tây Nguyên có cao nguyên Bolaven, diện tích rộng, đất đai phì nhiêu, giàu có về tài nguyên rừng; tiềm năng thủy điện và cây công nghiệp rất lớn; có nhiều sông lớn thuận cho giao thông bằng tàu thuyền, có Thác Khôn nổi tiếng cả Đông Dương.

Phía Campuchia có vùng rừng Đông bắc rộng lớn, hiểm trở, là địa bàn đứng chân lý tưởng của lực lượng vũ trang.

Với vị trí có tính chiến lược đó, nếu như cách mạng ba nước giữ được vùng ba biên giới, thì dám chắc chẳng kẻ thù nào làm gì được ta.

Trên cơ sở một căn cứ chiến lược chung, đã hình thành mặt trận đoàn kết chiến đấu giữa ba dân tộc cùng chống kẻ thù chung qua hai cuộc kháng chiến, giành độc lập cho mỗi quốc gia và bảo vệ vững chắc thành quả đó. Tuy phương cách, bước đi tới thắng lợi của từng nước không giống nhau, nhưng đoàn kết chiến đấu, dựa vào nhau để giành thắng lợi là một nguyên tắc, một yếu tố có tính sống còn của cách mạng mỗi nước.

Nung nấu những ý tưởng đó, trong bất cứ tình huống nào, Bộ Tư lệnh Trường Sơn cũng coi trọng xây dựng căn cứ ba biên giới.

Trở lại lần này tôi kiểm tra khắp lượt các đơn vị đứng chân nơi đây nhưng chủ yếu là Sư đoàn 470. Đoàn chúng tôi đã tới tỉnh lỵ A-tô-pơ, sau đó dùng xuồng máy xuôi dòng Xe Công rồi Mê Công đến các Binh trạm 51, 53 ở Xiêm Pạng, sau đó đi ô tô về sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Sư đoàn 470.

Một may mắn là trong chuyến đi lần này tôi được làm việc trực tiếp với cán bộ chủ trì một số chiến trường, nắm được tình hình chung và yêu cầu cụ thể của từng hướng. Bởi vậy trong suy nghĩ của tôi luôn choán ngợp hai vấn đề bức bách nhất:

- Làm sao đẩy nhanh tốc độ thi công đường Trường Sơn?
- Làm sao chi viện binh lực, vật chất cho các chiến trường kịp

thời nhất, đồng bộ nhất?

Từ những đòi hỏi bức xúc đó, tôi dành mấy ngày kiểm tra việc thi công đường đồng Trường Sơn qua Gia Lai và Đắc Lắc.

Ở địa bàn do Sư đoàn 470 đảm trách, chúng tôi tới vùng giải phóng Đắc Tô, Tân Cảnh, khảo sát lại đường 19 - đoạn từ Gia Lai sang Stung Treng (Campuchia), các trục 128A, 128B là những trục ngang nối Kontum với A-tô-pơ. Tiếp đó, chúng tôi đi Plây Cản, Sa Thầy kiểm tra tuyến đường mới mở.

Tới Trung đoàn 4 công binh, sau khi nghe Trung đoàn trưởng Lê Thanh Nhân báo cáo, tôi kết luận ngay:

- Trung đoàn thi công nơi địa hình bằng phẳng, phương tiện thi công cơ giới có công suất cao và đồng bộ như: máy húc Kommassu 130 mã lực, máy gạt, máy lu, máy xúc, máy đào rãnh, xe xi-téc tưới nước... là điều kiện rất tốt để thi công theo phương thức dây chuyền - chuyên sâu - đồng bộ. Các đồng chí cho làm thử một tuần, xem mỗi ngày hoàn chỉnh được bao xa.

Ngay sau đó, chúng tôi kéo nhau vào khu rừng khộp thuộc địa phận Ea Súp (Đắc Lắc), phía nam đường 19 trực tiếp chỉ huy đơn vị thi công theo bốn công đoạn trong dây chuyền: nhổ cây, rà rễ - ủi đào đắp nền - san mui, luyện mặt đường - đào rãnh, đặt cống.

Cả ngày hôm đó, trung đoàn thi công được một cây số, hoàn chỉnh ba công đoạn; riêng đặt cống, rải cấp phối chưa thực hiện được.

Từ thực tiễn chỉ đạo Trung đoàn 4, chúng tôi đã hệ thống lại thành tài liệu mô hình tác nghiệp làm đường qua địa hình cao nguyên và gửi ngay cho các Trung đoàn công binh 551, 574 và một số đơn vị khác có điều kiện thi công tương tự.

Đến tháng 4 năm 1974, lực lượng làm đường trên toàn tuyến có 4 sư đoàn, 5 trung đoàn công binh và 4 đoàn thanh niên xung phong. Ở tuyến "điểm" có 3 sư đoàn, 5 trung đoàn công binh và 4 đoàn thanh niên xung phong với trên 6 vạn quân. Ở tuyến "diện", phía sau có 2 trung đoàn với hơn 3.000 quân thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn và gần 2 vạn người, gồm lực lượng thuộc Bộ Giao thông vận tải, thanh niên xung phong và dân công các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình.

Ở tuyến "điểm", chúng tôi chỉ đạo lấy cấp sư đoàn công binh làm đơn vị tổ chức, chỉ huy thi công tập trung thống nhất. Trong đó mỗi sư đoàn tổ chức hai trung đoàn chuyên về nền, móng; từ một đến hai trung đoàn chuyên làm mặt đường; một trung đoàn chuyên làm cầu,

cống; một tiểu đoàn làm đường công vụ; một tiểu đoàn vận chuyển vật tư, vật liệu, một tiểu đoàn sản xuất vật liệu, một đại đội khảo sát, thiết kế, nghiệm thu và một số phân đội phục vụ.

Trong thiết kế thi công phải tạo được phương thức thi công công nghiệp "chuyên sâu - dây chuyền - đồng bộ". Các đội hình thi công theo "bậc thang"; bố trí lệch nhau về thời gian, nhưng đảm bảo tính kế thừa, liên tục về công đoạn, không để chờ đợi, ứn tắc. Quy định từng tháng, mỗi sư đoàn làm được bao nhiêu đường là phải hoàn chỉnh tổng thể (trừ cầu vĩnh cửu) để có thể sử dụng ngay.

Chiến trường Trường Sơn thừa dần tiếng bom đạn của kẻ thù. Nhưng thay vào đó là một công trường xây dựng khổng lồ, hội lưu gần chục vạn con người, hàng vạn máy móc thiết bị. Núi rừng rung chuyển không phải vì đạn bom mà bởi những chiến sĩ làm đường, chiến sĩ vận tải. Những bàn tay một thời "xẻ núi, lăn bom" giờ đây lại tiếp tục bạt núi, mở đường, dựng cầu... Làm nên những con đường rải đá trên Trường Sơn. Hoạt động thi công đường đồng Trường Sơn ngày càng đi vào quỹ đạo ổn định, đạt được tốc độ "thần tốc", chất lượng, hiệu quả.

Trên tuyến tây Trường Sơn, xe ta tung hoành trên cả "đường kín", "đường hở" suốt ban ngày. Đặc biệt sau khi Bộ Tư lệnh quyết định bỏ các cung trung chuyển; từ Đông Hà, Long Đại xe chạy một mạch vào Xê Sụ với cự ly hơn 500 cây số, để rồi từ đó chuyển thẳng vào Nam Bộ... thì hiệu quả vận chuyển tăng vọt. Theo báo cáo của cơ quan Tham mưu vận tải, đến hết tháng 1 năm 1974 toàn tuyến chuyển giao Nam Bộ trên 8.000 tấn vật chất, nhiều hơn kế hoạch vận chuyển chi viện cho chiến trường này cả mùa khô 1972.

Nhưng rồi "cái gương nào cũng có mặt trái của nó". Người đời thường nói vậy! Vào thời điểm này, xuống thăm một số đơn vị vận tải, tôi đã bắt gặp sự "quá tải" của anh em. Xe, lái, thợ kỹ thuật, tung hết lên tuyến, liên tục và liên tục... Vì sự toàn thắng, vì yêu cầu tạo thế, tạo lực cho chiến trường, lái xe mặc sức tung hoành trên những cung đường mà trước đây phải "lấy đêm làm ngày".

Với cường độ này, nguy cơ "tụt" lái, "tụt" xe có thể trở thành hiện thực. Do vậy, chúng tôi kịp thời chỉ thị cho cơ quan hậu cần và kỹ thuật tăng cường các biện pháp bảo vệ sức khỏe cho bộ đội và giữ vững đầu xe.

Tết sắp đến, không khí Trường Sơn càng rạo rực. Những ngày cuối tháng chạp, chúng tôi nhận kế hoạch đột xuất chuyển gần 1.000 tấn hàng, trong đó có nhiều hàng phục vụ nhu cầu sinh hoạt của

nhân dân Khu 5 và Tây Nguyên vào dịp Tết. Thời gian quá eo hẹp, nhưng Bộ Tư lệnh giao cho Trung đoàn 512 vận tải ô tô, bằng mọi giá phải hoàn thành nhiệm vụ, quyết không được phụ lòng tin của Trung ương Đảng, Chính phủ quan tâm đặc biệt đến cái Tết của đồng bào miền Nam.

Chỉ sau hơn 10 hôm kể từ khi nhận lệnh, Trung đoàn 512 đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ và quay trở về với cái tết "cơm niêu, nước lợ" dọc đường.

Chiều 29 Tết, tôi nhận được điện của anh Võ Chí Công - Bí thư khu uỷ Khu 5 báo tin vui, hàng đã vào đủ ở Khâm Đức, ở Tây Nguyên. Rồi niềm vui chiều tắt niên rộn rục hơn, thiêng liêng hơn, khi chúng tôi nhận điện báo anh Trường Chinh vào thăm.

Chiều 30 Tết, anh Trường Chinh vào và cùng đón giao thừa với Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Cùng đi với anh có anh Nguyễn Đôn - uỷ viên Trung ương Đảng, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng.

Anh Trường Chinh là một nhà lãnh đạo lỗi lạc, dày dặn kinh nghiệm của Đảng ta; có tác phong làm việc khoa học, cẩn thận, có sức thuyết phục và tác dụng giáo dục cấp dưới rất thiết thực.

Biết phong cách làm việc của anh, nên khi có tin anh vào, tôi đã cho chuẩn bị những nội dung cần báo cáo thành văn bản, hoặc vẽ thành bản đồ.

Sáng mừng một Tết, nghe tôi báo cáo tình hình hoạt động của tuyến xong, anh Trường Chinh hỏi:

- Từ sau Hiệp định Paris được ký kết, trở ngại lớn nhất trong vận chuyển chi viện chiến trường là gì? Xăng dầu bảo đảm cho tuyến đường ống vào khu vực ba biên giới có đủ không? Xây dựng đường tiêu chuẩn đồng Trường Sơn có gì vướng mắc...?

Tôi trả lời:

- Thưa anh, kẻ thù trực tiếp nguy hiểm của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn là hoạt động đánh phá của địch về cơ bản bị loại trừ; điều kiện thời tiết gây trở ngại tuy được khắc phục một phần, nhưng cơ bản vẫn còn, bởi đường vận tải của ta là đường dã chiến. Tuy vậy, chúng tôi vẫn bảo đảm được chỉ tiêu kế hoạch vận chuyển chi viện chiến trường vì đã chuyển toàn bộ lực lượng vận tải cơ giới sang chạy ban ngày, tốc độ cao hơn, đội hình tập trung lớn hơn. Đặc biệt đã bỏ những trạm trung chuyển, chạy cung dài, đưa hàng tới thẳng chiến trường.

Về nguồn xăng dầu, do phải bơm xăng từ Bãi Cháy - Quảng Ninh, tuyến quá dài, nên cũng có thời điểm thiếu hụt, phải ngừng bơm. Khắc phục sự cố đó, bộ đội xăng dầu đã đặt những bể chứa

xăng dự trữ ở cuối tuyến đường ống.

Về xây dựng đường tiêu chuẩn đồng Trường Sơn, Bộ Tư lệnh Trường Sơn có sự phối hợp của Bộ Giao thông vận tải, đang triển khai tích cực. Khó khăn chủ yếu lúc này là thiếu xi măng, sắt thép, nhựa đường.

Hiện tại, chúng tôi chọn điểm khởi đầu (Km 0) tuyến Đường Hồ Chí Minh là Tân Kỳ - Nghệ An, với ý nghĩa chọn một điểm trên quê hương Bác Hồ, nhưng sau này, khi ta giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước, đề nghị Chính phủ nên lấy điểm bắt đầu là Pắc Bó, Cao Bằng, phần chủ yếu chạy men theo sườn đông Trường Sơn vào tới Cà Mau - Đất Mũi, tạo thành một tuyến xuyên Việt thứ hai, không chỉ đáp ứng yêu cầu chiến tranh hiện đại, mà còn là cơ sở hạ tầng đặc biệt quan trọng để thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hoá miền núi...

Anh Trường Chinh kết luận:

- Qua báo cáo đầy đủ, súc tích của Bộ Tư lệnh Trường Sơn, tôi thấy có những vấn đề các đồng chí làm rất táo bạo, sáng tạo, cần nêu thành bài học không chỉ riêng cho bộ đội Trường Sơn mà cả cho đơn vị khác, chiến trường khác...

Tuyến Đường Hồ Chí Minh trong những năm qua đã góp phần quan trọng vào thắng lợi bước đầu của cách mạng miền Nam và cả nước. Nhưng miền Nam chưa được giải phóng, đất nước chưa thống nhất, cuộc chiến đấu của chúng ta còn tiếp diễn. Từ những kinh nghiệm xương máu của lịch sử, tôi đánh giá cao những dữ liệu rất thực tế của các đồng chí để đề phòng đối phương phản trắc.

Trong quá khứ, Đảng ta thừa thiên chí, nhưng quân thù "chết thì chết, nét không chừa". Phản trắc là vấn đề thuộc về bản chất của kẻ địch. Vì vậy tôi đề nghị các đồng chí phải thật sự cảnh giác, tích cực chuẩn bị và hành động kịp thời nếu đối phương phản bội.

Kinh nghiệm sau Cách mạng tháng Tám và hai cuộc kháng chiến, hai lần đàm phán đình chiến, nếu đối phương còn lực thì không bao giờ họ ngừng phản kháng. Nếu tình huống lại xảy ra như trước đây thì tuyến Đường Hồ Chí Minh cực kỳ quan trọng, vì đây là một trong những điều kiện có tính quyết định để miền Bắc, các nước xã hội chủ nghĩa anh em chi viện cho cuộc cách mạng miền Nam.

Anh Trường Chinh không quên nhắc nhở Bộ Tư lệnh hết sức tránh chủ quan, thoả mãn; trước mắt, hoàn thành thật tốt kế hoạch năm 1974.

Sau khi làm việc với Bộ Tư lệnh, chúng tôi đưa anh xuống thăm và chúc Tết Sư đoàn ô tô 571. Trước hàng nghìn quân - những tay

lái lão luyện của Trường Sơn với một đội hình xe hùng hậu, thiện chiến, anh Trường Chinh vô cùng phấn khởi và xúc động. Là người dõi theo từng bước tiến của Quân đội, hỏi rằng làm sao anh có thể giấu được niềm vui, bởi từ bước đầu, với 34 chiến sĩ áo chàm, súng kíp... nay quân đội ta có những lực lượng binh chủng hợp thành vô cùng tinh nhuệ...

Đầu xuân Giáp Dần, ngày 21 tháng 2 năm 1974, Đảng uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn họp. Đây là phiên họp đầu tiên của Đảng uỷ mới kể từ sau khi trên tuyến tổ chức các sư đoàn binh chủng.

Hội nghị tập trung đánh giá kết quả các mặt công tác từ đầu mùa khô 1973-1974, phổ biến biên chế tổ chức mới; quán triệt tình hình nhiệm vụ mới, thông qua chỉ tiêu kế hoạch công tác tháng 3, sớm kết thúc kế hoạch mùa khô. Đảng uỷ cử anh Hoàng Thế Thiện - Chính uỷ làm Bí thư.

Đầu tháng 3, tôi quyết định đi thực địa một đợt dài ngày, kiểm tra các đơn vị thi công đường đông Trường Sơn - chủ yếu là quãng từ Dakrong (Quảng Trị) vào Khâm Đức (Quảng Nam), đồng thời làm việc với Bộ Tư lệnh các chiến trường, hiệp đồng kế hoạch chi viện nhằm đáp ứng tình hình phát triển nhanh.

Đang lực tục chuẩn bị lên đường thì đoàn cán bộ của Bộ Giao thông vận tải, do anh Đặng Hữu (lúc đó là Chủ nhiệm khoa cầu đường - Trường Đại học Xây dựng) dẫn đầu vào.

Anh Đặng Hữu hồ hởi nói:

- Theo yêu cầu của Bộ Tư lệnh Trường Sơn, anh Phan Trọng Tuệ phái tôi cùng một số cán bộ kỹ thuật vào giúp các anh duyệt thiết kế một số đoạn đường phức tạp.

Cùng vào với anh Đặng Hữu có khoảng 50 kỹ sư cầu đường. Số anh em này có quyết định tăng cường cho công binh Trường Sơn.

Tôi quyết định lùi chuyến đi một ngày và cho mời ngay các anh Phan Quang Tiệp, Hoàng Đình Luyện tới cùng làm việc với phái đoàn của Bộ Giao thông vận tải.

Tôi nói với anh Đặng Hữu:

- Rút kinh nghiệm của thời kỳ kháng chiến chống Pháp và những năm chống Mỹ vừa qua, lần này xây dựng đường đông Trường Sơn, chúng tôi muốn bám sát chân núi, muốn đi trên đỉnh đồi kiểu "yên ngựa". Toàn tuyến có những đoạn phức tạp nhất là:

- Từ Khe Gát (Quảng Bình) vào Hướng Lập (Quảng Trị).
- Từ Dakrong (Quảng Trị) vào A Lưới (Thừa Thiên).
- Từ Bù Lạch (Thừa Thiên) vào Đắc Pét (Kontum).

Ở những đoạn này, khối lượng đất đá phải đào đắp, bạt xả ta-luy rất lớn; có nơi hơn 200 nghìn mét khối một cây số. Các anh cố giúp ở những đoạn khó.

Nhân thể, tôi kể anh Đặng Hữu nghe, trong một lần về làm việc với Bộ Giao thông vận tải có Thủ trưởng Bộ và một số cán bộ Viện Thiết kế giao thông. Khi chúng tôi trình bày luận chứng kinh tế - kỹ thuật về tuyến đường này, các anh ở Viện Thiết kế giao thông nói:

- Mở đường tiêu chuẩn cấp 4 miền núi mà đi theo hướng tuyến công binh Trường Sơn chuẩn bị thì ở miền Bắc từ kháng chiến chống Pháp đến nay, chưa nơi đâu làm. Bởi lẽ, nền đường mở càng rộng, ta-luy dương càng cao, gặp mưa lũ thì khối lượng sụt lở càng lớn; phải 5 hoặc 6 năm sau ổn định dần, mới đỡ bị sụt lở.

Nghe vậy anh Phan Trọng Tuệ nói luôn:

- Các đồng chí ở Viện Thiết kế nói vậy là có thực tế. Nhưng không sao. Đã chấp nhận làm đường miền núi, lại đòi không sụt lở là điều không tưởng. Vấn đề đặt ra là phải có biện pháp kỹ thuật để hạn chế sụt lở. Bộ sẽ phái chuyên gia vào giúp công binh Trường Sơn.

Nay lời hứa đó đã được thực hiện. Chúng tôi vô cùng cảm ơn anh Phan Trọng Tuệ, cảm ơn các anh đã vào.

Tôi đề nghị anh Đặng Hữu và đoàn của Bộ xuống trực tiếp giúp Sư đoàn 473 - sư đoàn chủ lực cầu đường, xem xét góp ý kiến và duyệt một số điểm làm mẫu. Sau đó kỹ sư, cán bộ kỹ thuật của chúng tôi tự lo liệu.

Vào thời điểm này, trên tuyến đã có tới 250 kỹ sư cầu đường. Phần đông do Bộ Giao thông vận tải đưa vào. Có một số giữ trọng trách sư đoàn trưởng, trung đoàn trưởng; số còn lại là cán bộ khảo sát thiết kế... Đây thực sự là lực lượng "rường cột" của công binh Trường Sơn...

Nghĩ tới sự trưởng thành của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, đặc biệt là bước chuyển lớn về thể trận cầu đường, chúng tôi càng biết ơn anh Phan Trọng Tuệ - cựu Tư lệnh bộ đội Trường Sơn. Anh Tuệ - một chiến sĩ cách mạng miền Bắc vào hoạt động ở đồng bằng sông Cửu Long, gắn bó máu thịt với chiến trường Khu 9 thời đánh Pháp, hết lòng hết dạ vì miền Nam những năm đánh Mỹ, và cũng nhiều "duyên nợ" với đường Trường Sơn. Đối với việc làm đường tiêu chuẩn, anh ủng hộ chúng tôi hết lòng, tăng cường cho tuyến nhiều kỹ sư cầu đường, xe - máy, Ban 67... và cả kinh nghiệm tổ chức, chỉ đạo.

Chúng tôi cũng không thể quên công lao của các anh Nam Hải, Tường Lân, Lệ Ngọc Hoàn... những người đã lặn lội vào

Trường Sơn từ rất sớm, vai ba lô, chân trần lội suối trèo đèo, sẻ chia cùng bộ đội Trường Sơn những cơn sốt rừng khủng khiếp... để khảo sát xác định được nhiều tuyến có giá trị. Đoạn đường từ Bù Lạch đi Trao, mà anh Nam Hải trực tiếp cùng công binh Trường Sơn thị sát và định hướng từ mấy năm trước, nay chúng tôi đang triển khai thi công.

Chúng tôi cũng luôn tâm niệm: Nói tới đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, mà không nói tới đóng góp to lớn của lực lượng giao thông vận tải, trực tiếp là Ban 67, là phi thực tế, khó chấp nhận.

Ban 67 ra đời từ năm 1967, khi Mỹ tăng cường đưa quân viễn chinh vào miền Nam và đánh phá miền Bắc ác liệt hơn. Đây là một đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải, được phối thuộc một bộ phận thanh niên xung phong. Thời gian đầu, Ban 67 do các anh Phan Trầm, Nguyễn Bát phụ trách, về sau có anh Phan Như Cảnh, anh Cảo, anh Lê Ngọc Hoàn... là những cán bộ kiên cường, có năng lực tổ chức chỉ huy và chuyên môn nghiệp vụ. Quân số lúc cao nhất xấp xỉ 10.000 người, tương đương sư đoàn.

Bộ Tư lệnh Trường Sơn xem Ban 67 là lực lượng công binh thực thụ, có trình độ kỹ thuật chuyên môn vững, cực kỳ dũng cảm, mưu trí, sáng tạo trong mở đường, bảo đảm giao thông ở nhiều trọng điểm trên đất Quảng Bình trong những năm địch đánh phá quyết liệt nhất. Họ là lực lượng chủ công mở đường 20 - "Quyết Thắng" - con đường tạo cảm hứng sáng tạo cho biết bao văn nghệ sĩ; cùng lực lượng giao thông Quảng Bình, Vĩnh Linh nâng cấp, bảo đảm giao thông đường 15 - đoạn từ Khe Ve đến Vĩnh Linh, đường 12 - đoạn từ Tân Ấp đến Mụ Giạ... Trong những năm tôi làm Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần tiền phương kiêm Tư lệnh Đoàn 559, Ban 67 là lực lượng phối thuộc của Tổng cục Hậu cần tiền phương. Khi Tổng cục Hậu cần tiền phương chuyển thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn, Ban 67 chuyển sang phối thuộc cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn cho đến kết thúc cuộc kháng chiến chống Mỹ.

Cũng như Ban 67, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đánh giá cao lực lượng giao thông tỉnh Hà Tĩnh (do anh Lê Quang Đạt phụ trách), lực lượng giao thông Quảng Bình (do anh Lại Văn Ly phụ trách) và lực lượng giao thông Vĩnh Linh (do anh Trần Đồng phụ trách). Ba lực lượng này đã kết thành một khối vững như "bê tông cốt thép" giữ vững mạch máu giao thông ở một địa bàn vô cùng ác liệt, nối liền với tuyến 559...

Những ngày sau đó, tôi phân công các anh Phan Quang Tiệp, Hoàng Đình Luyến đưa anh Đặng Hữu xuống làm việc trực tiếp với

Sư đoàn 473; đồng thời giao Cục Chính trị nghiên cứu phân bổ 50 kỹ sư cầu đường cho các đơn vị, và không quên nhắc cơ quan hậu cần cấp ngay tiêu chuẩn quân trang cho số anh em này.

Bố trí xong chương trình làm việc của đoàn cán bộ vừa vào, tôi cùng anh Dương Đình Tạc và một số sĩ quan tham mưu, công binh bắt đầu chuyển công tác dài ngày. Điểm đầu tiên là Sư đoàn công binh 478. Các anh Tô Đa Mạn, Cao Đôn Luân đưa chúng tôi xuống trực tiếp nghe Ban chỉ huy Trung đoàn 99 báo cáo phương án bắc cầu treo Dakrong.

Cầu treo Dakrong do Cục Công binh Bộ Tư lệnh Trường Sơn chủ trì thiết kế, có sự tham gia ý kiến của một số kỹ sư cầu đường Bộ Giao thông và anh Tâm - phó tiến sĩ chuyên ngành cầu Trường Đại học Xây dựng. Cầu có sức chịu tải H13, bảo đảm cho xe hạng nặng qua lại dễ dàng.

Ảnh: Cầu treo Dakrong, tháng 10-2004, đầu cầu có một tảng đá nặng 600 tấn rơi xuống.

Hôm sau, chúng tôi qua phía nam sông Dakrong, theo đường công vụ vào thăm một số công trường do các Trung đoàn 6, 217, 509, 592 và một đơn vị thanh niên xung phong Hà Bắc thi công.

Toàn bộ lực lượng này được rải ra từ nam cầu Dakrong vào đến A Lưới. Đây là đoạn trọng điểm, khối lượng thi công lớn, nên được chúng tôi ưu tiên về cả nhân lực cũng như phương tiện xe, máy, vật tư; đặc biệt được trang bị một số máy húc Kommassu để thi công.

Qua kiểm tra, tôi được biết công tác tổ chức chỉ huy của đơn vị rất tốt; công tác bảo đảm hậu cần khá chu đáo. Cấp dưỡng mang cơm trưa ra hiện trường cho bộ đội.

Không khí lao động trên công trường tràn đầy sức trẻ. Bộ đội, thanh niên xung phong chung sức bạt núi, san đồi, vừa làm vừa hát hò sôi nổi. Tối đến, nhiều đơn vị còn lén ở lại để làm thêm. Tiến độ thi công thay đổi từng ngày.

Hàng ngày vào 18 giờ, tất cả các tổ chuyên nổ mìn được lệnh phát hoả đồng loạt. Mìn nổ kéo dài trong vòng nửa giờ, đảm bảo đủ khối lượng cho xe - máy và lực lượng lao động thủ công làm cả ngày hôm sau. Vào quãng thời gian đó, nhìn những ánh chớp, tiếng nổ liên hồi, núi đồi rung chuyển, không ít người liên tưởng đến cảnh máy bay B.52 ném bom rải thảm mấy năm về trước cũng chính ở những cung đường này.

Vào một buổi sáng, Chính uỷ Trung đoàn 6 Cao Xuân Hùng hướng dẫn chúng tôi thăm một đại đội đang bạt xả ta-luy và san sửa nền đường.

Tại hiện trường, tôi thấy hai tiểu đội đang đứng ở sườn núi cao chừng 30 mét xả đất đá xuống. Ở nền đường có hai tiểu đội khác đang đón đợi để hót đất đá vào sọt hoặc bao tải, khiêng chuyển sang lấp nơi khác. Thật là một cảnh tượng lao động quá mức thủ công, "nghịch cảnh" với những cỗ máy húc hiện đại kề cạnh.

Tôi nói với đồng chí đại đội trưởng:

- Người ở trên xả đất đá xuống, dưới lại có người đứng chờ, sẽ có hai điều bất lợi: vừa không an toàn, vừa tăng "giờ chết". Tại sao không dùng xe cải tiến thay cho khiêng cáng bằng bao tải, sọt? Xe cải tiến thì nào chúng ta có thiếu? Cần từng bước giảm nhẹ thủ công, cơ bắp; giảm nhân lực, tăng công cụ cải tiến để không ngừng nâng cao năng suất và bảo đảm an toàn lao động.

Trưa hôm đó, chúng tôi cùng đơn vị ăn cơm ngay mặt đường; buổi chiều đến kiểm tra một đại đội máy húc làm việc. Sáu chiếc Kommassu đang thi công theo chiến thuật tác chiến đội hình ba thê đội, tiến công dứt điểm từng đoạn theo thiết kế, so với kiểu thi công đơn lẻ trước đây, thi công theo cách này năng suất tăng 30 phần trăm.

Sau khi quan sát bộ đội thi công, tôi góp ý:

- Với địa hình hoàn toàn đá thì dùng mìn phá, sau đó chỉ sử dụng máy húc. Với địa hình hoàn toàn đất, chỉ dùng máy húc. Nhưng với địa hình đất đá lẫn lộn nên sử dụng một lượng thuốc nổ nhất định; sau đó dùng máy húc. Như vậy vừa tiết kiệm máy, vừa tiết kiệm lao động thủ công, lại nâng cao được năng suất.

Cán bộ sư đoàn, trung đoàn cùng đi hoàn toàn nhất trí những điều tôi góp ý, và hứa cho triển khai ngay. Anh Cao Đôn Luân vui vẻ nói:

- Với tư tưởng tiến công, Tư lệnh nhìn vào đâu cũng phát hiện ra nhiều thiếu sót của chúng tôi!

Cũng theo đường công vụ, hôm sau chúng tôi vào kiểm tra Trung đoàn 542 - một đơn vị có thâm niên và bề dày công trạng, đang đứng ở cao điểm Pê Ke, đảm trách một địa bàn khá hiểm yếu Trung đoàn được tăng cường hơn một nghìn thanh niên xung phong quê Hà Bắc, do một nữ đồng chí tên là Hiền phụ trách. Già nửa số thanh niên xung phong là nữ, tuổi đời từ 17 đến 22; hầu hết đã tốt nghiệp phổ thông cấp II, một số tạm rời ghế nhà trường cấp III xung phong vào Trường Sơn. Chứng kiến họ vừa "đào đất cát gỗ" vừa nói cười trêu chọc cánh lính lái xe, mới thấy mọi gian nan, vất vả với tuổi trẻ chẳng nghĩa lý gì.

Pê Ke vốn là một trọng điểm mà địch đánh phá liên tục trong

nhiều năm trước, nên giờ đây nếu có chấn động mạnh, các sườn núi thường bị sạt lở, đất đá bất thần ập xuống, rất nguy hiểm cho người làm đường.

Vận dụng sáng tạo phương pháp của Trung đoàn 98, ở đây bộ đội và thanh niên xung phong đã thi công cắt tầng theo ba bậc để khỏi phải đẩy đất đá nhiều lần. Với riêng tôi, đây là một kinh nghiệm hay, độc đáo. Tuy vậy, điều mà tôi cần nhắc nhở trung đoàn là không nên bố trí lao động, đặc biệt là nữ thanh niên xung phong làm ở tầng ba và tầng một, vì không đảm bảo an toàn. Tầng ba dễ sạt lở. Tầng một dễ bị vùi lấp. Tốt nhất nên chuyển tiểu đoàn nữ thanh niên xung phong ra làm móng và mặt đường.

Chiều hôm đó chúng tôi ăn cơm cùng tiểu đoàn nữ thanh niên xung phong. Bữa cơm rừng tuy đạm bạc nhưng có bàn tay phụ nữ nên rất ngon lành. Canh lá bứa rừng nấu với cá suối. Rau dền, rau cải đều do chị em tăng gia, có thêm cá cơm khô rang, thịt lợn...

Vui chuyện trong bữa cơm, tôi hỏi chị Hiền:

- Chị em vào đây được bao lâu?

- Thưa, hơn một năm rồi ạ!

- Làm đường vất vả, sinh hoạt nơi "rừng thiêng nước độc" thế này, mọi người kiên nghị, thắc mắc gì không?

- Thưa Tư lệnh, không ạ! Chỉ tội là "mắc bệnh" hay cười. Có lúc cười rung cả lán.

Chị đoàn phó ngồi cạnh Hiền, rụt rè nói:

- Nếu có quả bồ kết, Thủ trưởng cho chúng em một ít.

Tôi quay sang nói với anh Cao Đôn Luân cho người ra Hướng Hoá hoặc Đông Hà mua cho chị em. Thứ này, ngoài đó đâu có thiếu.

Anh Cao Đôn Luân hứa tuần sau sẽ mang vào.

Nghe vậy, chị em ồ lên, vỗ tay, đâm lưng nhau thùm thụp cười như nắc nẻ!

Thấy cảnh tượng đó, trong tôi đan xen những buồn vui khó tả!

Giờ đây, khi mà biết bao phương tiện thông tin đại chúng suốt ngày phô trương, quảng cáo các loại mỹ phẩm hảo hạng, chăm chút, làm đẹp cho từng sợi tóc - "góc con người" của các cô gái, tôi lại thất lòng nhớ về chút đòi hỏi nhỏ nhoi của những cô gái thanh niên xung phong ngày ấy ở Trường Sơn. Khi mới vào tuyến, những mái tóc con gái đồng chiêm, tuổi mười tám - đôi mươi, mượt mà hương bưởi, hương chanh, nhưng sau vài trận sốt rét rừng, chỉ còn lơ thơ vài sợi... Và giờ đây, còn bao chị em trong số họ đi gần hết cuộc đời vẫn không chồng, không con...!

Từ ngày thành lập tuyến chi viện chiến lược đến đầu năm 1974

đã có hàng chục nghìn thanh niên xung phong từ mọi vùng quê đất Bắc có mặt ở Trường Sơn. Một bộ phận không nhỏ trong số họ chuyển thành công binh. Thanh niên xung phong là một trong những lực lượng quan trọng xây dựng cầu đường, bảo đảm giao thông, làm giao liên, đánh địch... Anh chị em vô cùng dũng cảm, mưu trí, hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ, đặc biệt là mở đường, bảo đảm giao thông, bốc xếp hàng hoá...

Tôi đã chứng kiến một trung đội nữ thanh niên xung phong do cô Liệu phụ trách bảo đảm giao thông ở ngầm Ta Lê. Để kịp giải toả trọng điểm trong khi chưa kịp đóng cọc tiêu, chị em đã dàn hàng ngấm mình dưới nước sâu chảy xiết, biến mình thành cọc tiêu "sống" hướng dẫn xe qua ngầm dưới mưa bom bão đạn...

Trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, thanh niên xung phong là lực lượng cổ vũ mạnh mẽ mọi binh chủng, là tấm gương có sức thuyết phục mạnh mẽ những ai dao động trước thử thách hiểm nguy. Đặc biệt, ở Trường Sơn, nữ thanh niên xung phong không phải là phái yếu như nhiều người thường nghĩ. Trái lại họ là "phái mạnh". Bằng sức lao động dẻo dai, dũng cảm, thông minh, nữ thanh niên xung phong đã xây dựng biết bao công trình, hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ trên tuyến đường mang tên Bác. Đất nước, cũng như bộ đội Trường Sơn mãi mãi ghi công những nam nữ thanh niên xung phong đã cống hiến máu xương, trí tuệ, sức lực, cống hiến cả một thời xuân sắc vì sự sống của những con đường trường tồn cùng dân tộc, vì sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Chia tay tiểu đoàn nữ thanh niên xung phong, chúng tôi vào thung lũng A Lưới (Thừa Thiên) - nơi nhiều năm là căn cứ quan trọng của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn phục vụ cho chiến trường Trị-Thiên, bắc Khu 5, nơi mà bộ đội Trường Sơn cùng quân và dân Trị-Thiên đánh bại ba cuộc hành quân càn quét quy mô lớn của Mỹ - ngụy.

Vào A Lưới, chúng tôi làm việc với Trung đoàn 217 và một tiểu đoàn thanh niên xung phong đang thi công quãng đường này. Tại đây, đường cũ được mở qua địa hình thấp, sinh lầy. Trong phương án thiết kế mới, đường sẽ được đưa lên chân núi phía đông. Do vị thế của địa bàn A Lưới, Bộ Tư lệnh quyết định ưu tiên tập trung thi công đoạn đường này đồng bộ, cả cầu cống vĩnh cửu, rải nhựa mặt đường xong trong năm 1974; xong lúc nào sẽ thống nhất cùng địa phương đưa nhân dân - chủ yếu là đồng bào Vân Kiều về ổn định sinh hoạt, sản xuất. Với chủ trương đó, chúng tôi đã tăng cường cho Trung đoàn 217 một đại đội 36 chiếc xe ben, một số máy lu, máy gạt,

xe tưới nhựa đường...

Khảo sát thấy suối A Lưới có nhiều sỏi, nên khi thiết kế làm móng đường, đã nảy sinh mấy loại ý kiến khác nhau: một là dùng toàn sỏi, hai là: chỉ dùng đá. Riêng ý kiến anh Tô Đa Mạn cho rằng ở đây nền đường yếu, nên khi làm móng, nếu tận dụng đá sỏi cũng phải kết hợp đá dăm; đổ một lớp sỏi dày 50 phân, dưới lớp đá dăm (cỡ 4 - 6 phân) dày 20 phân là bảo đảm yêu cầu kỹ thuật. Tôi và một số kỹ sư cầu đường đồng ý giải pháp của anh Tô Đa Mạn, vì đá dăm cỡ 4 - 6 phân, có cạnh nhám, được lèn chặt với sỏi sẽ có cường độ chịu lực cao.

Sau khi trực tiếp xem xét công binh và thanh niên xung phong làm đường, chúng tôi kiểm tra đánh giá bãi sỏi trên suối A Lưới có trữ lượng rất lớn. Mùa khô, nước cạn, sỏi nổi thành cồn đồng. Đây là nguồn nguyên liệu tự nhiên khổng lồ. Tại bãi, anh chi em thanh niên xung phong đang hì hục dùng xẻng xúc sỏi đổ lên thùng ben.

Theo đồng chí đại đội trưởng báo cáo thì nếu xúc được một xe sỏi 4 tấn, phải cần 6 người làm cật lực từ 35-40 phút. Sỏi nặng, thùng xe cao, xúc được một xe thì chân tay ai nấy rã rời...

Thấy vậy tôi hỏi anh Tô Đa Mạn:

- Trong tập huấn, đã tính đến phương án dùng xe xả như một phương tiện bán tự động. Tại sao đây không áp dụng?

Đồng chí Trung đoàn trưởng Trung đoàn 217 trả lời:

- Báo cáo Tư lệnh, làm xe xả phải tính đến thể đất dốc, chủ yếu là sườn đồi, ở đây bãi sỏi bằng, không làm được.

- Vậy bãi sỏi dày bao nhiêu? Tôi hỏi tiếp.

- Báo cáo chúng tôi chưa khảo sát kỹ, nhưng nơi mỏng cũng hơn một mét.

Thấy tình hình "không ổn", bởi biết tôi thường đòi hỏi sự sáng tạo của cấp dưới, anh Luân ghé tai anh Mạn thì thầm gì đó, rồi quay về phía tôi:

- Báo cáo Tư lệnh, chúng tôi chưa chỉ đạo đơn vị làm xe xả, chứ không phải không làm được.

Tôi vui vẻ nói:

- Đồng chí Trung đoàn trưởng nói cũng có phần đúng; thực ra cả trên tuyến và cả những công trình cầu đường trên miền Bắc từ trước tới nay ta chưa hề làm xe xả nơi địa hình bằng phẳng.

Nhưng ở đây, ta phải triệt để khai thác "mỏ" sỏi quý giá này, vừa tiết kiệm được thuốc nổ, máy nghiền và nhân lực để khai thác đá, vừa đẩy nhanh tiến độ thi công. Muốn vậy, phải tìm nơi sỏi tập trung nhất, dùng gỗ tốt. Lắp đặt hai xe xả, cách nhau chừng 150 mét. Cho

máy ủi vun sỏi thành hai đống, cao hơn miệng ke xả chừng 2,5 mét. Dùng máy hút DT75 đẩy sỏi vào miệng ke xả.

Cấu trúc của ke xả phải giống cầu chui. Xe ben vào nhận sỏi xong đi thẳng luôn. Tính cụ lý vận chuyển mà bố trí đội hình xe cho hợp lý, không được để xe chờ quá 10 phút. Đại đội trưởng phải dùng bộ đàm chỉ huy cả hai đầu.

Để giải quyết dứt điểm chuyện "ke xả", tôi quyết định ở lại A Lưới ba ngày để theo dõi, đôn đốc. Chỉ sau một ngày đêm, Trung đoàn 217 đã làm xong hai ke xả. Chúng tôi cho triển khai hoạt động ngay.

Đội hình xe ben 36 chiếc tuần tự vào lấy sỏi, xong đi thẳng tới chỗ đổ, không phải quay trở mất thời gian. Mỗi xe có tải trọng 4 tấn chỉ nhận sỏi không quá 10 phút, thay vì 40 phút trước đó.

Một công trường đầy tính công nghiệp, hoạt động đồng bộ, nhịp nhàng. Bộ đội và thanh niên xung phong phấn khởi tột độ, đặc biệt là số anh chị em xúc sỏi, vì được giải phóng khỏi một công đoạn vô cùng vất vả.

Chứng kiến không khí lao động cũng như hiệu quả của phương thức thi công mới, tôi nói với anh Tô Đa Mạn:

- Đoạn đường 38 cây số này là mô hình thí điểm toàn bộ nội dung và phương thức thi công như đã tập huấn là: "Chuyên sâu - dây chuyền - đồng bộ"; nhằm thực hiện bằng được mục tiêu: năng suất, chất lượng, tốc độ cao nhất, đồng thời bảo đảm an toàn và từng bước giảm dần lao động thủ công, giải phóng năng lượng cơ bắp.

Kết thúc công việc ở Trung đoàn 217, chúng tôi tạt qua làm việc với Trung đoàn 98 đang thi công quãng qua dốc Bù Lạch. Đây là quãng có địa hình phức tạp nhất, khối lượng thi công rất lớn. Mặc dù vậy, tôi thật sự yên tâm khi Sư đoàn 4 73 chọn Trung đoàn 98, đơn vị Anh hùng đảm trách quãng đường này.

Để tranh thủ thời gian vào làm việc với Khu uỷ và Bộ Tư lệnh Quân khu 5 do đã hẹn trước, tôi nắm qua tình hình và dặn ban chỉ huy trung đoàn chuẩn bị làm việc với anh Đặng Hữu. Có gì vướng mắc, báo cáo về Bộ Tư lệnh sau.

Trên suốt trục đường vào Khu 5, các trung đoàn công binh, thanh niên xung phong dồn lên mặt đường. Nơi nơi tràn ngập không khí rộn ràng, sôi động.

Đây là lần thứ hai tôi vào làm việc với Khu uỷ và Bộ Tư lệnh Quân khu 5. Do hẹn trước, nên khi chúng tôi vào các anh Võ Chí Công, Chu Huy Mân, Đoàn Khuê bố trí làm việc ngay. Các anh thông báo tình hình Khu 5 từ sau khi có Nghị quyết 21 của Trung ương, diễn biến chiến trường khá thuận lợi cho ta. Để tạo điều kiện cho địa

phương đẩy mạnh hoạt động tạo thế tạo lực, anh Năm Công, anh Chu Huy Mân đề nghị Bộ Tư lệnh Trường Sơn giao đủ, giao sớm quân và vật chất của Trung ương bổ sung. Các anh cũng không quên cảm ơn bộ đội Trường Sơn đã chi viện đắc lực trong nhiều năm cho chiến trường Khu 5.

Tôi cảm ơn tình cảm mà Khu uỷ và Bộ Tư lệnh Quân khu dành cho bộ đội Trường Sơn, cũng như những thông tin các anh cung cấp sẽ là cơ sở giúp chúng tôi chủ động bảo đảm chỉ tiêu vận chuyển chi viện chiến trường. Đồng thời, tôi cũng khẳng định những gì mà bộ đội Trường Sơn làm được đều có sự trợ lực của các chiến trường. Riêng Khu 5 trong thời gian gần đây đã giải phóng Khâm Đức, Đắc Pét, tạo điều kiện cho bộ đội Trường Sơn đưa một phần tuyến vận tải quân sự chiến lược về đất ta, tiếp cận các chiến trường miền Nam, trực tiếp và gần hơn.

Chia tay với các anh trong Khu uỷ và Bộ Tư lệnh Quân khu 5, chúng tôi khẩn trương vào làm việc với Bộ Tư lệnh Mặt trận Tây Nguyên: Cũng như lần trước, đón và làm việc với chúng tôi có các anh Hoàng Minh Thảo, Vũ Lăng, Trần Thế Môn...

Anh Thảo thông báo với chúng tôi tình hình toàn mặt trận, kết quả tiếp nhận hàng và quân bổ sung. Anh đề nghị tăng chỉ tiêu và lập hai điểm giao hàng mới: một ở tây Gia Lai và một ở tây bắc Đắc Lắc; đây là hai điểm nằm trên đường mới mở.

Tôi đồng ý và đảm bảo với Bộ Tư lệnh Mặt trận Tây Nguyên là từ ngày 10 tháng 4 này, chúng tôi sẽ thực hiện.

Anh Thảo, anh Lăng, anh Môn vô cùng cảm ơn bộ đội Trường Sơn từ hơn chục năm nay đã chi viện vật chất, bổ sung quân cho Tây Nguyên vượt chỉ tiêu; phối hợp với Tây Nguyên đánh địch ở vùng ba biên giới.

Nghe các anh nhắc tới "Thánh địa" này, tôi nói:

- Về căn cứ chiến lược ba biên giới, chúng tôi phải cảm ơn các anh trước. Bởi lẽ, lực lượng đánh địch ở đây chủ yếu là B3.

Không khoan nhượng với sự khiêm tốn của chúng tôi, anh Thảo nói:.

- Đúng vậy, nhưng lực lượng tại chỗ, hậu cần tại chỗ - hai vấn đề cực kỳ quan trọng lại thuộc về bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh.

Tôi trình bày thêm đề anh Thảo, anh Môn, anh Lăng rõ:

- Theo chỉ thị của Bộ, chúng tôi sẽ điều Sư đoàn 4 70 về đóng ở Sa Thầy và lập ở đây cụm khu dự trữ lớn. Nhưng chúng tôi vẫn cho củng cố đường C4, vừa để bổ trợ, vừa phục vụ việc vận chuyển chi

viện cho bạn Campuchia. Chúng ta quyết giữ vững khu căn cứ chiến lược này. Đường đông Trường Sơn nay đã được đưa vào sử dụng chuyển quân và vật chất đưa thẳng, trực tiếp vào Tây Nguyên. Đường ống xăng dầu, đường thông tin tải ba cũng theo đường tiêu chuẩn đông Trường Sơn mà vươn dài vào Nam Bộ. Nhưng hiện nay địch vẫn còn chốt ở cao điểm 900 (Đắc Min) và Đức Lập. Do vậy, hiện tại, chúng tôi tạm thời sử dụng khoảng 100 cây số vòng qua Ô Ranh đất bạn Campuchia, rồi quay về Bù Đốp - Lộc Ninh. Trong một lần trên đường ra Hà Nội làm việc, anh Lê Đức Anh là bạn rất thân có trao đổi với tôi nên bàn với B8, phối hợp "nhỏ" luôn cao điểm 900, từ đó ép địch "án binh bất động" ở Đức Lập, tạo điều kiện cho Đường Hồ Chí Minh vươn nhanh vào Bù Đăng, thuộc miền Đông Nam Bộ. Nay tôi chính thức đề nghị các anh chuyển đó, càng sớm càng hay.

Anh Thảo nói:

- "Nhỏ" cứ điểm đó không khó gì. Nhưng chúng tôi e "rút dây động rừng". Vì nó nằm trên biên giới Việt - Campuchia. Để chúng tôi nghiên cứu, xin chỉ thị của Bộ và sẽ bàn với các anh ngay. Trên địa bàn Tây Nguyên đã có đường đông Trường Sơn xuyên qua. Đây là một trong những yếu tố cơ sở hạ tầng có tính quyết định, không chỉ đối với Tây Nguyên mà cả đối với Nam Bộ. Chúng tôi rất vững tâm đẩy mạnh hoạt động xây dựng chiến trường và chiến đấu trong mọi tình huống. Tây Nguyên sẽ cùng bộ đội Trường Sơn bảo vệ vững chắc tuyến đường đó.

Rời Bộ Tư lệnh Tây Nguyên, chúng tôi theo đường mới qua Ô Ranh, rồi vòng về miền Đông Nam Bộ, kết hợp kiểm tra các đơn vị làm đường, tổ chức vận tải, bảo đảm giao liên hành quân. Sau hai ngày, toàn đoàn đã dừng chân ở Bù Đốp - một căn cứ tập kết chân hàng và quân để giao cho Nam Bộ. Ngủ một đêm tại đây, sáng hôm sau, đồng chí chỉ huy trưởng căn cứ hướng dẫn chúng tôi thăm và kiểm tra toàn bộ căn cứ. Nhiều kho hàng, bãi tập kết được xây dựng khá quy củ, nằm kín đáo trong rừng núi. Hàng hoá chủ yếu là vũ khí, đạn, thuốc quân y, quân trang. Lương thực, thực phẩm từ trước tới nay ít chuyển vào Nam Bộ.

Qua kiểm tra, được biết chỉ mấy tháng đầu năm 1974, cụm kho Bù Đốp đã tiếp nhận 3.200 tấn hàng và đã chuyển giao cho Nam Bộ 2.000 tấn, chủ yếu là đạn pháo lớn.

Rời Bù Đốp, chúng tôi vào thẳng Bộ Tư lệnh Miền. Các anh trong Bộ Tư lệnh cho người đón chúng tôi tại trụ sở Chính phủ lâm thời Cộng hoà miền Nam Việt Nam, đóng ở thị trấn Lộc Ninh. Trụ sở là

một căn nhà sàn rộng và một số nhà thấp bé bao quanh, lẫn trong khu dân cư. Đây cũng chính là nút hội tụ đoạn cuối Đường Hồ Chí Minh, đường giao liên đông - tây Trường Sơn; và sẽ là điểm cuối đường ống xăng dầu, đường thông tin tải ba... Thật là một địa thế vô cùng lý tưởng, một vùng "địa linh".

Đón chúng tôi tại sở chỉ huy có các anh Trần Văn Trà, Trần Nam Trung...

Trong không khí "tay bắt mặt mừng" gặp gỡ Bắc - Nam, hết sức xúc động, anh Trà hồ hởi nói:

- Chúc mừng đường đông Trường Sơn đã vào tới Nam Bộ, và thật sự là "Ta về ta tắm ao ta" rồi.

Tôi tiếp lời:

- Chưa hẳn đâu anh ạ. Còn một quãng gần trăm cây số ta vẫn nhờ đất bạn.

Anh Trần Nam Trung vui vẻ nói:

- Chúng mình biết chứ. Nhưng không sao. Còn vài cái "gai" ta nhổ ngày một ngày hai thôi mà!

- Vâng, chúng tôi cũng mong sớm hoàn thiện, để không chỉ đường ô tô, mà cả đường ống xăng dầu cũng phải vào thẳng Bù Đốp luôn.

Anh Trà khái quát tình hình chiến trường Nam Bộ. Về ta, các tỉnh đã cho "cắm cờ", giữ vững và củng cố vùng giải phóng. Chủ lực đang xúc tiến thành lập Binh đoàn Cửu Long (Quân đoàn 4). Quán triệt Nghị quyết 21, Nam Bộ đang đẩy mạnh hoạt động tạo thế, tạo lực, tạo thời cơ. Đề nghị Bộ Tư lệnh Trường Sơn đưa nhanh quân số, vũ khí, đạn, xăng dầu, thuốc chiến thương vào sớm, trước mùa mưa.

- Báo cáo anh - Tôi trả lời - Trước khi vào đây, chúng tôi đã nhận được kế hoạch tăng chỉ tiêu bổ sung quân lẻ, một số đơn vị thực binh, có cả những đơn vị xe tăng, pháo mặt đất 130 ly, cao xạ... và chỉ tiêu bổ sung vũ khí, đạn súng bộ binh, xăng dầu... Nếu cần thêm gì, đề nghị các anh cho biết.

Anh Trà phấn khởi nói:

- Vậy là trên chu đáo, kịp thời quá rồi. Trước mắt đề nghị các anh cứ thực hiện như kế hoạch. Nếu tình hình phát triển đột biến, có gì bức thiết, chúng tôi báo sau. Riêng việc giúp chúng tôi làm đường nội bộ, lần trước các anh đã đưa vào một trung đoàn công binh, nay nếu có thể điều thêm một số máy xúc, xe ben và một số kỹ sư cầu đường.

- Vâng - Tôi trả lời - Đề nghị anh cho đồng chí Tham mưu trưởng

lập dự trù cụ thể, chúng tôi cố gắng hết sức.

Thay mặt Bộ Tư lệnh Trường Sơn, tôi cảm ơn Bộ Tư lệnh Miền đã tạo điều kiện thuận lợi và động viên mạnh mẽ bộ đội Trường Sơn trong suốt quá trình thực hiện nhiệm vụ của mình và nhờ chuyển lời chúc sức khỏe của chúng tôi tới các anh trong Trung ương Cục.

Phút chia tay, anh Trà xúc động nói:

- Trong cuộc đối đầu với tên "sen đầm quốc tế" này, các chiến trường miền Nam với chiến trường Trường Sơn hợp thành một chỉnh thể, song tuyến đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh có vị trí chiến lược đặc biệt. Đó là chiếc cầu nối vĩ đại giữa hậu phương chiến lược miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam. Qua nó, vật chất, binh lực từ hậu phương chiến lược được chuyển tới chiến trường, bảo đảm cho chiến trường đánh to thắng lớn. Thay mặt Bộ Tư lệnh Miền, tôi chân thành cảm ơn Bộ Tư lệnh Trường Sơn và các lực lượng trên tuyến Đường Hồ Chí Minh.

Chia tay Bộ Tư lệnh Miền, cũng là kết thúc một chuyến công tác dài ngày vô cùng quan trọng - vừa kết hợp kiểm tra, chỉ đạo trực tiếp việc thi công đường đông Trường Sơn, vừa chủ động hiệp đồng với các chiến trường chuẩn bị cho "đòn" quyết chiến chiến lược cuối cùng.

Làm việc sâu sát, cụ thể trong suốt lộ trình, nên ngay sau khi về sở chỉ huy, anh Lê Mai Trung - thư ký riêng đã giúp tôi hoàn chỉnh báo cáo kết quả kiểm tra việc thi công đường đông Trường Sơn, những vấn đề cần giải quyết ngay sau khi làm việc trực tiếp với các chiến trường, kết quả vận chuyển chi viện chiến trường những tháng đầu năm 1974.

Ngày 29 tháng 8, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh họp. Anh Nguyễn Lang - Phó tư lệnh tổng hợp báo cáo về làm đường, vận chuyển chi viện đề bảo đảm kế hoạch.

Về tổ chức giao liên hành quân, kể từ sau khi có Hiệp định Paris, quân bổ sung cho các chiến trường đều được hành quân bằng cơ giới, chấm dứt hành quân bộ. Trước đây, từ miền Bắc, bộ đội hành quân bộ vào B2 mất hơn ba tháng, nay chỉ mất hơn chục ngày. Đây là một bước tiến nhảy vọt về chất trong tổ chức hành quân. Đặc biệt, lực lượng vận tải cơ giới Trường Sơn có đủ khả năng cơ động cả đội hình sư đoàn, quân đoàn binh chủng hợp thành.

Về mở đường tiêu choán đông Trường Sơn, đến đầu năm 1974, bộ đội Trường Sơn và thanh niên xung phong đã thực hiện được một khối lượng rất lớn. Đặc biệt là tạo được cơ sở bước đầu để đẩy

nhANH TIẾN ĐỘ THI CÔNG TUYẾN GIAO THÔNG CHIẾN LƯỢC ĐÔNG TRƯỜNG SƠN không thể thiếu đối với cuộc Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975, giải phóng hoàn toàn miền Nam.

Đến tháng 2 năm 1975 - vào "đêm trước" của cuộc Tổng tiến công mùa xuân 1975, đường từ Tân Kỳ vào Hương Khê, ta đã làm xong nhiều đoạn nền móng đá, cầu và cống nhỏ vĩnh cửu, sau này, toàn bộ được giao lại cho hai tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh sử dụng.

Đoạn từ Thanh Lạng đi Khe Gát (Quảng Bình) chưa làm. Quãng dài nhất 1.100 cây số, trọng yếu nhất là từ Khe Gát đi Đắc Min (Đắc Lắc) đến Gia Nghĩa, Chơn Thành (Bình Phước); đã làm xong nền móng đá, cống vĩnh cửu, rải đá và thảm nhựa mặt đường rộng 7 mét được gần 200 cây số, thi công hoàn chỉnh đảm bảo kỹ thuật, chất lượng.

Sau khi chiến dịch Tây Nguyên toàn thắng, Sư đoàn 470 tiếp tục rải nhựa mặt đường từ Chư Prông đến Buôn Ma Thuột, dài 50 cây số, làm nền, móng, cống, mặt cấp phối từ đoạn Đắc Min đến Gia Nghĩa. Suốt tuyến đường này chỉ còn 16 cây số ở khu vực Ba Rền là chưa mở được.

Từ cuối năm 1973 đến đầu năm 1975, bộ đội Trường Sơn đã đưa vào sử dụng đoạn đường từ Cầu Khỉ, nối đường 16 (Quảng Bình) đến Đắc Min. Nhờ vậy, tuyến chi viện chiến lược đã tổ chức cho các Sư đoàn ô tô 571, 471 cơ động một khối lượng lớn quân và hàng hoá, cơ động gọn đội hình từng quân đoàn, sư đoàn bộ binh, binh chủng kỹ thuật tham gia Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975.

Đường Trường Sơn - hai tuyến tây và đông Trường Sơn, đã trở thành cơ sở hạ tầng quyết định cho chiến lược tiến công thần tốc trong Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975 ở miền Nam.

Giá trị vĩ đại của tuyến đường đó không chỉ đóng khung trong sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước mà còn phát huy tác dụng đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ đất nước sau này.

Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước kết thúc, do điều kiện đầu tư kinh phí gặp khó khăn; thiếu vật tư nguyên liệu, lực lượng thi công phần giảm thiểu, phần "chia năm xẻ bảy", nên việc hoàn chỉnh đường đông Trường Sơn theo luận chứng kinh tế - kỹ thuật của bộ đội Trường Sơn chưa thực hiện được. Với tôi, nguyện vọng lớn lao đó vẫn luôn canh cánh bên lòng.

Cùng với thời gian, việc thực hiện hiệp định biên giới giữa Chính phủ hai nước Việt - Lào một số đoạn, thuộc tuyến Đường Hồ Chí Minh được chuyển giao cho bạn. Nhiều đoạn do không có điều kiện duy tu, bảo dưỡng, bị sụt lở, hư hỏng; thậm chí có nguy cơ kém thua

trong thời chiến.

Mỗi lần có dịp trở lại Trường Sơn, bắt gặp một quãng đường mai một cùng thời gian, tôi không khỏi thất lòng nhớ về một thời lửa đạn, một thời máu lửa; thời mà đồng đội tôi cùng thanh niên xung phong, công nhân giao thông... hoà máu, nước mắt, mồ hôi với đá sỏi. để tạo nên chính con đường này...

Việc tổ chức thi công đường tiêu chuẩn đồng Trường Sơn theo phương thức: Kết hợp giữa cơ giới với thủ công, chuyên sâu - dây chuyền - đồng bộ, do đội hình sư đoàn công binh thực hiện là một bước phát triển nhảy vọt, rất táo bạo của bộ đội Trường Sơn.

Lần giờ những dòng ký ức, biết bao gương mặt đồng chí, bạn bè ; biết bao sự kiện, hình ảnh... lại hiện về như những thước phim vô cùng sống động. Với chúng tôi, đây là một công trình thi công cầu đường đạt tốc độ phi thường. Mọi chuyện thời đó sao mà nhẹ nhàng quá! Quyết rồi, quán triệt rồi là làm, chỉ cần hai yếu tố cơ bản: bộ đội ăn no và đủ vật tư. Không mấy may một chút quan liêu phiền hà sách nhiễu từ Trung ương cho chí cơ sở.

Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đã đi vào lịch sử, bụi thời gian và biết bao chuyện đời thường hẳn sẽ làm phai mờ trong ký ức của người này, người khác về cái thời "Xẻ dọc Trường Sơn đi cứu nước", song tôi vẫn tin "công trình thế kỷ" này đã thấm vào máu thịt của cả một thế hệ người Việt Nam - chí ít là một thế hệ công binh Trường Sơn, thanh niên xung phong Trường Sơn... lực lượng chủ công tạo dựng nên công trình đó.

Cùng với việc đẩy nhanh tiến độ thi công đường đồng Trường Sơn, Bộ Tư lệnh Trường Sơn tập trung lực lượng thực hiện nhiệm vụ chi viện chiến lược, bảo đảm cho các chiến trường củng cố thắng lợi và phát triển lực lượng, tạo lực, tạo thế, tạo thời cơ.

Tại hội nghị Thường vụ Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh, Tham mưu phó vận tải Nguyễn Khoá - một cán bộ có thâm niên trên tuyến, có năng lực chuyên môn, được phân công theo dõi công tác vận chuyển, đã tổng hợp tình hình báo cáo rất đầy đủ:

- Kể từ sau khi có Hiệp định Paris, chiến sự đã ngừng trên hai tuyến hành lang đông - tây Trường Sơn. Lực lượng vận tải toàn tuyến đã tổ chức thành Sư đoàn ô tô 571 và ba trung đoàn, vận chuyển rất thuận lợi. Đội hình vận chuyển chủ yếu là trung đoàn, chạy hoàn toàn ban ngày, đi thẳng từ nơi nhận hàng tới nơi giao hàng. Hàng chiến trường nào giao chiến trường đó.

Trên tuyến tây Trường Sơn, trong mùa khô 1973 - 1974, thời tiết thuận lợi, đường khô. Đội hình vận tải là trung đoàn xe, chuyển hàng

chạy thẳng vào giao cho Mặt trận Tây Nguyên ở Sa Thầy, giao hàng cho Mặt trận Trung - Hạ Lào ở khu vực đường 9, đường 23, giao hàng cho Campuchia ở Stung Treng. Riêng Nam Bộ, được chuyển thẳng theo đường 13 và đường sông Mê Công vào giao trực tiếp ở Lộc Ninh và Kra Chiê.

Do địch còn chốt ở Đắc Min, Đức Lập, nên ta phải làm đường tránh trên đất bạn qua Ô Ranh đến Lộc Ninh. Sư đoàn 470 dùng một trung đoàn ô tô nhận hàng chuyển vào theo đường từ Ô Ranh đến Bù Đốp để giao cho Nam Bộ.

Ở tuyến đông Trường Sơn, do chịu ảnh hưởng của thời tiết và đường mới thông cục bộ, nên chỉ vận chuyển theo đội hình nhỏ, giao hàng thẳng cho Trị-Thiên, Khu 5. Tuy vậy hàng giao cho các chiến trường đều vượt chỉ tiêu.

Lúc này, trên miền Bắc, Tổng cục Hậu cần đã tập trung lực lượng, kết hợp cả vận tải đường bộ, đường sông, đường biển chuyển hàng vào tập kết ở các cụm kho bắc Quảng Bình, các cảng: Hòn La, Gianh, Nhật Lệ, Đông Hà...

Về xây dựng đường ống, bảo đảm xăng dầu, theo báo cáo của Cục trường xăng dầu Nguyễn Đàm, cũng có bước tiến nhảy vọt.

Hai tuyến đường ống đông và tây Trường Sơn đã vươn sâu vào phía nam và gặp nhau tại Plây Khốc (ngã ba biên giới). Dự kiến cuối năm 1974 sẽ vào nam Sê Rê Pốc và tới Bù Gia Mập (Nam Bộ). Chân hàng xăng dầu vẫn bơm từ Bãi Cháy (Quảng Ninh) vào.

Thành công lớn nhất của bộ đội xăng dầu là đẩy nhanh tốc độ cấp phát, giải phóng xe nhanh, đặc biệt là đội hình vận chuyển quy mô lớn. Trung bình một giờ rưỡi có thể cấp phát, giải phóng cho một tiểu đoàn xe tại một trạm cây xăng. Hàng ngày, các cây xăng dọc tuyến có thể bảo đảm xăng dầu cho khoảng một vạn xe.

Về bảo đảm giao liên, hành quân, chuyển thương, tất cả chuyển sang phương tiện cơ giới, mỗi tháng chuyển được trên 30.000 đến 50.000 quân qua tuyến, đồng thời tổ chức bảo đảm tốt cho nhiều tiểu đoàn, trung đoàn xe tăng, pháo mặt đất, cao xạ hành quân vào chiến trường an toàn, đúng thời gian.

Đánh giá tình hình chiến trường và thế trận Trường Sơn đã có bước phát triển mới, Thường vụ Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh Trường Sơn một lần nữa khẳng định lại quyết tâm: Đưa toàn bộ chủ lực công binh lật cánh sang phía đông, chỉ để lại một lực lượng tối thiểu để bảo đảm giao thông ở tuyến tây Trường Sơn, điều một phần lực lượng cao xạ sang phía đông, số còn lại bố trí ở các trục đường ngang ra các chiến trường. Đại bộ phận bộ binh đứng chân bảo vệ sườn phía

tây.

Như vậy, đến mùa hè năm 1974, đường đông và tây Trường Sơn đã hình thành một hệ thống liên hoàn, vững chắc, là cơ sở hạ tầng bảo đảm chi viện liên tục vật chất, cơ động lực lượng, binh khí kỹ thuật, bảo đảm cho đòn tiến công chiến lược khi thời cơ đến. Đồng thời, tuyến hành lang đông - tây Trường Sơn đã hình thành một căn cứ hậu cần chiến lược, chiến dịch. rộng trên 130 nghìn cây số vuông, nối liền hậu phương lớn miền Bắc với các chiến trường nam Đông Dương, xứng đáng là chỗ dựa vững chắc cho các chiến trường. Đây là một trong những nhân tố quyết định thắng lợi nhiệm vụ chi viện của hậu phương chiến lược miền Bắc cho cách mạng miền Nam, Lào và Campuchia.

Tháng 5 năm 1974, Quân uỷ Trung ương phê chuẩn quyết định chuyển Sư đoàn khu vực 471 thành Sư đoàn ô tô vận tải, đứng chân ở khu vực ba biên giới. Đến đây bộ đội Trường Sơn đã hoàn thiện mô hình tổ chức các sư đoàn binh chủng hợp thành, phù hợp với xu thế phát triển của cục diện chiến tranh và đáp ứng kịp thời chủ trương chiến lược của Bộ Chính trị, Trung ương Đảng. Những sư đoàn này ngoài khả năng hoàn thành nhiệm vụ chi viện chiến lược chi viện chiến dịch trước mắt, còn góp phần quan trọng tạo nên những "quả đấm" mạnh, đón đầu thời cơ mới.

Ngày 21 tháng 4 năm 1974, tôi ra Hà Nội dự hội nghị cán bộ cao cấp toàn quân nghiên cứu Nghị quyết 21 của Trung ương Đảng và Nghị quyết của Quân uỷ Trung ương vừa ra trong tháng 3. Chủ tịch nước Tôn Đức Thắng, anh Lê Duẩn, anh Lê Đức Thọ tới thăm hội nghị và chỉ thị một số nhiệm vụ cho Quân đội. Cũng dịp này, tôi vinh dự được Nhà nước phong quân hàm Trung tướng. Đợt phong tướng này có anh Chu Huy Mân được phong vượt cấp từ Thiếu tướng lên Thượng tướng. Anh Lê Đức Anh cùng tôi được phong vượt cấp từ Đại tá lên Trung tướng. Khi đó anh Lê Đức Anh là Tư lệnh Quân khu 9. Công trạng là một phần, nhưng có lẽ là do hai chúng tôi ở cấp Đại tá quá lâu. Cả hai anh em đều từng giữ chức Phó tổng tham mưu trưởng, Tư lệnh quân khu.

Năm đó, tôi ở vào độ tuổi "Bốn chín đã qua, Năm ba chưa tới" (51 tuổi), nhưng may mắn là còn sung sức. Hầu như ngày nào tôi cũng làm việc từ 10 đến 15 giờ, liên tục. Một tháng đi thực địa, xuống công tác ở đơn vị không dưới nửa thời gian.

Suốt 12 năm, khi đứng ở cương vị chủ trì Quân khu 4 "tuyến lửa" khi phụ trách bộ đội tình nguyện ở Trung - Hạ Lào, và "dài hơi" nhất

là Tư lệnh bộ đội Trường Sơn, lúc nào tôi cũng cố gắng tìm mọi cách thích ứng nhanh với mọi tình hình, yêu cầu công việc. Nay đã vào tuổi gần "Bát tuần", ngoại hình quá khú, mới thấy từ 40 tới 60 tuổi là quãng đường tôi làm việc với cường độ và hiệu quả cao nhất. Nhưng, dầu cho đã làm việc hết mình, tôi vẫn luôn thấy chưa đủ, chưa bằng lòng. Bởi cái mình biết luôn ít hơn những gì chưa biết.

Nghĩ về mình, tôi thầm mong thế hệ trẻ hôm nay cũng như mai sau của xứ sở "Con Lạc, cháu Hồng" này đừng bỏ phí thời gian, bỏ phí tuổi "hoàng kim" - quãng đời mà ta có thể sống nhiều nhất cho cách mạng, cho đất nước và cho chính bản thân ta.

Đường Xuyên Trường Sơn

Chương 6

THẦN TỐC VÀ TOÀN THẮNG

1.

Hội nghị cán bộ cao cấp toàn quân bế mạc chiều ngày 28 tháng 4. Cùng lúc, tôi được thông báo ngày hôm sau làm việc với các anh Lê Duẩn, Phạm Văn Đồng, Võ Nguyên Giáp, Văn Tiến Dũng.

Thêm một điều gì? Một nhiệm vụ gì hệ trọng, mà Trường Sơn có được may mắn này? Mừng, lo lẫn lộn là tâm trạng bám đuổi tôi cả đêm 23 và sáng ngày 24 trên đường từ nhà vào Thành nội làm việc. Bởi hôm nói chuyện với hội nghị cán bộ cao cấp toàn quân, các anh Lê Duẩn, Lê Đức Thọ, Võ Nguyên Giáp... đã phân tích rất sâu sắc một số điểm trong nhận định, đánh giá tình hình của Trung ương Đảng, chỉ ra những khả năng phát triển của cách mạng miền Nam và những việc cần làm để giành thắng lợi trong những năm tới.

Vào làm việc, theo yêu cầu của các anh, tôi báo cáo khái quát hoạt động vận chuyển chi viện chiến trường, tiến độ xây dựng đường tiêu chuẩn đồng Trường Sơn, xây dựng đường ống xăng dầu, đường thông tin tải ba; tiếp nhận hàng ở các cảng Hòn La, Nhật Lệ, sông Gianh, Đông Hà... Mọi lĩnh vực đều xuôi xẻ, khả quan.

Anh Duẩn, anh Đồng, anh Văn và anh Dũng đều lưu ý tôi: Tình hình đã có nhiều thuận lợi; với thế và lực đã tạo được, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn cần tính toán chính xác, tổ chức chỉ đạo thật chặt chẽ để đạt và vượt chỉ tiêu kế hoạch năm 1974.

Anh Duẩn còn dặn thêm:

- Ngoài chỉ tiêu kế hoạch năm 1974, các anh cần bàn tính, chuẩn bị sớm kế hoạch năm 1975. Lưu ý, các chỉ tiêu tăng hơn kế hoạch thông thường. Tình hình sẽ có những bước nhảy vọt mà ta chưa thể lường trước được.

Những điều anh Ba gợi ý làm tôi liên tưởng tới những chủ trương đầy tính dự báo của Đảng ta kể từ Cách mạng tháng Tám năm 1945. Vậy sau Mậu Thân 1968, xuân hè 1972, lần này "bước đột biến" sẽ là gì đây?

Tiếp những ngày sau đó, tôi làm việc với các cơ quan Bộ Quốc phòng chuẩn bị cho việc xây dựng kế hoạch năm 1975, trực tiếp nghe các anh Văn Tiến Dũng, Đinh Đức Thiện, trao đổi về hai phương án của kế hoạch chi viện chiến trường.

Hôm làm việc với Tổng cục Hậu cần, anh Đinh Đức Thiện nói:

- Phương án 1, như Bộ Tổng tham mưu và các Tổng cục đã làm việc với anh. Phương án 2 nay chưa chuẩn bị kịp. Nhưng anh nhớ là có phương án 2. Khi phương án đó xảy ra thì khó mà nói trước được là tăng bao nhiêu quân và vật chất kỹ thuật.

Trước sự quả quyết gần như "đinh đóng cột" của anh Thiện về phương án thời cơ, tôi trả lời:

- Báo cáo anh, chúng tôi mong cho phương án đó đến càng nhanh càng tốt, không ngại khó khăn, vất vả. Theo tôi, những ngày khó khăn nhất của tuyến chi viện Trường Sơn đã vĩnh viễn qua rồi, qua lâu rồi.

Ra Hà Nội, ngoài công việc, tôi còn được gần gũi gia đình. Mặc dù lúc này ở nhà có vợ và hai con gái. Sĩ Hưng - con trai cả đã là phi công lái máy bay chiến đấu, Quân là sĩ quan pháo binh. Bắc và Việt cũng đi học xa. Hôm lên thăm Sĩ Hưng tại sư đoàn không quân đóng ở Sóc Sơn, tôi vô cùng xúc động khi chứng kiến sức mạnh của một sư đoàn không quân tiếm kích hiện đại và sự trưởng thành "bằng anh bằng em" của con trai mình.

Chưa tròn tuần làm việc ở Hà Nội, với những thông tin nóng hổi vừa lĩnh hội, tôi trở về đơn vị trong tâm trạng phấn chấn tốt đỉnh; lòng tự bảo, với những gì mà Đường Hồ Chí Minh tạo dựng trong 15 năm qua, dù tình hình có phát triển đột biến, chúng tôi cũng không vì thế mà bị động.

Cơ quan Bộ Tư lệnh Trường Sơn lúc này đang rộn rục khí thế kỷ niệm 15 năm ngày thành lập tuyến chi viện chiến lược. 15 năm đạn bom và khói lửa, 15 năm thăng trầm luyện rèn, mưa nguồn suối lũ Nhưng bất chấp mọi thử thách, hy sinh, từ hơn 400 con người đã

phát triển thành một binh đoàn hùng mạnh. Những lối mòn giao liên nhỏ nhoi cũng đã nhường chỗ cho một thế trận cầu đường - một "Trận đồ bát quái xuyên rừng rậm", một tuyến chi viện chiến lược, một căn cứ hậu cần chiến lược. Nói sao hết những xúc cảm, tự hào? Cũng dịp này, bộ đội Trường Sơn vinh dự đón thư khen của Chủ tịch nước Tôn Đức Thắng. Bác Tôn động viên, căn dặn chúng tôi: "Hãy xứng đáng là những cán bộ, chiến sĩ vinh dự lao động và chiến đấu trên tuyến đường chiến lược mang tên Bác Hồ vĩ đại!"

Một trong những sự kiện có ý nghĩa lớn trong thời điểm này là vào cuối tháng 5, Bộ Tư lệnh quyết định chuyển sở chỉ huy vào khu vực Bến Tắt, ngay bờ nam sông Bến Hải.

Cũng khu vực này, nhưng ở bờ Bắc, vào buổi "sơ sinh" của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, anh Võ Bẩm đã bí mật cho đặt sở chỉ huy tiền phương Đoàn 559. Cũng bầu trời này, cũng dòng sông ấy, nhưng giờ đây trời như xanh cao hơn, sông lại một mực hiền hoà, đầm thắm; không còn trào sôi nổi đau chia cắt, cảnh một con sông mà nước chảy đôi dòng.

Sau này suy ngẫm lại, tuy lúc đó quyết định của Bộ Tư lệnh đâu có tính đến sự lặp lại của lịch sử, nhưng chính sự ngẫu nhiên đó, cho phép tôi nghĩ rằng lịch sử thật công bằng, "có trước có sau!".

Để nâng tầm thế của một địa danh lịch sử giàu ý nghĩa này, từ cuối năm 1973 chúng tôi đã cho xây dựng cầu treo Bến Tắt nối hai bờ sông Bến Hải. Đây là chiếc cầu treo đầu tiên trên tuyến đông Trường Sơn.

Cũng tại địa bàn này, trong quá trình xây dựng đường tiêu chuẩn đông Trường Sơn, lần đầu tiên chúng tôi cùng chuyên gia Cuba sử dụng thiết bị làm đường hiện đại của Chủ tịch Phi-đen Cát-xơ-rô gửi tặng bộ đội Trường Sơn, rải nhựa sáu cây số trên đường 15 mới, kéo dài đến Cam Lộ, nối với đường 9.

Công trình có tầm vóc và ý nghĩa lịch sử lớn nhất được xây dựng ở đây là nghĩa trang liệt sĩ Trường Sơn.

Ảnh: Cầu treo Bến Tắt, bắc qua thượng nguồn sông Bến Hải (cạnh nghĩa trang Trường Sơn)

Chọn vị trí có ý nghĩa xây dựng một nghĩa trang có quy mô, tầm thế tương xứng với sự hy sinh của biết bao đồng chí, đồng đội vì sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc, vì nghĩa vụ quốc tế cao cả, vì sự sống còn, lớn mạnh không ngừng của tuyến đường mang tên Bác Hồ kính yêu là một chủ trương lớn được Đảng uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn và đông đảo cán bộ, chiến sĩ trên tuyến đặc biệt quan tâm.

Từ giữa năm 1974, tôi cùng các anh trong Bộ Tư lệnh tranh thủ mọi nơi, mọi lúc tìm chọn vị trí khắp địa bàn hai tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị. Cuối cùng, cũng chính khu vực Bến Tắt được xem là nơi hội tụ khá đầy đủ những gì chúng tôi muốn. Ngoài ý nghĩa là điểm lưu giữ dấu ấn về buổi phôi thai đường Trường Sơn, gần trục giao thông xuyên Việt Bắc - Nam, chúng tôi còn muốn những đồng chí, đồng đội yêu quý của mình được yên nghỉ bên dòng Bến Hải - ranh giới cắt chia hai miền Bắc - Nam thời đánh Mỹ.

Từ cuối năm 1974, nghĩa trang liệt sĩ Trường Sơn chính thức được khởi công. Toàn bộ công trình được bố trí trên ba quả đồi, có diện mạo cảnh quan khá đẹp, rộng chừng 100 héc-ta, sát đường 15 - đoạn mới mở thuộc hệ thống Đường Hồ Chí Minh.

Vào thập kỷ 70, nghĩa trang liệt sĩ Trường Sơn có quy mô lớn nhất so với các nghĩa trang liệt sĩ trong nước; về kiến trúc, bố cục, cho đến nay vẫn là một nghĩa trang độc đáo, không giống đa phần nghĩa trang liệt sĩ mà tôi thấy trên cả nước, thường như bản sao của nhau.

Biết rằng cuộc kháng chiến chống Mỹ sẽ kết thúc, hoà bình được thiết lập ở hai nước Việt - Lào, khi đó việc đi lại khó khăn hơn, nên từ đầu năm 1974, Bộ Tư lệnh đã chỉ thị cho Cục Chính trị tổ chức năm đội tìm kiếm, cất bốc hài cốt các liệt sĩ được chôn cất rải rác trên tuyến hành lang tây Trường Sơn, quy tập về đây.

Một quyết định đáp ứng tình cảm, nguyện vọng của hết thảy mọi người, nên được sự hưởng ứng, ủng hộ của nhiều đơn vị, các ngành, các cấp.

Tới đầu năm 1976, nghĩa trang liệt sĩ Trường Sơn hoàn thành về cơ bản. Về sau, được sự trợ giúp, đóng góp của các địa phương, ban ngành, đoàn thể trong cả nước, công trình này được tôn tạo đúng tầm cỡ nghĩa trang liệt sĩ cấp quốc gia, với hơn 10 nghìn ngôi mộ. Trên ba ngọn đồi, ngàn thông, phi lao đón gió suốt ngày đêm tạo nên bản hoà âm vĩ đại, bất tử, làm ấm lòng những người con đã hy sinh vì sự nghiệp cách mạng, vì sự sống của "Con đường huyền thoại".

Ảnh: Một góc nhỏ Nghĩa trang Trường Sơn

Mỗi lần viếng thăm hương hồn những liệt sĩ đã yên nghỉ nơi đây tôi không khỏi bồi ngùi xúc động trước cảnh quan bi - hùng của nghĩa trang, trước tấm bia tường niệm đã được chúng tôi cho khắc ghi đôi câu đối:

Vạn thuở lưu danh liệt sĩ

Ngàn đời tạc sử Trường Sơn

Trung tuần tháng 6 năm 1974, Quân uỷ Trung ương thông qua kế hoạch công tác năm 1975 của Bộ Tư lệnh Trường Sơn, gồm những chỉ tiêu cụ thể về vận chuyển chi viện chiến trường, xây dựng đường cơ bản đông Trường Sơn. Quân uỷ Trung ương đặc biệt lưu ý chúng tôi cần chuẩn bị một khối lượng lớn hàng dự trữ chiến lược ở một số khu vực: một ở đường số 9, một ở Sa Thầy, một ở Bù Đốp Những nội dung này được cụ thể bằng Nghị quyết số 25/QUTW, ngày 17 tháng 6 của Quân uỷ Trung ương.

Từ ngày 18 đến ngày 31 tháng 8 năm 1974, tại sở chỉ huy Bến Tắt, Đảng uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn họp, hạ quyết tâm và thống nhất các biện pháp thực hiện các chỉ tiêu nhiệm vụ trên giao; bảo đảm và phối hợp cùng các chiến trường tạo thời cơ quyết định. Cụ thể:

- Tập trung xây dựng, sớm thông tuyến đường đông Trường Sơn, nối dài đường ống xăng dầu vào Bù Gia Mập; đồng thời cải tạo đường tây Trường Sơn, để tận dụng cả hai tuyến đông - tây trong mùa khô tới.

Chuyển hệ thống kho tàng dự trữ sát các tuyến chiến dịch, cải tiến hệ thống kho tàng bảo đảm đủ năng lực cấp phát, giải phóng một lúc một trung đoàn xe.

Anh Đinh Đức Thiện, thay mặt Quân uỷ Trung ương và Tổng cục Hậu cần vào dự, hoàn toàn nhất trí những chủ trương và giải pháp kể trên.

Hơn mười ngày sau hội nghị Đảng uỷ, hội nghị quân chính toàn tuyến được triệu tập nhằm quán triệt nghị quyết Đảng uỷ, bàn triển khai kế hoạch mùa khô 1974-1975. Đây là hội nghị cán bộ có quy mô lớn, đông đủ các đồng chí trong Bộ Tư lệnh: Chính uỷ Hoàng Thế Thiện; các Phó chính uỷ Lê Xy, Lê Nghĩa Sĩ, Trần Quyết Thắng; các Phó tư lệnh: Nguyễn Lang, Phan Khắc Hy, Lê Đình Sum, Nguyễn Lệnh, Hoàng Kiện và đông đảo cán bộ chủ trì các cơ quan Bộ Tư lệnh, 8 sư đoàn, 11 trung đoàn trực thuộc; đại diện Ban 67 và đoàn trường các đoàn thanh niên xung phong...

Thay mặt Bộ Tư lệnh, tôi báo cáo khái quát tình hình trên hai miền đất nước, tập trung đi sâu công việc của tuyến; dự kiến phương hướng nhiệm vụ năm 1975 với hai phương án theo chỉ thị của Quân uỷ Trung ương và những gì lĩnh hội được qua làm việc với các anh Lê Duẩn, Phạm Văn Đồng, Võ Nguyên Giáp, Văn Tiến Dũng, Đinh Đức Thiện...

Đại biểu dự hội nghị thảo luận sôi nổi, thống nhất, phản ánh khí

thể đoàn kết xốc tới của bộ đội Trường Sơn. Và, không hẹn mà gặp, cả trong hội nghị cũng như trong chuyện trò ngoài "hành lang", mọi người mong sao Phương án 2 sớm xuất hiện.

Sau gần ba ngày làm việc, chia tay anh em về đơn vị, tôi đọc được trong ánh mắt, nụ cười của họ niềm tin mãnh liệt ngày toàn thắng của cuộc kháng chiến đang đến gần.

Rồi cơ sở, nền tảng cho niềm tin ấy tiếp tục được củng cố: Ngày 30-9-1974, Bộ Chính trị Trung ương Đảng họp bàn nhiệm vụ quân sự hai năm 1974-1975 nhận định: Đã xuất hiện thời cơ để quân và dân ta mở cuộc tiến công và nổi dậy cuối cùng, đưa chiến tranh cách mạng phát triển đến bước cao nhất, giải phóng hoàn toàn miền Nam, hoàn thành cách mạng dân tộc dân chủ nhân dân trong cả nước.

Thực hiện chủ trương chiến lược của Bộ Chính trị Trung ương Đảng, Bộ Tư lệnh Trường Sơn bước vào mùa khô 1974-1975 với quyết tâm cao độ thực hiện sớm kế hoạch năm 1975, gồm cả kế hoạch cơ bản và kế hoạch thời cơ.

Nội dung chính của kế hoạch cơ bản là vận chuyển chi viện bảo đảm yêu cầu hoạt động của các lực lượng vũ trang trên chiến trường trong năm 1975. Nội dung chính của kế hoạch thời cơ là vận chuyển một khối lượng lớn vật chất kỹ thuật dự trữ tập kết tại một số điểm cơ động ở Trị-Thiên, Khu 5, Tây Nguyên và Nam Bộ, để khi thời cơ đến, chủ lực của Bộ được tung vào chiến trường thực hành đánh lớn, chúng ta không bị động về bảo đảm vật chất kỹ thuật.

Dự kiến ban đầu khối lượng vật chất mà bộ đội Trường Sơn vận chuyển chi viện cho các chiến trường trong mùa khô 1974-1975 là 510.000 tấn; nhưng quá trình thực hiện đã lên tới 560.000 tấn.

Để hoàn thành được khối lượng vật chất khổng lồ đó, Bộ Tư lệnh chỉ đạo, động viên nỗ lực cao độ của các binh chủng trên tuyến, đặc biệt chú trọng ưu tiên phát triển thể trận cầu đường và lực lượng vận tải cơ giới.

Bước vào mùa khô, ở tuyến đông Trường Sơn, sau khi một bộ phận chủ lực Tây Nguyên, Khu 5 và Quân đoàn 2 phối hợp giải phóng chi khu Măng Đen, Măng Bút; đặc biệt là hai cụm cứ điểm Đắc Pét (Kontum) trên đường 14 và Thượng Đức thuộc Đại Lộ (tây Quảng Đà) thì những "cái gai" cuối cùng ở tuyến "điểm" đông Trường Sơn đã được nhổ xong. Trên tuyến này, Sư đoàn công binh 473 dốc sức hoàn thành đoạn từ Ngọc Hồi vào Bù Gia Mập, Sư đoàn 470 vừa làm nhiệm vụ sư đoàn khu vực, vừa làm đường và bảo đảm giao thông.

Sư đoàn 472 đảm trách hành lang tây Trường Sơn, sửa chữa

nâng cấp cầu đường, bảo đảm giao thông các quãng từ Bản Đông vào Plây Khốc, Bản Đông đi Mường Phìn, Saravan, A Tô Fơ, Xiêm Pạng...

Cùng ra quân và hiệp đồng chặt chẽ với công binh, bốn trung đoàn đường ống tập trung lực lượng và phương tiện "lao" nhanh tuyến đường ống từ Plây Khốc (khu vực ba biên giới) xuống Bù Gia Mập. Đi liền với hai tuyến ống liên hoàn đông và tây Trường Sơn là lấp hơn 27 nghìn mét khối kho và trên 100 cây xăng, trạm bơm được xây dựng ở những vị trí thuận tiện cho việc cấp phát. Lúc này tuyến đường ống xăng dầu Trường Sơn không chỉ là "động mạch chủ" của tuyến chi viện chiến lược mà còn của cả chiến trường miền Nam, Trung - Hạ Lào và một phần Campuchia.

Lực lượng phát triển nhảy vọt trên toàn tuyến lúc này là bộ đội vận tải cơ giới. Sau khi chuyển Sư đoàn 471 khu vực thành Sư đoàn 471 ô tô cơ động vận tải, trước mùa khô, ngoài hơn 4.500 xe - máy đã có, chúng tôi tiếp nhận hơn 5.500 xe - máy do Bộ bổ sung, đưa tổng số xe - máy toàn tuyến lên hơn 10.000 chiếc; trong đó có hơn 7.000 xe vận tải.

Có được "vốn liếng" quý giá này, ngoài việc chăm lo đầu tư của Nhà nước, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư lệnh Trường Sơn luôn biết ơn sự trợ giúp hết lòng của Tổng cục Hậu cần. Không chỉ lúc này cả nước dồn sức chuẩn bị cho một chủ trương chiến lược mới của Đảng, mà trước đó cũng vậy, Tổng cục Hậu cần luôn tạo điều kiện để Bộ Tư lệnh 559 có đủ xe và xe tốt, cũng như các yêu cầu khác.

Lực lượng xe - máy hùng hậu, thế trận cầu đường ngày càng vững chắc, bộ đội vận tải cơ giới được tập huấn chu đáo về chiến thuật binh chủng, cho phép chúng tôi thực hiện chiến thuật vận tải đội hình trung đoàn, chạy cung dài. Hai sư đoàn ô tô cơ động vận tải đảm trách hai cung. Sư đoàn 571 đứng ở tuyến ngoài, chủ yếu chạy cung Đông Hà - Xê Sụ giao quân, giao hàng cho Trị-Thiên, Khu 5, Trung - Hạ Lào, lập chân hàng cho Sư đoàn 471.

Sư đoàn 471 chủ yếu đứng ở tuyến trong, nhận hàng, nhận quân ở Xê Sụ để chuyển giao cho Nam Bộ, Campuchia, Tây Nguyên.

Thế trận toàn tuyến triển khai đồng bộ, các lực lượng binh chủng tràn đầy dũng khí. Ngày 25 tháng 11 năm 1974, chúng tôi phát lệnh mở màn chiến dịch vận tải mùa khô 1974-1975.

Phát lệnh xong, Bộ Tư lệnh phân công anh em mỗi người một hướng trực tiếp kiểm tra, đôn đốc hoạt động vận chuyển, làm đường...

Lúc này, địch vẫn cho máy bay trinh sát chặn đánh các đoàn xe

của ta. Nhưng mức độ đánh phá không đáng kể. Môi trường công tác sinh hoạt của bộ đội, thanh niên xung phong khá hơn trước nhiều. Từ rừng sâu ẩm thấp, các lực lượng chuyển ra dựng lán trại ở những bìa rừng thưa thoáng; môi trường sinh hoạt, điều kiện nuôi dưỡng được cải thiện; hoạt động chủ yếu ban ngày... Đây là những thuận lợi mà trước đó không thể nào có được.

Dọc những cung đường tôi qua, những đơn vị tôi đến, từ công binh, bộ đội vận tải cơ giới, tới thanh niên xung phong... hoạt động rất đều tay, khẩn trương. Hàng hoá - đa phần là đạn pháo tầm xa được chuyển vào cấp tập. Các cụm kho dự trữ dọc đường 9, quãng từ Đông Hà đến Tân Lâm chật ních hàng, nhưng được bố trí hợp lý thuận tiện cho các trung đoàn xe vào ra nhận hàng vừa nhanh vừa an toàn. Cụm kho ở Sa Thầy cũng vậy. Tuy nhiên do lực lượng xe - máy hoạt động trên đường quá lớn, thường xuyên có tới trên dưới 5.000 chiếc, lại có nhiều đơn vị xe tăng, pháo lớn..., nên đã gây ùn tắc cục bộ ở những "nút" xung yếu, như ngầm Cha Ky, ngã ba Bản Đông...

Căn cứ từng tình huống, từng điểm cụ thể, chỉ huy các sư đoàn, trung đoàn công binh, ô tô vận tải và cán bộ cơ quan tham mưu vận tải được tung xuống chỉ huy giải toả kịp thời.

Sau mấy ngày kiểm tra thực địa, trở về sở chỉ huy, vào cuối tháng 11, tôi được đón các anh Nguyễn Văn Linh - Bí thư Trung ương Cục miền Nam, Phạm Hùng, Võ Văn Kiệt ra họp Trung ương trở về, vào thăm và làm việc với Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Các anh cho chúng tôi biết những biến chuyển lớn trên chiến trường Nam Bộ, về chủ trương của Bộ Chính trị đẩy mạnh hoạt động quân sự sắp tới của ta trên các chiến trường và nhu cầu chi viện vật chất đảm bảo cho những hoạt động đó.

Anh Phạm Hùng còn bảo:

- Ngoài kế hoạch chung, Bộ Tư lệnh Trường Sơn cố gắng tăng cơ số đạn pháo lớn cho B2, chuyển vào càng sớm càng tốt.

Chúng tôi hứa thực hiện sớm chỉ tiêu trên giao. Và, quay về phía anh Phạm Hùng, tôi nói vui:

- Anh Bảy không khi nào quên được "đặc sản" đạn pháo lớn?

Anh Phạm Hùng cười hề hả:

- Các cậu đừng cho bọn mình "máu đánh đấm". Quả thực, về hậu cần - kỹ thuật, nhiều thứ B2 có thể xoay sở được. Riêng đạn pháo lớn, từ trước tới giờ vẫn chờ nguồn của Bộ.

Khi đoàn cán bộ Miền trở về cứ, Bộ Tư lệnh bố trí anh Nguyễn Lang tiến theo đường đông Trường Sơn.

Chia tay đoàn, tôi phần khởi nói:

- Bữa nay đường đông Trường Sơn đã khá rồi. Trên đường vào các anh tha hồ ngắm sông núi, mây trời suốt một dải Trường Sơn hùng vĩ. Và cũng chỉ cần một tuần là các anh vào tới căn cứ Trung ương Cục.

Anh Phạm Hùng hỏi, pha chút ngờ ngợ:

- Lần trước, chúng mình ra đi mất 12 ngày cơ mà.

- Báo cáo anh - tôi đáp - đường mỗi ngày mỗi khác.

Anh Linh phần khởi nói:

- Thật tuyệt! Tình hình phát triển lẹ thế này, nếu ta không dồn sức bảo đảm cho cầu đường đi trước một bước, một ngày bằng năm bằng mười, sẽ rất dễ bị động, lúng túng.

Gặp gỡ rồi chia tay các anh lãnh đạo Trung ương Cục miền Nam, những khái niệm thời cơ, tình thế lại nung nấu, ám ảnh trong tôi.

Quả vậy, cục diện chiến trường miền Nam vào những tháng cuối 1974 đầu 1975 diễn biến hết sức mau lẹ, ngày càng có lợi cho ta. Nếu như trước đó mấy tháng, chiến thắng Đắc Pét, Thượng Đức khẳng định bộ chủ lực của ta hoàn toàn ở vào thế áp đảo quân chủ lực nguy, thì nay chiến thắng Phước Long là một đòn "trình sát chiến lược" giúp Bộ Chính trị Trung ương có thêm cơ sở khẳng định thời cơ chiến lược đến sớm.

Trong lần thăm và làm việc với Bộ Tư lệnh Trường Sơn cuối tháng 11 năm 1974, các anh Nguyễn Văn Linh, Phạm Hùng, Võ Văn Kiệt... đã trao đổi với chúng tôi rằng Bộ Chính trị có ý định và chỉ thị cho Bộ Tổng tham mưu chuẩn bị kế hoạch mở một chiến dịch đánh vào nơi hiểm yếu nhất mà mình muốn. Trước mắt, nhanh chóng nhổ hết các cứ điểm còn lại của địch dọc biên giới Việt Nam - Campuchia, tạo điều kiện cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn mở nhanh đường đông Trường Sơn từ Đắc Mìn đi Lộc Ninh.

Sau khi có được những thông tin đó, ngoài tập trung thực hiện nhiệm vụ chi viện chiến lược của năm 1975 với hai phương án, Bộ Tư lệnh Trường Sơn cũng đã tính đến và chuẩn bị tham gia đòn tiến công chiến lược mới.

Điều chúng tôi đón đợi đã đến!

Ngày 15 tháng 12 năm 1974, Bộ Tư lệnh Trường Sơn nhận được chỉ thị của Bộ Tổng tham mưu: Tham gia chiến dịch Tây Nguyên. Nhiệm vụ cụ thể là làm đường chiến dịch, bảo đảm đạn, lương thực, thuốc quân y, xăng dầu... và tham gia tác chiến chiến dịch.

Do dự kiến trước, nên khi nhận lệnh của Bộ, một mặt chúng tôi

vẫn chủ động tiếp tục kế hoạch vận chuyển chi viện chiến lược, đồng thời khẩn trương triển khai các hoạt động chuẩn bị tham gia chiến dịch Tây Nguyên.

Ngày 30 tháng 12 năm 1974, tôi trực tiếp xuống Sư đoàn 968 ở Nam Lào phổ biến quyết định của Bộ điều sư đoàn tăng cường cho B3 chuẩn bị tham gia chiến dịch Tây Nguyên.

Chúng tôi xuống đột ngột. Tư lệnh sư đoàn Hoàng Biền Sơn và chính uỷ Trần Trác thoáng một chút thấp thỏm, chờ đợi.

Nhưng khi được phổ biến quyết định của Bộ, nét mặt từng người phấn chấn, rạng rỡ hẳn lên. Sau khi giao nhiệm vụ, tôi lưu ý các anh trong Bộ Tư lệnh sư đoàn một số vấn đề về tổ chức hành quân, giải quyết thật tốt các mối quan hệ giữa đơn vị với bộ đội và nhân dân bạn.

Trước một sự kiện có tính chất bước ngoặt của sư đoàn, tôi xúc động nói với các anh trong Bộ Tư lệnh:

- Kể từ năm 1968, là một thành viên của Bộ Tư lệnh Trường Sơn, Sư đoàn 968 đã cùng các lực lượng trên tuyến Đường Hồ Chí Minh phối hợp chặt chẽ với quân và dân bạn ở Trung - Hạ Lào tiêu diệt nhiều sinh lực địch, giải phóng nhiều vùng đất đai rộng lớn; cùng Đoàn chuyên gia 565 giúp bạn xây dựng nhiều cơ sở cách mạng, xây dựng vùng giải phóng; bảo vệ vùng chắc hành lang tây Trường Sơn.

Được tăng cường cho Mặt trận Tây Nguyên tham gia chiến dịch mở đầu cho chủ trương chiến lược mới của Đảng là một vinh dự lớn đối với sư đoàn, đồng thời cũng khẳng định một bước trưởng thành của đơn vị.

Thay mặt Bộ Tư lệnh Trường Sơn, tôi chúc sư đoàn phát huy truyền thống bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, lập nhiều thành tích mới trên chiến trường mới.

Chia tay các anh trong Bộ Tư lệnh Sư đoàn 968, tôi chợt nhớ lại hơn hai tháng trước đó, Bộ Tư lệnh Trường Sơn vinh dự được đón đồng chí Khăm-tày Xi-phăn-đon, Phó thủ tướng kiêm Bộ trưởng Bộ Quốc phòng Lào sang thăm và làm việc. Trong lần gặp gỡ đó, đồng chí Khăm-tày đã xúc động nói: Bộ đội Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh đã có công lớn trong việc xây dựng căn cứ chiến lược Trường Sơn như mái nhà chung của hai dân tộc Việt- Lào, góp phần quan trọng củng cố liên minh đoàn kết chiến đấu giữa quân đội và nhân dân hai nước...

Sau hôm chúng tôi từ Sư đoàn 968 trở về, Thường vụ Đảng uỷ Bộ Tư lệnh họp bàn thực hiện mệnh lệnh của Bộ, quyết định chuyển

Bộ Tư lệnh Sư đoàn 470 khu vực thành Tiền phương Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Sư đoàn 470 vừa làm nhiệm vụ vận tải chiến lược vừa trực tiếp phục vụ chiến dịch Tây Nguyên và là lực lượng tác chiến tại chỗ. Phó tư lệnh Nguyễn Lang được phân công kiêm Tư lệnh tiền phương. Đồng thời, anh Lang cũng được Quân uỷ Trung ương chỉ định làm Phó tư lệnh chiến dịch Tây Nguyên, phụ trách hậu cần (anh Hoàng Minh Thảo là Tư lệnh chiến dịch, anh Đặng Vũ Hiệp là Chính uỷ). Phương án sử dụng lực lượng làm đường, vận chuyển bảo đảm cho chiến dịch nhanh chóng được Thường vụ Đảng uỷ thông qua.

Trước khi vào phụ trách Bộ Tư lệnh tiền phương, anh Nguyễn Lang có trao đổi thêm với tôi một số vấn đề. Với tầm nhìn sắc sảo, có cân nhắc của một cán bộ cao cấp có bề dày kinh nghiệm, anh quả quyết:

- Thời gian quá gấp, nhiệm vụ bảo đảm phục vụ chiến dịch khối lượng lớn, nhưng gấp đến mấy, chúng ta cũng phải củng cố căn cứ hậu cần ở Sa Thầy thành một căn cứ lớn. Vì đây là địa bàn rộng, an toàn, thuận lợi cho việc cơ động đi các hướng: Đông Nam Bộ, Khu 5, Trung - Hạ Lào và Đông bắc Campuchia.

- Nhất trí với anh - Tôi trả lời - Đây là vấn đề có tính chiến lược. Không chỉ có vậy, một mặt củng cố căn cứ Sa Thầy; mặt khác, phải mở rộng căn cứ Bù Đốp, Lộc Ninh - căn cứ tiếp giáp chiến trường Nam Bộ. Anh vào đó, việc đầu tiên là cho mở nhanh tuyến đường đông Trường Sơn từ Đắc Mìn vào Bù Đốp. Bởi hiện nay ta đang phải sử dụng một quãng vòng trên đất bạn quá xa.

Sau khi tổ chức cho đoàn anh Nguyễn Lang vào Tây Nguyên, tôi dành gần trọn tháng 1 vào kiểm tra, đôn đốc việc mở đường tuyến điểm đông Trường Sơn của Sư đoàn công binh 473 và việc ổn định tổ chức biên chế cũng như hoạt động vận chuyển của Sư đoàn ô tô 471. Kiểm tra cung phía nam, từ Xê Sủ vào khu vực ba biên giới, tôi được Bộ Tư lệnh Sư đoàn 471 báo cáo về sự cố đèo Am Pun. Đây là một đèo dài, hẹp nằm trên trục đường ngang 88 vắt từ tây sang đông Trường Sơn. Đường hẹp, lưu lượng xe qua lại đông - có nhiều đơn vị binh chủng kỹ thuật, gây ách tắc trầm trọng.

Qua nghiên cứu cụ thể, tôi quyết định tăng cường cho Sư đoàn 471 một trung đoàn công binh để mở đường tránh sau khi thông đường, vấn đề cơ bản là làm tốt khâu chỉ huy. Đường thông, xe - máy lại nối đuôi nhau vào Nam, ra Bắc. Yêu cầu chiến trường hối thúc, không khí những ngày giáp Tết nguyên đán trên đường sôi lên sùng sục.

Trở về sở chỉ huy, chiều ngày 5 tháng 2 năm 1975, chúng tôi

được đón anh Văn Tiến Dũng - uỷ viên Bộ Chính trị Trung ương Đảng, Tổng tham mưu trưởng thay mặt Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương vào trực tiếp chỉ đạo chiến dịch Tây Nguyên, thăm và làm việc với Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Cùng đi với anh Văn Tiến Dũng có anh Đinh Đức Thiện và một số cán bộ cao cấp cơ quan Bộ Quốc phòng, quân binh chủng.

Trước đó, theo điện báo của Bộ Tổng tham mưu, tôi đã cho "phục đón" mời anh Lê Ngọc Hiền - Phó tổng tham mưu trưởng từ Mặt trận Tây Nguyên ra, dừng nghỉ lại chỗ chúng tôi, chờ anh Dũng, anh Thiện vào làm việc.

Đêm xuống, dưới mái tranh, bên chiếc bàn đơn mộc, chúng tôi tập trung nghe anh Dũng, anh Thiện phổ biến chủ trương của Bộ Chính trị mở chiến dịch Tây Nguyên và nhiệm vụ cụ thể của Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Anh Dũng nhẹ nhàng nói:

- Về nhiệm vụ cụ thể của Bộ Tư lệnh Trường Sơn cơ bản vẫn như điện chỉ thị của Bộ Tổng tham mưu ngày 15 tháng 12 năm 1974. Tôi muốn biết những công việc mà các anh cho triển khai từ đó đến nay.

- Báo cáo anh - Tôi trả lời - Theo chỉ thị của Bộ, chúng tôi đã cho chuyển ngay Bộ Tư lệnh Sư đoàn 470 đứng chân ở địa bàn Tây Nguyên thành Tiền phương Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Sư đoàn 470 vừa thực hiện nhiệm vụ vận chuyển chiến lược, vừa tham gia chiến dịch Tây Nguyên, kể cả làm đường, vận chuyển phục vụ và tác chiến chiến dịch. Anh Nguyễn Lang đã được phân công vào đó hơn tháng nay, vừa phụ trách Tiền phương Bộ Tư lệnh Trường Sơn vừa kiêm chức Phó tư lệnh chiến dịch Tây Nguyên. Anh Nguyễn Lang là một cán bộ kiên định, dũng cảm, làm việc có cân nhắc; sống rất mực nghĩa tình với đồng chí, đồng đội. Tháng qua, Bộ Tư lệnh Trường Sơn, mà trực tiếp là anh Lang đã cùng Bộ Tư lệnh B3 đưa hai trung đoàn công binh mở một số trục đường chiến dịch, dự kiến ngày 16 tháng 2 sẽ thông đường đến các điểm quy định, bảo đảm cho xe tăng, pháo hạng nặng cơ động được. Đồng thời, hai tiểu đoàn thông tin Trường Sơn cùng lực lượng thông tin của Bộ và B3 đang tập kết phương tiện vật chất, sẵn sàng hoàn chỉnh mạng thông tin chiến dịch khi có lệnh.

Chúng tôi cũng đã cho cơ động Sư đoàn 968 bộ binh từ Hạ Lào về địa bàn phía tây hai tỉnh Kontum, Gia Lai; chuẩn bị dự phòng một trung đoàn ô tô cơ động vận tải thuộc Sư đoàn 471; tăng cường đủ y - bác sĩ, cơ sở thuốc cho Bệnh viện 46 đứng chân ở khu vực ba biên

giới và các đội phễu cơ động.

Đúng kế hoạch, ngày 20 tháng 2, toàn bộ lương thực, thực phẩm, vũ khí - đạn, thuốc quân y... mà Bộ yêu cầu sẽ được tập kết đầy đủ, chu đáo tại các vị trí quy định. Trường hợp đột xuất, Bộ cần tăng khối lượng vật chất so với kế hoạch, chúng tôi đã có nguồn dự trữ ở Sa Thầy, phía tây Kontum. Hai trung đoàn xe đang bí mật cơ động hai Sư đoàn bộ binh 320 và 312 vào vị trí tập kết chiến dịch...

Nghe tới đó, không nén được sự phấn khởi, anh Đinh Đức Thiện ngắt lời tôi:

- Đại tướng thấy quân hậu cần làm ăn có bài bản không?

Đã hiểu phần nào cá tính mạnh của anh Đinh Đức Thiện, nhưng quả thực khi đó tôi cũng hơi ái ngại với cách ứng khẩu bộc trực của anh. Còn anh Văn Tiến Dũng lại vui vẻ nói:

- Vâng! Biết rồi. Tôi đã từng thấy quân Trường Sơn làm ăn rất chính quy, bài bản trong chiến dịch Đường 9 - Nam Lào. Hôm nay, qua báo cáo của anh Nguyên, tôi thật sự yên tâm về công tác chuẩn bị bảo đảm hậu cần - kỹ thuật cho chiến dịch Tây Nguyên...

Đêm ra trận là đêm không ngủ. Sau cuộc họp "bàn tròn", đêm xuống đã lâu nhưng mọi người vẫn thao thức. Khi phòng khách chỉ còn hai chúng tôi, anh Dũng nói:

- Bộ Chính trị chọn Tây Nguyên làm "đột phá khẩu" cho chủ trương chiến lược mới, bởi đây là một vị trí chiến lược cực kỳ quan trọng. Bên nào chiếm được Tây Nguyên, bên đó sẽ chiếm được ưu thế tuyệt đối, khống chế được miền Trung, miền Đông Nam Bộ, Trung - Hạ Lào và Đông bắc Campuchia. Trong kháng chiến chống thực dân Pháp và những năm đầu kháng chiến chống Mỹ, cán bộ quân sự chúng ta mỗi lần giở bản đồ tác chiến ra là thấy "thèm" Tây Nguyên. Đó là mơ ước mà trước đây ta muốn cũng chưa được. Nay chúng ta đã hội đủ các yếu tố: Tương quan lực lượng trên chiến trường, ta trội hơn hẳn; chủ lực miền Bắc - những "quả đấm" chiến lược đã sẵn sàng, tuyển vận tải quân sự chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh đủ sức thoả mãn yêu cầu đánh lớn...

Trong một thời gian ngắn, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã phát huy được thời cơ chuẩn bị mọi mặt thúc đẩy thời cơ phát triển lên một tầm cao mới, tình thế mới. Hoạt động của tuyến chi viện chiến lược Đường Hồ Chí Minh là một trong những yếu tố quyết định để Bộ Chính trị hoạch định kế hoạch giải phóng miền Nam thống nhất đất nước. Sự phát triển và hoàn thiện mau lẹ của tuyến Đường Hồ Chí Minh là cơ sở vững chắc để Bộ Tổng tư lệnh chủ động mở các chiến dịch quy mô lớn theo ý muốn.

Anh Dũng nhấn mạnh:

- Một vấn đề tuyệt mật, anh cũng cần biết là: Cuối tháng 12 năm 1974, Bộ Chính trị đã dự kiến phương án giải phóng miền Nam trong năm 1975. Đây là vấn đề thuộc về nghệ thuật quân sự, nghệ thuật tạo thời cơ và nắm bắt thời cơ để giành thắng lợi quyết định. Ngay cả phương án cho năm 1975 cũng không phải bất biến mà phải nhạy bén, kịp thời điều chỉnh theo các tình thế trên chiến trường. Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương quyết định mở chiến dịch Tây Nguyên trong mùa xuân này là chọn đúng thời cơ và điểm đúng "huyệt" của đối phương. Từ hôm nay, Bộ Tư lệnh Trường Sơn hãy nắm chắc tình hình mà thực hiện xuất sắc nhiệm vụ của mình, đáp ứng lòng tin của Bộ Chính trị và các chiến trường.

- Báo cáo anh - Tôi nói - Là người trực tiếp phụ trách tuyến vận tải quân sự chiến lược Trường Sơn, khi thấy khả năng thoả mãn vật chất cho một chiến dịch lớn ở chiến trường Tây Nguyên trở thành hiện thực, chúng tôi vẫn ngày đợi, đêm mong. Với thế và lực có được tôi tin chắc bộ đội Trường Sơn sẽ không để phụ lòng tin của trên. Ngày mai, anh Phan Khắc Hy - Phó tư lệnh sẽ đưa anh và đoàn vào Tây Nguyên theo đường đông Trường Sơn. Tôi đã điện báo anh Nguyễn Lang đón và bố trí các anh nghỉ, ăn Tết với Bộ Tư lệnh tiền phương ở Sa Thầy, tây Kontum trên ba chục cây số. Chỉ ba ngày thôi là anh vào tới đó.

Anh Dũng phần khởi nói:

- Thế thì quá lý tưởng! Càng có thêm thời gian để chuẩn bị. Nhưng lúc này cả nước đang lên đường, liệu đường sá có bảo đảm không? Có ùn tắc không?

- Báo cáo anh, đường quăng mở mới, quăng vừa cho cải tạo, công tác chỉ huy giao thông tốt, chúng ta lại đi ban ngày, sẽ không có ách tắc.

Sáng hôm sau, Đoàn A75 lên đường. Các biển số xe con của Đoàn đã được thay biển mới TS-601. Khi Đoàn vào tới Tiền phương Bộ Tư lệnh Trường Sơn tại Sa Thầy, anh Dũng gọi điện cho tôi bằng ký hiệu mật mã, rằng: Đường ra trận như ngày hội lớn; người và xe pháo đều hồi hả, sôi động vô cùng. Đồng ý ăn Tết ở Bộ Tư lệnh 470.

Qua kiểm tra thực địa và những lời nhắn gửi, động viên của anh Văn Tiến Dũng, trong tôi trào dâng ý nghĩ: Giá chi có được phép màu để có thể khắc hoạ toàn cảnh bức tranh hoành tráng, kỳ vĩ của đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh trước một mùa xuân lịch sử, mùa xuân đại thắng.

Hai ngày sau khi tiến Đoàn A75 vào Tây Nguyên, tôi nhận được điện của anh Võ Nguyên Giáp triệu tập ra Hà Nội làm việc.

Sáng ngày 8 tháng 2, anh Lê Văn Tri- Tư lệnh Quân chủng phòng không - Không quân cho máy bay lên thẳng vào đón, kết hợp khánh thành sân bay trực thăng tại sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Cũng từ đó, sở chỉ huy của chúng tôi có riêng một sân bay lên thẳng dành đón - đưa các đồng chí lãnh đạo Đảng, Nhà nước, Quân đội từ miền Bắc vào chiến trường và trong chiến trường ra.

Chứng kiến sự kiện này, tôi chợt nhớ về lời dạy của Bác Hồ vào đầu năm 1961 với bộ đội hải quân, rồi nói vui cùng anh em trong Bộ Tư lệnh:

- Trước đây bộ đội Trường Sơn chỉ có đèo và rừng, giờ ta làm chủ cả ban ngày, mặt đất và bầu trời. Có chứng kiến những ngày khó khăn, ác liệt, đạn chặn, bom vùi, đói gạo, đói muối, vượt lũ... mới thấy giờ đây ta lớn mạnh gấp biết bao lần.

Sau hơn một giờ bay, chiếc trực thăng hạ cánh xuống sân bay Bạch Mai. Tôi vào thẳng "Tổng hành dinh" gặp anh Võ Nguyên Giáp.

Anh Văn hồ hỏi, thân tình nói:

- Anh Nguyên đây rồi! Nhanh quá! Đúng là "Đi mây về gió".

Liền đó, anh vào việc luôn:

- Bộ Chính trị đã hạ quyết tâm, nay các anh chuẩn bị gấp phương án vận chuyển chi viện bảo đảm cho kế hoạch giải phóng miền Nam trong năm 1975.

Đề cập những công việc cụ thể, anh nói tiếp:

- Mỹ - ngụy hiện có những mâu thuẫn sâu sắc, nội bộ rất lúng túng. Xét mọi phương diện, Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương chọn Tây Nguyên làm điểm đột phá của chủ trương chiến lược mới. Kế hoạch chuẩn bị cho chiến dịch Tây Nguyên mà Bộ Tư lệnh Trường Sơn triển khai, theo báo cáo của anh Văn Tiến Dũng, là rất xuất sắc. Bây giờ nếu có lệnh, lực lượng xe của Bộ Tư lệnh Trường Sơn có cơ động một lúc cả quân đoàn vào chiến trường được không? Có thể cơ động được tên lửa không?

Tôi trả lời, không giấu vẻ tự tin:

- Báo cáo anh, hiện Bộ Tư lệnh Trường Sơn có hai sư đoàn và hai trung đoàn ô tô cơ động vận tải, biên chế trên 8.000 xe, đủ sức chở cả quân đoàn có trang bị vũ khí, khí tài hạng nặng. Từ đường 9 vào Tây Nguyên đi mất năm ngày. Vừa qua xe tăng và pháo tầm xa 130 ly đều cơ động được trên hai trục đông và tây Trường Sơn. Nay nếu tên lửa vào, vẫn đi thoải mái.

- Vậy là tốt rồi - anh Văn phấn khởi nói. Sau đây, anh làm việc

luôn với anh Hoàng Văn Thái, tranh thủ thăm gia đình chút xíu rồi vào ngay sở chỉ huy chờ lệnh.

Lúc này, anh Hoàng Văn Thái cũng mới từ Bộ Tư lệnh Miền về lại Bộ Tổng tham mưu được một thời gian. Với tôi, anh Thái là bậc đàn anh, là một vị tướng có phong cách và tác phong làm việc chan hoà, dễ gần. Đã nhiều năm, tôi làm việc dưới sự chỉ đạo trực tiếp của anh.

Chiều đó, sau khi làm việc với anh Hoàng Văn Thái, tôi ngược cồng Bắc, theo đường Phan Đình Phùng, ghé chợ hoa. Đã chiều 27 Tết. Mưa giăng mờ bụi nước. Vườn hoa Hàng Đậu thắm sắc đào Nhật Tân, Quảng Bá... Phố Hàng Lược như suối hoa trôi chậm chậm. Tôi xuống xe, hoà vào dòng người, dòng hoa; tận hưởng chút hương sắc Tết Hà Nội mà đã bao năm chỉ có qua tường tượng.

Thấy tôi xuất hiện đường đột chiều giáp Tết, vợ và các con mừng quýnh lên. Nhưng khi tôi bảo phải vào ngay Vĩnh Linh, lập tức một kế hoạch "thời cơ" được bà "nội tướng" đề xuất ngay:

- Biết là quá gấp, nhưng anh đã về đây, ta tổ chức lễ cưới cho thằng Hưng. Đơn giản thôi! Nhà cũng đã chuẩn bị mấy thứ. Chỉ cần xin cho con nghỉ một ngày là ổn.

Tôi đồng ý, và lên ngay Sóc Sơn đón con. Rồi đám cưới "thần tốc", của con trai cả Sĩ Hưng được tổ chức, chẳng ông bố, bà mẹ nào không mừng bởi ngày vui của con. Nhưng thú thật, cả tôi và con tôi đều thấp thỏm, bồn chồn, bởi tình riêng và công việc.

Tổ chức cưới cho con xong, sáng hôm sau tôi vào sở chỉ huy. Sĩ Hưng cũng lên ngay đơn vị; phi công chiến đấu không thể vắng mặt lâu lúc này.

Tôi vào sở chỉ huy, đã là 29 Tết, cái Tết mà anh em chúng tôi vẫn gọi vui là "Tết Quang Trung". Dù gấp gáp, bẽ bộn công việc, nhưng cơ quan Bộ Tư lệnh vẫn tổ chức cho bộ đội vui Tết khá tươm tất. Bánh chưng, thịt lợn, thuốc lá, kẹo... mỗi thứ một chút, nhưng đủ món.

Tôi vào hôm trước, chiều hôm sau, Bộ Tư lệnh Trường Sơn được đón anh Lê Đức Thọ và anh Lê Văn Lương vào làm việc. Không khí Tết của cơ quan càng rộn rịp hơn.

Từ trên trục thẳng bước xuống, anh Lê Đức Thọ tươi cười nắm chặt tay tôi và nói:

- Chắc chắn được đón giao thừa với các cậu rồi, bọn mình sợ vào muộn mất. Đông đủ thể này, ta làm việc luôn.

Thế là cả "khách" và "chủ" vào ngay phòng họp.

Sau khi tôi báo cáo tóm tắt tình hình hoạt động của tuyến, anh Thọ nói:

- Bộ Chính trị cử tôi và anh Lương vào bàn với các anh một số công việc liên quan đến chiến trường Campuchia và kết hợp chúc Tết bộ đội Trường Sơn. Về diễn biến tình hình trên chiến trường miền Nam, anh Văn đã nói với anh Nguyên khả năng xuất hiện Phương án 2. Tôi nói để các anh nắm thêm: Hiện nay tình hình Campuchia đang phát triển tốt. Lực lượng vũ trang cách mạng bạn đang tiến sát thủ đô Phnôm Pênh. Với tinh thần quốc tế, cùng chung kẻ thù, chung chiến trường, chúng ta phải hết sức giúp đỡ để bạn tự giải phóng đất nước, đồng thời cũng là đòn tiến công phối hợp với chiến trường miền Nam, Lào.

Tôi trả lời:

- Báo cáo hai anh, từ trước tới nay chúng tôi vẫn bố trí hai binh trạm, một tiểu đoàn thuyền máy, hai tiểu đoàn ô tô vận tải chuyên lo vận chuyển bảo đảm cho hướng Campuchia. Theo chỉ thị của Bộ, chúng tôi đã chuyển một khối lượng lớn pháo 85 ly, 105 ly, cao xạ 37 ly cho bạn để chuẩn bị đánh vào Phnôm Pênh. Hiện đang chuyển đạn sang theo yêu cầu của bạn.

- Vậy là tốt rồi! - Anh Thọ nói ngay.

Về hoạt động giúp bạn tôi nhớ lại, cuối năm 1973 - đầu năm 1974, sau khi chuyển sở chỉ huy vào Thạch Bàn, Bộ Tư lệnh Trường Sơn có đón lêng-xa-ry, khi đó là uỷ viên Bộ Chính trị Đảng bạn.

lêng-xa-ry có nhờ chúng tôi chuyển giao cho bạn ba tiểu đoàn pháo 85 ly và cao xạ 87 ly do Trung Quốc viện trợ. Sau khi xin ý kiến Bộ Tổng tư lệnh, chúng tôi phân công Tham mưu trưởng tác chiến và Trưởng phòng giao liên hành quân tổ chức thực hiện. Công việc xuôi xê, chu đáo. Bạn rất cảm ơn.

Sáng mừng 2 Tết, chúng tôi mời anh Thọ và anh Lương xuống thăm, chúc Tết Sư đoàn ô tô 571, kết hợp dự lễ xuất quân của Trung đoàn 57 anh hùng chờ hàng cho Nam Bộ.

Toàn đội hình Trung đoàn 57 dàn quân trên một bãi cỏ rộng, bằng phẳng, như một sân bóng đẹp.

Trước hàng nghìn cán bộ, chiến sĩ Trường Sơn với đội hình xe bưng bưng khí thế xung trận, anh Lê Đức Thọ xúc động nói:

- Công lao của bộ đội Trường Sơn trong sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước là niềm tự hào của nhân dân Việt Nam, là niềm kính phục của bạn bè trên thế giới và cũng là nỗi khiếp sợ kinh hoàng của kẻ địch...

Sau những vòng diễu duyệt biểu dương sức mạnh, chào đón các đồng chí lãnh đạo của Đảng, hàng trăm "Tuần mã Trường Sơn" mình chất đầy hàng, kín dàn nguy trang, nối đuôi nhau lao nhanh về phía

trước.

Quan sát đội hình xe hành quân, anh Lương quay sang hỏi tôi:

- Trung đoàn có bao nhiêu xe? Xe chạy với mật độ dày đặc, nối đuôi nhau như vậy, liệu có ùn tắc không?

Tôi trả lời:

- Báo cáo anh, đội hình vận chuyển của chúng tôi hiện nay là trung đoàn xe. Từ đường 9 vào Tây Nguyên và miền Đông Nam Bộ, cả hai trục đông - tây Trường Sơn, xe - pháo vẫn nối đuôi nhau như vậy, không có ách tắc lớn. Vào tới miền Đông mất chừng sáu ngày.

- Tuyệt quá! - Anh Lương thốt lên.

Anh Thọ nói thêm:

- Thật khó tưởng tượng nổi. Trước đây bọn mình đi bộ vào Nam Bộ mất gần 5 tháng. Có trải những ngày cơ cực, đếm bước đường rừng, bạn cùng sốt rét và đói... mới thấy hết sự vĩ đại của đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh bây giờ.

Theo đội hình xe, tôi đưa anh Thọ và anh Lương thăm một số cụm kho dọc đường số 9 và cảng sông Đông Hà. Đến đâu cũng thấy gạo, đạn, thuốc quân y, quân trang... chất thành đống ngất ngưỡng.

Anh Thọ ái ngại hỏi:

- Hàng hoá chất như núi thế kia, nếu địch đánh thì xoay xở làm sao?

- Báo cáo anh - Tôi trả lời - trông có vẻ ghê gớm thế, nhưng chỉ đủ hàng cho hai sư đoàn xe chuyển từng ngày. Hàng dự trữ chúng tôi để nơi khác. Nếu không làm thế này thì xe lấy hàng chậm, lãng phí thời gian. Mùa mưa cũng chưa tới. Đề phòng máy bay địch, ở các cụm kho, chúng tôi đều bố trí cao xạ bảo vệ.

Tiến anh Thọ và anh Lương ra Vĩnh Linh, tôi quay về sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Sư đoàn 571 ở Cam Lộ, giao nhiệm vụ cho sư đoàn tập trung lực lượng vận chuyển hàng vào Xê Sụ, vừa lập chân hàng cho Sư đoàn 471, vừa bảo đảm cho chiến dịch Tây Nguyên.

Xong việc, tôi trao đổi thêm với Sư đoàn trưởng Hoàng Trá và Chính uỷ sư đoàn Phan Hữu Đại:

- Phương thức vận tải cơ giới được đưa vào Trường Sơn từ năm 1965, đến nay đã 10 năm. Ở bước khởi đầu, lực lượng vận tải ô tô của ta chỉ vồn vồn hơn trăm chiếc thuộc Đoàn 265 của anh Thiết Cương. Do chuẩn bị chưa tốt, chưa có kinh nghiệm đối phó với hoạt động đánh phá của địch, nên lần đầu xuất quân đã gặp khó khăn, tổn thất. Cũng vì vậy mà nảy sinh tư tưởng hoài nghi: tiếp tục phát triển vận tải cơ giới hay chỉ gùi thồ? Nhưng chính trong lúc Tuyến 559 tưởng như không vượt nổi chính mình thì Quân uỷ Trung ương

khẳng định lấy vận tải cơ giới là chính. Từ đó đến nay, bộ đội vận tải ô tô đã chiến đấu kiên cường, liên tục; vượt qua biết bao khó khăn, thử thách ác liệt. Và đã xuất hiện nhiều tập thể, cá nhân Anh hùng.

Mọi lực lượng trên tuyến đều xứng danh Anh hùng. Nhưng với truyền thống "Gan vàng, dạ ngọc", bộ đội vận tải ô tô Trường Sơn đã tạo được sự mến mộ, ưu ái hết mực của các binh chủng anh em.

Chúng ta đã chấp nhận sự trả giá để thực hiện bằng được mục tiêu giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Đến đây, công cuộc chi viện cho các chiến trường đang đạt tới đỉnh điểm. Trên cơ sở xác định nhiệm vụ vận tải là trung tâm, chúng ta đã không ngừng tạo mọi điều kiện để phát triển nhanh lực lượng và thực hiện vận tải từ quy mô đại đội, tiểu đoàn lên trung đoàn, sư đoàn xe. Bộ đội vận tải ô tô đã thật sự trở thành một binh chủng chủ lực của bộ đội hợp thành trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn.

Nhiệm vụ yêu cầu đề ra tổ chức. Sư đoàn ô tô vận tải là một tổ chức chưa có tiền lệ trong lịch sử quân đội ta. Khi Bộ Tư lệnh Trường Sơn đề nghị cho tổ chức hai sư đoàn ô tô vận tải, nhiều người lấy làm lạ. Có người không đồng tình. Nhưng vào thời điểm này, nếu chúng ta không có "át chủ bài" này trong tay, liệu tình hình sẽ đi đến đâu?

Với thế trận cầu đường liên hoàn ngày càng vững chắc, binh chủng hợp thành lớn mạnh, thiện chiến, đặc biệt là hai sư đoàn ô tô cơ động vận tải hùng mạnh, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã chủ động chuyển được tổ chức phù hợp, chủ động đón thời cơ, phát huy được yếu tố thời cơ, chứ không bị động "vuốt đuôi".

Dăm ba lời trao đổi, để anh em ý thức sâu sắc hơn vấn đề thời cơ Nhiệm vụ lúc này đang chạy đua với thời gian. Chưa phải lúc ngồi luận với nhau cái hay, cái được.

Trước khi rời Bộ Tư lệnh Sư đoàn 571, tôi lưu ý anh Đại, anh Trá:

- Tình hình phát triển nhanh. Cần tổ chức chỉ huy thật hợp lý, khoa học. Co bám nắm, đôn đốc đơn vị, nhưng nhất thiết phải có cán bộ chủ trì trực chỉ huy để giải quyết những tình huống đột xuất. Có những tình huống đòi hỏi cán bộ phải hết sức linh hoạt, chủ động, nếu quá máy móc sẽ lỡ thời cơ...

2

Tết đến rồi ào qua như cơn gió. Trở về sở chỉ huy, tôi trực tiếp liên lạc với Tiền phương Bộ Tư lệnh. Anh Nguyễn Lang phấn khởi báo cáo: Từ cuối tháng 1, trên hướng bắc Buôn Ma Thuột, theo yêu cầu của Bộ Tư lệnh chiến dịch, Trung đoàn 575 - đơn vị vừa được

thành lập lâm thời để làm đường chiến dịch, đã tập trung mở mới các trục đường 48, 50, 50B... với tổng chiều dài 60 cây số, đảm bảo cơ động được cả xe tăng, pháo hạng nặng.

Đường được mở theo kiểu "lấn dũi" từ ngoài vào, làm đến đâu nguy trang cần mật đến đó. Đến ngày 4 tháng 3, trục đường do Trung đoàn 575 mở từ hướng bắc đã vào đến bản Kơ Hia, cách thị xã Buôn Ma Thuột chừng 20 cây số, mà kẻ địch không hay biết gì.

Lực lượng, thiết bị kỹ thuật đã chuẩn bị để hoàn thành 20 cây số còn lại trong khoảng một ngày đêm, khi có lệnh.

Cùng thời gian này, Sư đoàn ô tô 571 dốc toàn lực gồm 17 tiểu đoàn xe với hơn 2.600 chiếc vận chuyển 20.000 tấn hàng, chủ yếu là gạo, đạn pháo vào cụm kho ở Phi Hà (khu vực ba biên giới).

Ở tuyến trong, Sư đoàn 471 huy động tổng lực xe chuyển hơn 10 nghìn tấn vật chất vào các cụm kho K20, K40, phía tây bắc và tây nam Buôn Ma Thuột (chủ yếu là đạn pháo, phụ tùng xe tăng, pháo, khí tài, thông tin...) phục vụ chiến dịch Tây Nguyên; cơ động Sư đoàn 968 vào tây nam Pleyku thay Sư đoàn 10, làm nhiệm vụ tác chiến nghi binh chiến dịch.

Theo yêu cầu của Bộ Tư lệnh chiến dịch Tây Nguyên, vào đầu tháng 3, Bộ Tư lệnh Trường Sơn điều động Trung đoàn 232 và Trung đoàn 546 pháo cao xạ, Trung đoàn 49 thông tin, tiểu đoàn 55 ô tô trực tiếp phục vụ chiến dịch. Và trước giờ mở màn chiến dịch, Sư đoàn phòng không 377 cũng được tung vào dàn đội hình bảo vệ lực lượng của ta tham chiến ở các khu vực Kontum, Pleyku, Đức Lập, Buôn Ma Thuột.

Bộ đội xăng dầu Trường Sơn - chủ lực quân là Trung đoàn đường ống 537 khẩn trương thi công tuyến ống dài 28 cây số, từ Đắc Đam (phía tây) sang Đức Lập, đồng thời lắp đặt tại Đức Lập một trạm cấp phát có trữ lượng 100 mét khối. Mục tiêu bảo đảm xăng dầu cho chiến dịch là không dưới 1.000 tấn.

Như vậy là, vào đầu tháng 3, các lực lượng thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn tham gia chiến dịch Tây Nguyên đã sẵn sàng cao độ. Cơ sở vật chất hậu cần - kỹ thuật, đã chuyển giao cánh Nam chiến dịch 10.000 tấn; cánh bắc là 15.000 tấn. Anh Nguyễn Lang gọi điện thông báo với tôi rằng: Bộ Tư lệnh B3, Bộ Tư lệnh chiến dịch Tây Nguyên đánh giá cao công tác chuẩn bị của Bộ Tư lệnh Trường Sơn cả về bảo đảm đường chiến lược, chiến dịch; cả về bảo đảm vật chất hậu cần - kỹ thuật, cả lực lượng chiến đấu. Với lượng vật chất hiện có, Bộ Tư lệnh Tây Nguyên có thể yên tâm tới hết năm 1975.

Cũng trong thời điểm này, tôi nhận điện của anh Đinh Đức Thiện

"mật báo": Anh Tuấn (anh Văn Tiến Dũng) đã gửi điện cho Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương, khen quân hậu cần làm ăn giỏi. Sau này tôi có được xem nội dung bức điện đó. Anh Dũng nói: Tuyến 559 đã xây dựng được mạng đường chiến lược và đường chiến dịch liên hoàn; tạo được khối lượng vật chất để bảo đảm cho năm 1975 và cả cho khi thời cơ phát triển. Đồng thời lại xây dựng được lực lượng phòng không, bộ binh mạnh để tham gia chiến dịch. Do công tác chuẩn bị tốt, giữ được bí mật mà ta có đủ yếu tố cần thiết để giữ quyền chủ động trong quá trình tiến công chiến lược. Đó là lực lượng vật chất hùng hậu, hậu cần đầy đủ và nhanh, đường sá và phương tiện bảo đảm khả năng cơ động lớn.

Phấn khởi trước những kết quả bước đầu của toàn tuyến. Nhưng dấu sao cũng mới chỉ là bước chuẩn bị. Tất cả nén lòng chờ ngày nổ súng.

Cũng chính vào thời khắc căng thẳng trong sôi động này, ngày 5 tháng 3, Bộ Tư lệnh Trường Sơn chia tay anh Hoàng Thế Thiện được Bộ Chính trị điều vào giữ chức Chính uỷ Quân đoàn 4 - lúc đó anh Hoàng Cầm là Tư lệnh.

Có quyết định, anh Thiện vào quân đoàn ngay. Chia tay chúng tôi, anh hóm hỉnh nói:

- Mấy năm Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã qua mấy đời Chính uỷ, nhưng Tư lệnh Nguyên thì vẫn còn Nguyên.

Xiết chặt tay anh Thiện, tôi xúc động nói:

- Đời hoạt động cách mạng của anh em ta là tiếp nối những chuyến ra đi. Chẳng cuộc chia tay nào giống cuộc chia tay nào. Nhưng có đi mới có đến. Mong chóng đến ngày gặp anh tại Sài Gòn.

Sau khi anh Thiện vào Quân đoàn 4, anh Lê Xy được trên bổ nhiệm giữ chức Chính uỷ Bộ Tư lệnh Trường Sơn.

Với Mặt trận Tây Nguyên trước ngày "trở dạ", lúc này dấu cho Sư đoàn 968 đã chuyển thuộc Bộ Tư lệnh chiến dịch. Nhưng chúng tôi vẫn dõi theo từng "đường đi nước bước" của những cán bộ, chiến sĩ yêu quý của mình".

Mười ngày đầu tháng 3, Sư đoàn 968 đã thực hiện xuất sắc vai trò nghi binh thay Sư đoàn 10, hút lực lượng địch về hướng bắc Tây Nguyên. Bằng nhiều hình thức nghi binh lừa địch, đặc biệt với đòn tiến công uy hiếp tuyến phòng thủ của địch ở Pleyku, Kontum, Sư đoàn 968 và các lực lượng vũ trang địa phương không chỉ giam chân một lực lượng lớn của địch ở bắc Tây Nguyên, mà còn góp phần "củng cố" thêm nhận định "sai lầm chết người" của đội ngũ tướng tá quân đội Sài Gòn, đặc biệt là Bộ Tư lệnh quân đoàn 2 ngay rằng:

Hướng tiến công của ta là Pleyku, Kontum. Trên cơ sở đó, ta có điều kiện và thời cơ tiến công Buôn Ma Thuột theo phương án địch không có lực lượng phòng ngự dự phòng.

Ở hướng chính, thực hiện yêu cầu của Bộ Tư lệnh chiến dịch, đúng 23 giờ ngày 9 tháng 3 năm 1975, Trung đoàn 575 khai thông trục đường 50B, hai nhánh 50C, 50D chọc thẳng vào thị xã Buôn Ma Thuột và tổ chức xong đội hình công binh hộ tống xe tăng.

Ngày 10 tháng 3, ta nổ súng tiến công thị xã Buôn Ma Thuột.

Theo yêu cầu tác chiến chiến dịch, cán bộ, chiến sĩ Trung đoàn 575 hợp sức cùng Trung đoàn công binh 7 Mặt trận Tây Nguyên bảo đảm cho đội hình binh chủng hợp thành tiến công địch, giành thắng lợi.

Bộ đội vận tải vừa cơ động bộ đội, vừa vận chuyển kịp thời đạn pháo cho các đơn vị chiến đấu.

Bộ đội xăng dầu vừa cấp phát, giải phóng xe ở những trạm cây xăng, vừa bố trí một số xe xi-téc cơ động bảo đảm xăng dầu cho các lực lượng xe - pháo tham gia chiến dịch.

Cuộc tiến công đồng loạt của ta trên khắp chiến trường Tây Nguyên, đặc biệt là đòn "điểm huyết" Buôn Ma Thuột đã làm cho quân địch ở Tây Nguyên tan vỡ nhanh chóng. Để bảo toàn lực lượng, địch quyết định bỏ Tây Nguyên, rút thật nhanh theo đường số 7 về cụm giữ duyên hải miền Trung.

Nhận lệnh của anh Văn Tiến Dũng, Bộ Tư lệnh chỉ thị cho Sư đoàn 4 71 tổ chức lực lượng cơ động bộ binh truy kích địch rút chạy theo đường số 7 và cơ động Sư đoàn 320 tiến theo đườn~ 14 đuổi địch đến Buôn Hồ, Đạ Lýt.

Ngày 25 tháng 3 năm 1975, chiến dịch Tây Nguyên - đòn công phá của cuộc Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975 toàn thắng. Tây Nguyên hoàn toàn được giải phóng.

Chiến thắng vang dội Tây Nguyên đã tạo nên sự sụp đổ đột biến cả về tinh thần và thể bố trí chiến lược của địch. Từ đây, địch bị dồn vào thế bị tiêu diệt và tan rã không sao cứu vãn nổi.

Lúc này, theo chỉ thị của Bộ Tư lệnh, tôi gọi điện cho anh Nguyễn Lang, giao cho Tiền phương Bộ Tư lệnh nhanh chóng tiếp quản vùng giải phóng. Sở chỉ huy tiền phương chuyển vào đóng ở thị xã Buôn Ma Thuột, trực tiếp chỉ đạo Sư đoàn 470 tiếp thu kho tàng - chủ yếu là cụm kho Mai Hắc Đế của quân nguy, khai thác chiến lợi phẩm bổ sung cho chiến trường; đồng thời triển khai ngay lực lượng bảo vệ vùng giải phóng Kontum, Pleyku.

Sau khi vào tiếp quản vùng giải phóng, anh Nguyễn Lang đã huy

động ngay ô tô chuyển gấp một số hàng hoá dân sinh cứu tế cho đồng bào gặp khó khăn.

Theo chỉ thị của Bộ, chúng tôi kịp thời thành lập Trung đoàn 655 làm nhiệm vụ quản giáo hàng vạn sĩ quan, binh lính nguy bị ta bắt trong chiến dịch Tây Nguyên.

Điện gia0 nhiệm vụ cho Tiền phương Bộ Tư lệnh xong, tôi trao đổi với các anh trong Bộ Tư lệnh: Với chiến dịch Tây Nguyên, bộ đội Trường Sơn thật sự là những người "đi trước về sau". Chúng ta có mặt từ những ngày đầu mở đường vận chuyển bảo đảm vật chất hậu cần - kỹ thuật, tham gia tác chiến chiến dịch, tiếp quản vùng giải phóng và giải quyết hậu quả sau chiến dịch. Sau này cần nghiên cứu, tổng kết như một chiến dịch điển hình.

Khi "tiếng sấm Tây Nguyên" - tiếng sấm tháng 3 rền vang, thì ở chiến trường Trị-Thiên và Khu 5, Quân đoàn 2 - Binh đoàn Hương Giang và lực lượng vũ trang hai quân khu cũng đồng loạt nổ súng mở màn chiến dịch Xuân - Hè, phối hợp với hướng tiến công chủ yếu.

Trung tuần tháng 3, sau khi Buôn Ma Thuột được giải phóng, Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương phán đoán địch có thể co cụm chiến lược. Ngay lập tức, lực lượng vũ trang Trị-Thiên và Quân đoàn 2 được lệnh tiến công từ tây nam Huế theo đường 14B đánh tràn xuống đồng bằng ven biển, cắt đường số 1, chia cắt chiến lược giữa Trị Thiên - Huế với Đà Nẵng.

Ngày 18 tháng 3, Bộ Chính trị hạ quyết tâm giải phóng miền Nam trong năm 1975. Cùng với các chiến trường, Mặt trận Trị-Thiên và Khu 5 chuyển từ kế hoạch cơ bản sang kế hoạch thời cơ với nhiệm vụ trước mắt là tiêu diệt quân đoàn 1 nguy, không cho chúng rút về Sài Gòn; giải phóng Huế, Đà Nẵng và các tỉnh duyên hải miền Trung.

Thực hiện quyết tâm chiến lược của Bộ Tổng tư lệnh, ngay sau khi kết thúc chiến dịch Tây Nguyên, Bộ Tư lệnh Trường Sơn khẩn trương tổ chức ngay một bộ phận gồm các sĩ quan phòng không, công binh, vận tải có năng lực do Tham mưu phó tác chiến và Cục phó Cục Tham mưu công binh Dương Đình Tạc phụ trách trình sát nắm tình hình cầu đường dọc theo tuyến đường 1 từ Quảng Trị trở vào.

Nhạy cảm trước diễn biến hết sức mau lẹ của chiến sự, ngày 18 tháng 3, được tin địch rút khỏi thị xã Quảng Trị, chạy về Huế, Bộ Tư lệnh Trường Sơn chỉ thị cho Cục trưởng Cục tham mưu công binh Phan Quang Tiệp và Tham mưu trưởng phòng không đưa ngay một

số trung đoàn cao xạ, trung đoàn công binh có đủ khí tài vượt sông cơ động gấp đến những vị trí trọng yếu bảo đảm cầu đường cho bộ binh, cơ giới vượt sông Thạch Hãn, sông Mỹ Chánh, truy kích địch. Tiểu đoàn 7 Trung đoàn 99 cũng có mặt kịp thời bắc cầu phao qua sông Quảng Trị, đủ cho hai làn xe qua lại.

Cùng lúc, tôi điện chỉ thị cho Trung đoàn 99 công binh thiện chiến bàn giao nhiệm vụ làm cầu treo Dakrong cho Trung đoàn 509, cơ động ngay về phía nam cùng với một trung đoàn công binh hiện có tập trung bảo đảm giao thông trục đường số 1 từ Quảng Trị trở vào. Một sở chỉ huy tiền phương Cục Tham mưu công binh do Cục phó Đỗ Xuân Diễn phụ trách được thành lập, đi cùng Trung đoàn 99.

Theo yêu cầu của anh Nguyễn Hữu An - Tư lệnh Quân đoàn 2, tôi điều ngay Trung đoàn 8 công binh do Trung đoàn trưởng Nguyễn Việt Phúc chỉ huy, phối hợp với Lữ đoàn 219 công binh Quân đoàn 2 bảo đảm giao thông cho Quân đoàn từ tây nam Huế theo các trục đường 74, 10C, 14B đánh tràn xuống cắt đường số 1.

Đồng thời cũng theo đề nghị của anh An, tôi lệnh cho Sư đoàn 571 tổ chức cơ động gấp Sư đoàn 825 từ Cam Lộ, Hướng Hoá vào Ly Tôn - ngã ba đường 74 hợp sức với Sư đoàn 324 đánh xuống Huế từ hướng tây nam.

Ngày 21 tháng 3, Mặt trận Trị-Thiên nổ súng tiến công địch, chia cắt chiến lược đường số 1, bao vây tiêu diệt địch ở Huế. Trung đoàn 99 công binh Trường Sơn khẩn trương rà phá bom, mìn; bắc cầu qua sông Thạch Hãn, An Lộ, bảo đảm cho bộ binh cơ giới tiến công Huế từ hướng bắc.

Ở hướng tây nam, Trung đoàn 8 công binh Trường Sơn đã cùng Lữ đoàn 219 mở đường vòng khắc phục nhiều bãi mìn lớn; khắc phục cầu Truồi, cầu Thừa Lưu, bắc cầu phao qua Bến Tuần đã bị địch phá huỷ.

Ngày 26 tháng 3, từ nhiều hướng, Quân đoàn 2 cùng chủ lực Trị-Thiên và lực lượng phòng không Trường Sơn tiến công dũng mãnh, ào ạt, kết hợp với quần chúng nổi dậy, giải phóng hoàn toàn cố đô Huế. Thừa thắng, ngày 28 tháng 3, Quân đoàn 2 và chủ lực Khu 5 tiến công căn cứ liên hiệp quân sự Đà Nẵng. Sau 33 giờ chiến đấu, với tinh thần tiến công dũng mãnh, mưu trí, sáng tạo của các lực lượng tham gia chiến dịch, chiều ngày 29 tháng 3, Đà Nẵng hoàn toàn được giải phóng.

Vậy là tròn 20 ngày, kể từ khi ta nổ súng tiến công Buôn Ma Thuột, toàn bộ quân đoàn 1, quân khu 1, quân đoàn 2 nguy đã bị xoá sổ.

Thắng lợi của chiến dịch Tây Nguyên và chiến dịch Huế - Đà Nẵng là cơ sở khẳng định thời cơ chiến lược để giải phóng Sài Gòn, giải phóng hoàn toàn miền Nam đã chín muồi.

Ngày 31 tháng 3 năm 1975, Bộ Chính trị họp hạ quyết tâm:

"Nắm vững thời cơ chiến lược hơn nữa, với tư tưởng thần tốc, táo bạo, bất ngờ, chắc thắng, thực hiện Tổng công kích, tổng khởi nghĩa trong thời gian sớm nhất, tốt nhất là trong tháng 4, không để chậm"

Để thực hiện quyết tâm đó, Bộ Chính trị quyết định mở chiến dịch giải phóng Sài Gòn - Gia Định - lấy tên là chiến dịch Hồ Chí Minh. Một Bộ chỉ huy chiến dịch được thành lập. Tư lệnh chiến dịch là anh Văn Tiến Dũng, Chính uỷ là anh Phạm Hùng. Phó tư lệnh có các anh Lê Đức Anh, Đinh Đức Thiện, Trần Văn Trà; sau bổ sung anh Lê Trọng Tấn làm Phó tư lệnh và anh Lê Quang Hoà làm Phó chính uỷ. Anh Lê Đức Thọ được Bộ Chính trị phân công vào trực tiếp chỉ đạo chiến dịch. Đúng là một tập thể những nhà chính trị xuất sắc, những tướng lĩnh tài ba được tung vào trận quyết chiến chiến lược cuối cùng.

Về lực lượng, ngoài quân chúng, cơ sở cách mạng tại chỗ, bốn quân đoàn và Đoàn 232 tương đương quân đoàn được huy động tham gia chiến dịch. Đại quân phía bắc, gồm: Quân đoàn 1 (thiếu Sư đoàn 308 - Quân Tiên Phong làm lực lượng dự bị chiến lược của Bộ), Quân đoàn 2 và Quân đoàn 3.

Hội đồng Chi viện chiến trường được thành lập do Thủ tướng Phạm Văn Đồng làm Chủ tịch, các Phó thủ tướng Lê Thanh Nghị, Đỗ Mười làm Phó chủ tịch. Tổng lực cơ sở vật chất hậu cần - kỹ thuật hậu phương miền Bắc cũng được dồn cho miền Nam. Các phương tiện vận tải thuỷ, bộ của Tổng cục Hậu cần, của Bộ Giao thông vận tải, tập trung cơ động binh lực, vật chất vào chiến trường.

Cùng với cả nước, bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh dốc hết lực lượng và quyết tâm cho chiến dịch mang tên Bác. Không chỉ lúc này, mà trong khi đang dồn sức chuẩn bị cho chiến dịch Tây Nguyên, ngày 26 tháng 2, theo yêu cầu của Bộ, tôi đã điều gần 400 xe của Sư đoàn 571 cơ động gấp Sư đoàn 341 vượt 1.200 cây số đường Trường Sơn vào vị trí quy định. Thắng lợi này mở ra khả năng cơ động đội hình quân đoàn vào chiến trường tham gia chiến dịch hiệp đồng binh chủng quy mô lớn.

Rồi cơ hội để bộ đội Trường Sơn "thử sức" đã đến. Vào những ngày đang tập trung phục vụ chiến dịch Huế - Đà Nẵng, chúng tôi nhận lệnh đột xuất của Bộ Tổng tư lệnh sử dụng một lực lượng lớn ô

tô cơ động gấp Quân đoàn 1, Quân đoàn 3 vào tham gia giải phóng Sài Gòn và chuyển một khối lượng lớn đạn pháo tầm xa vào Nam Bộ.

Hội nghị bất thường, chớp nhoáng của Bộ Tư lệnh có các anh: Lê Xy, Phan Khắc Hy, Nguyễn Lệnh, Hoàng Kiện, Trần Quyết Thắng, cơ quan Tham mưu vận tải, Công binh... đã quyết định sử dụng Sư đoàn 571 cơ động Quân đoàn 1 và Sư đoàn 471 tập trung cơ động Quân đoàn 3.

Ngày 26 tháng 3, tôi trực tiếp vào giao nhiệm vụ cho Bộ Tư lệnh 571 tập trung 1.000 xe phối hợp với lực lượng vận tải ô tô của Cục Vận tải Tổng cục Hậu cần cơ động Quân đoàn 1 từ Vĩnh Linh vào Đồng Xoài. Chậm nhất là ngày 24 tháng 4, Quân đoàn 1 phải có mặt ở vị trí tập kết chiến dịch.

Nhận lệnh gấp, nhiệm vụ hết sức nặng nề, trong khi phần lớn xe của sư đoàn đang phân tán chuyển hàng đi các hướng, nhưng Sư đoàn trưởng và Chính uỷ sư đoàn rất tự tin, hứa thu quân ngay để thực hiện nhiệm vụ.

Theo các anh, thì Bộ Tư lệnh sư đoàn đã quy định các đơn vị nếu nhận được "tín hiệu đặc biệt" phải khẩn trương trả hàng, thu quân ngay.

Liên sau đó, Bộ Tư lệnh phân công Chính uỷ Lê Xy xuống trực tiếp cùng chỉ huy Sư đoàn 571 tổ chức lực lượng và động viên bộ đội trong cuộc ra quân đầy ý nghĩa này.

Ngày 29 tháng 3, từ sở chỉ huy, tôi nhận điện của anh Lê Xy báo về: Bộ phận thứ nhất gần 300 xe của Sư đoàn 571 đã được lệnh xuất phát. Bộ phận này cơ động Sư đoàn 320 từ Vĩnh Chấp - Vĩnh Linh tiến theo đường số 9 qua đường 22, đường 14 vượt Pleyku, Kontum, Buôn Ma Thuột vào Đồng Xoài.

Cùng ngày, một cánh quân khác của Sư đoàn 571 cũng lên đường vào Huế cơ động Trung đoàn 27 Sư đoàn 320 đang tập kết ở Huế theo đường số 1 vào Quy Nhơn, ngược đường 19 lên Buôn Ma Thuột, nhập vào đội hình Quân đoàn 1. Tiếp theo là cánh quân thứ hai, thứ ba... của Sư đoàn 571 lên đường.

Ngày 19 tháng 4, toàn bộ đội hình Quân đoàn 1 tham gia chiến dịch Hồ Chí Minh đã tập kết đủ ở Đồng Xoài, Lộc Ninh. Trong vòng 20 ngày, một sư đoàn huy động hơn 1.000 đầu xe, cơ động gọn đội hình quân đoàn binh chủng hợp thành với trang bị khí tài mạnh, vượt 1.200 cây số đường Trường Sơn, tới đích sớm hơn 6 ngày so với thời gian quy định. Đây thực sự là một chiến công, một kỳ tích của bộ đội vận tải Trường Sơn.

Cùng với chỉ đạo, tổ chức Sư đoàn 571 cơ động Quân đoàn 1, đầu tháng 4 Bộ Tư lệnh giao nhiệm vụ cho Sư đoàn 471 cơ động toàn bộ Quân đoàn 3 từ Tây Nguyên vào Nam Bộ và chuyển hơn 6.000 tấn đạn pháo "theo lưng" bộ đội vào phục vụ chiến dịch.

Làm một phép toán đơn giản, để cơ động đội hình quân đoàn đủ biên chế với biết bao khí tài trang bị, ít nhất cũng cần 1.500 xe.

Vậy mà đã qua gần trọn mùa khô "Tổng công kích", hoạt động với cường độ cao, xe không khởi xuống cấp và người thì xuống sức. Không còn phương cách nào hơn, Bộ Tư lệnh 471 phát lệnh thu quân, dồn dịch đội hình. Thiếu xe thì tập trung thợ sửa chữa. Thiếu phụ tùng thì chia nhau theo các trục đường tháo các xe hỏng mang về dồn dịch, lắp ráp. Bằng mọi cách, cố gắng nỗ lực hết mình, Sư đoàn 471 cũng có đủ đầu xe. Tất cả lại hoà cùng dòng xe dòng người cuộn chảy. Núi rừng Trường Sơn rùng rùng chuyển động theo bánh xe lăn. Nhưng lượng xe pháo cơ động trên đường như nước chảy đã gây ách tắc cục bộ. Lại đèo Am Pư trên đường ngang 88 qua cao nguyên Bu Prăng ách tắc. Thời điểm gay cấp nhất, xe pháo dồn lại chừng 4-5 cây số.

Trong thế nước sôi lửa bỏng, ta đang chạy đua với thời cơ từng giây, từng khắc, cũng đồng thời đua đuổi với mùa mưa đang "go cửa", được tin từ trong tuyến báo về, tôi gọi điện ngay cho Sư đoàn trưởng 471 - Phạm Thái và Chính uỷ sư đoàn - Nguyễn Văn Lạn:

- Bám đường đèo, hiệp đồng chỉ huy giao thông hai đầu chân đèo thật tốt và tập trung mọi cố gắng giải toả ngay ách tắc, bằng mọi giá không để chậm bước tiến của Quân đoàn 3.

Tuy có khó khăn, nhưng do cung độ hành quân ngắn hơn Sư đoàn 571, nên chỉ 10 ngày đầu tháng 4, Sư đoàn 471 đã cơ động toàn bộ đội hình Quân đoàn 3 và Sư đoàn 2, Sư đoàn 8B Khu 5 vào Lộc Ninh, đúng thời gian quy định. Giao quân xong, đội hình xe lập tức quay về cụm kho dự trữ chiến lược KG4, Xê Sù, Buôn Ma Thuột, chuyển gấp đạn pháo theo yêu cầu chiến dịch.

Để bảo đảm cho các quân đoàn hành quân thần tốc, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã tung hết lực lượng công binh cho mặt trận cầu đường. Từ cuối tháng 3, sau khi hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ phục vụ chiến dịch Tây Nguyên, Sư đoàn 470 tập trung bảo đảm giao thông đường 14 từ Buôn Ma Thuột vào Đồng Xoài, Lộc Ninh và bảo đảm các đường ngang ~ 19, 21... phục vụ các đơn vị truy kích địch. Phần lớn Sư đoàn 473 tiếp tục xây dựng cơ bản đường đồng Trường Sơn từ Quảng Bình đi Thạch Mỹ.

Ảnh: Thạch Mỹ, một ngã ba quan trọng nằm trên đường Hồ Chí

Minh, cách Đà Nẵng 120 km, cách Khâm Đức 55 km, cách Prao 50 km. Đầu mới các tuyến xăng dầu và tải ba ở Quảng Nam

Như vậy, với việc huy động lực lượng xe vận tải cơ động Quân đoàn 1, Quân đoàn 3 hành quân từ sau chiến dịch Tây Nguyên, thì đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh là hướng tiến quân chủ yếu của các quân đoàn chủ lực cơ động trực thuộc Bộ Tổng tư lệnh vào tham gia chiến dịch giải phóng Sài Gòn - Nam Bộ.

Nhưng, vào đầu tháng 4, sau khi chiến dịch Huế - Đà Nẵng toàn thắng, một tình thế mới xuất hiện. Tình thế đó là cơ sở để Bộ Chính trị quyết định thành lập cánh quân Duyên Hải có nhiệm vụ cơ động thần tốc theo đường số 1, đánh địch trong hành tiến, đập nát các tuyến phòng thủ từ xa của địch dọc duyên hải miền Trung, tiến vào hợp vây Sài Gòn - Gia Định từ hướng đông, đông nam.

Bộ Tư lệnh cánh quân Duyên Hải do anh Lê Trọng Tấn làm Tư lệnh, anh Lê Quang Hoà làm Chính uỷ và tôi làm Phó tư lệnh.

Đầu tháng 4, nhận được điện của anh Võ Nguyên Giáp thông báo quyết định của Bộ Chính trị, tôi vào ngay Hoà Khánh, Hoà Vang, Quảng Nam (sở chỉ huy của sư đoàn 3 nguy trước đây), dự cuộc họp chớp nhoáng của Bộ Tư lệnh cánh quân Duyên Hải. Dọc đường 1 từ Quảng Trị vào Đà Nẵng, người và xe như mắc cửi.

Dự họp còn có anh Võ Chí Công - Bí thư khu uỷ Khu 5, anh Chu Huy Mân - Tư lệnh Quân khu 5. Đây là buổi họp mặt đầu tiên và cũng là cuối cùng của Bộ Tư lệnh cánh quân Duyên Hải.

Bởi sau đó, tình hình chiến trường phát triển như vũ bão. Anh em chúng tôi mỗi người ở cương vị của mình đều cuốn vào "dòng xoáy, của công việc".

Hợp thành cánh quân Duyên Hải gồm Quân đoàn 2 (thiếu Sư đoàn 324) được tăng cường Sư đoàn 3 (Quân khu 5). Ngoài các loại vũ khí, khí tài trang bị đồng bộ, quân số của chiến dịch hành quân đại quy mô này lên tới gần 33.000.

Để cơ động được ngàn ấy quân và khí tài trang bị kèm theo, tôi nhằm tính sơ bộ, ít nhất cũng phải có hơn hai nghìn ô tô.

Vậy mà, gộp số xe của Quân đoàn 2 và lượng xe chiến lợi phẩm Quân đoàn tận thu của địch ở Huế, Đà Nẵng cũng mới chỉ đáp ứng được một nửa.

Anh Lê Trọng Tấn, anh Giáp Văn Cương - Phó tổng tham mưu trưởng vừa vào và anh Nguyễn Hữu An đang bàn cách gỡ thế bí.

Điện báo Bộ Tổng tư lệnh, xe của Tổng cục Hậu cần sẽ vào. Nhưng không thể nào vào sớm được. Yếu tố thời cơ không còn.

Đúng lúc đó 600 xe của Sư đoàn 571 chuyển gạo bảo đảm cho Quân đoàn 2 đang vào Đà Nẵng. Không chần chừ, anh Giáp Văn Cương đáp ngay máy bay ra sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Trường Sơn và Bộ Tư lệnh đoàn 571 bàn tìm giải pháp tình thế. Chúng tôi quyết định sử dụng luôn số xe chuyển gạo vào Đà Nẵng để cơ động Quân đoàn 2 vào Sài Gòn. Đồng thời, tôi cũng đề nghị anh Giáp Văn Cương cho huy động phương tiện vận tải của nhân dân từ Huế, Đà Nẵng trở vào để chuyển quân. Sau đó, cánh quân Duyên Hải đã huy động được hàng trăm xe, lái xe trong nhân dân các vùng mới giải phóng tham gia chiến dịch cơ động thần tốc này.

Trưa ngày 7 tháng 4 năm 1975, cùng lúc, sở chỉ huy cơ bản và sở chỉ huy tiền phương Bộ Tư lệnh Trường Sơn nhận được điện tối khẩn số 157-H-TK của anh Võ Nguyên Giáp:

"Thần tốc, thần tốc hơn nữa
Táo bạo, táo bạo hơn nữa.
Tranh thủ từng giờ từng phút,
Xốc tới mặt trận, giải phóng miền Nam.
Quyết chiến và toàn thắng!"

Mệnh lệnh hành quân, mệnh lệnh chiến đấu được anh thể hiện dồn dập, thúc giục như lời thơ giàu vần điệu, chỉ đọc một lần mà sôi lên, nhớ mãi!

Chỉ sau hai ngày nhận điện của anh Văn, 669 xe của Sư đoàn 571 do Sư đoàn trưởng Hoàng Trá trực tiếp chỉ huy dàn đội hình từ nam đèo Hải Vân vào tới sân bay Đà Nẵng, tổ chức tiếp nhận các lực lượng của Quân đoàn 2, chờ lệnh xuất phát. Thành xe, cửa buồng lái, vành mũ người chiến sĩ giải phóng sáng trắng khẩu hiệu "Thần tốc - táo bạo - tất thắng". Có được kết quả này, ngoài tinh thần, sĩ khí của cán bộ, chiến sĩ lái xe, phải kể đến vai trò tích cực, chủ động của Bộ Tư lệnh Sư đoàn 571, vai trò công binh Trường Sơn bắc cầu, sửa đường số 1.

Nghĩ đến chiến dịch hành quân đại quy mô của cánh quân Duyên Hải dọc theo đường số 1 vào Nam, đánh địch mà đi, tiến quân thần tốc, tôi bỗng liên tưởng tới cuộc hành binh của vị tướng lĩnh tài ba, lỗi lạc, người anh hùng dân tộc Quang Trung - Nguyễn Huệ năm Kỷ Dậu 1789, ngược đường Thiên Lý ra Bắc Hà đại phá quân Thanh xâm lược. Có điều, thay cho cảnh khiêng, cáng; thay cho những thót voi của những chiến binh xưa, giờ đây đại quân của ta cưỡi trên hơn hai nghìn xe pháo, hùng dũng thẳng hướng Sài Gòn.

Trên hướng tiến của cánh quân Duyên Hải, thuận lợi lớn là đường tốt. Nhưng, cản trở lớn ngoài các tuyến phòng thủ của địch là

nhiều cầu cống quan trọng của địch đã bị chúng phá hỏng hòng cản bước tiến của ta.

Theo tài liệu của địch mà chúng tôi thu thập được, thì trên 1.000 cây số đường số 1 từ Quảng Trị vào Xuân Lộc có tới 569 cây cầu lớn nhỏ. Nhưng chiếc nào còn, chiếc nào mất, hiện chưa rõ. Còn theo Cục công binh Trường Sơn báo cáo, chỉ riêng 640 cây số đường số 1 từ Đà Nẵng vào Nha Trang, địch đã cho phá hầu hết các cầu lớn, như cầu Cao Lâu, Kế Xuyên, Bà Bầu, An Tan. Trong khi, khí tài vượt sông của Lữ đoàn công binh 219 Quân đoàn 2 chỉ đủ ghép bốn phà.

Trước tình hình đó, Bộ Tư lệnh Trường Sơn điều gấp ba trung đoàn công binh cơ động thiện chiến (Trung đoàn 8, Trung đoàn 99, Trung đoàn 531) tăng cường bảo đảm cho cánh quân Duyên Hải dọc đường số 1 từ Huế vào Nha Trang. Đồng thời lệnh cho Sư đoàn 470 ngoài nhiệm vụ bảo đảm đường đông Trường Sơn từ Kontum đi Buôn Ma Thuột và trực ngang từ Pleyku xuống Quy Nhơn, phải đưa ngay lực lượng xuống bảo đảm đường số 1 từ Quy Nhơn vào Phan Rang.

Ý thức được khó khăn về bảo đảm giao thông trên đường số 1, tôi cùng tiền phương Cục Tham mưu công binh trực tiếp đồn đốc, động viên các Trung đoàn 99, 8, 531 bám đường, bám cầu. Với cương vị Phó tư lệnh cánh quân Duyên Hải và Tư lệnh bộ đội Trường Sơn, tôi toàn quyền cho các đơn vị công binh được lấy dầm cầu be-lây và vật tư thiết bị trong các kho của địch mà ta vừa chiếm được, sử dụng kịp thời khắc phục những cầu cống bị địch phá hỏng, quyết không để bánh xe ngừng quay.

Chưa bao giờ ta thu được nhiều chiến lợi phẩm như lúc này. Mặc dầu sau khi Mỹ rút, tướng tá nguy có lúc đã hô hào binh sĩ "đánh theo kiểu con nhà nghèo", song nguồn vật chất ta thu được ở khu kho Mai Hắc Đế (Buôn Ma Thuột), ở Huế, Đà Nẵng... không phải là ít. Nào máy bay, tăng - thiết giáp, nào súng pháo, đạn pháo. Hấp dẫn đối với bộ đội vận tải là xe ô tô; với công binh cầu đường là cầu be-lây, những khung cầu thép lắp sẵn... nguồn vật chất mới tạo cho hoả lực và sức cơ động của các binh đoàn chủ lực của ta tăng lên ghê gớm.

Trên hai hướng tiến quân - đường số 1 và đường Trường Sơn, đây là lần đầu tiên trong lịch sử của mình, công binh Trường Sơn được tung hết trí lực bảo đảm cho cùng một lúc ba quân đoàn binh chủng hợp thành hành quân thần tốc đường dài.

Đốc toàn lực, sử dụng tối đa khí tài tận thu của địch, huy động nhân tài vật lực trong nhân dân và triệt để khai thác số xe - máy do

Cuba trợ giúp, công binh Trường Sơn đã khôi phục kịp thời 96 cầu trên các trục đường 1, 14, 19, 26, 57, với tổng chiều dài hơn 3.000 mét, trong đó có 68 cầu bê-tông, 15 cầu dầm thép, 5 cầu phao..., bảo đảm được tốc độ hành quân của bộ binh, cơ giới, binh khí kỹ thuật.

Có xe, cầu, đường tốt chưa đủ, "Thần tốc, thần tốc hơn nữa!" lúc này còn là nhịp đập của con tim những người lính xăng dầu, thông tin, phòng không, giao liên, trên đường Trường Sơn!

Cùng với việc chỉ đạo Cục Xăng dầu vận hành tốt tuyến đường ống xăng dầu Trường Sơn lúc này đã áp sát đại bản doanh Bộ Tư lệnh chiến dịch Hồ Chí Minh, bảo đảm cho trục hành quân phía tây; sau khi ta giải phóng Đà Nẵng, chúng tôi phái ngay một bộ phận vào tiếp quản kho xăng Liên Chiểu dưới chân đèo Hải Vân, tổ chức cấp phát bảo đảm cho cánh quân Duyên Hải. Cũng từ đó, bộ đội xăng dầu áp sát địa hình bộ binh cơ giới, tổ chức tiếp các trạm cấp phát ở Quy Nhơn, Cam Ranh, Phan Thiết; chưa kể một lực lượng khá lớn xe xi-téc chở xăng dầu từ các kho nội tuyến cơ động theo đội hình xe chở quân, tiếp xăng kịp thời. Hơn 4.000 tấn xăng dầu huy động bảo đảm cho chiến dịch là một chiến công không nhỏ của những người lính xăng dầu Trường Sơn.

Trước sự phát triển dồn dập của tình hình, Bộ Tư lệnh khẩn trương xốc lại thế trận phòng không toàn tuyến. Sư đoàn phòng không 377 vươn sâu, rải lực lượng dọc hành lang đông Trường Sơn bảo vệ đội hình hành quân của Quân đoàn 1 và Quân đoàn 3. Hai trung đoàn phòng không 527, 528 cơ động vào khu vực Cam Ranh, Nha Trang, tham gia bảo vệ đội hình hành quân của cánh quân Duyên Hải.

Phối hợp nhịp nhàng với các binh chủng chủ lực trên tuyến, bộ đội thông tin, giao liên, kho tàng, hậu cần luôn bám sát đội hình chiến dịch, phục vụ hết mình cho các mũi hành quân, cho trận thắng cuối cùng.

Sau 18 ngày vượt hơn 1.000 cây số xuyên qua ba quân khu, đập tan các cụm phòng ngự của địch ở Phan Rang, Phan Thiết, Hàm Tân..., được sự hỗ trợ của công binh Trường Sơn khắc phục hàng chục cầu lớn bị phá hỏng, ngày 21 tháng 4, cánh quân Duyên Hải tràn đầy dũng khí tiến qua thị xã Xuân Lộc còn nghi ngút khói lửa vào tập kích ở rừng cao su Ông Quế, phía nam Xuân Lộc.

Như vậy, trên cả hai hướng tiến quân, đường Trường Sơn và đường số 1, các lực lượng binh chủng của Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ của mình.

Nhận nhiệm vụ cơ động các binh đoàn chủ lực vào tham gia

chiến dịch Hồ Chí Minh, đặc biệt là cơ động Quân đoàn 1, Quân đoàn 3 theo đường Trường Sơn khi mùa mưa đã "gõ cửa", chúng tôi không khỏi bồn chồn, lo lắng. Trong cuộc đua tranh giữa bộ đội Trường Sơn với thời gian, tôi thầm mong mưa đừng đến vội...

Khi được tin Quân đoàn 1, Quân đoàn 3 vào Lộc Ninh trót lọt, an toàn; Quân đoàn 2 vượt "cánh cửa thép" Xuân Lộc, khó ai thấu nổi vui mừng của những người lính Trường Sơn, đặc biệt là lực lượng vận tải!

Sau khi cánh quân Duyên Hải phá vỡ tuyến phòng thủ của địch ở Phan Rang, giải phóng Nha Trang, Bộ Tư lệnh Trường Sơn quyết định chuyển sở chỉ huy vào Nha Trang, bám sát đội hình các đơn vị phục vụ chiến dịch trên cả hai hướng đường 1 và đường đông Trường Sơn, tiện liên lạc với Tiền phương Bộ Tư lệnh ở Buôn Ma Thuột. Sở chỉ huy lần này được đặt tại trường hạ sĩ quan thông tin của địch ở Đồng Đế mà ta vừa tiếp quản.

Tại đây, ngày 22 tháng 4, Bộ Tư lệnh triệu tập hội nghị cán bộ chủ trì các đơn vị trực thuộc thông báo tình hình phát triển của chiến trường, của chiến dịch Hồ Chí Minh, phổ biến nhiệm vụ cụ thể của từng đơn vị. Đối với các sư đoàn ô tô vận tải, ngoài lực lượng cơ động bộ binh tác chiến chiến dịch, phải tập trung xe chuyển gấp đạn pháo, vật chất hậu cần - kỹ thuật từ các cụm kho dự trữ ở Tây Nguyên, Đông Hà - Quảng trị vào bảo đảm kịp thời theo yêu cầu chiến dịch; đặc biệt lưu ý chọn các đơn vị vận tải cơ giới thiện chiến nhất cơ động lực lượng bộ binh đột kích thọc sâu của các quân đoàn. Công binh, phòng không, xăng dầu, thông tin, giao liên, tập trung bảo đảm giao thông, bảo đảm tốc độ tiến quân của các cánh chiến dịch.

Trong thế thắng như "chẻ tre" của ta trên chiến trường, chỉ huy các đơn vị nhận nhiệm vụ với tâm trạng phấn chấn tột độ, quyết tâm cao. Kết thúc hội nghị, ai nấy lập tức về ngay đơn vị. Thời gian mở màn chiến dịch hối thúc tất cả.

Lúc này, ở Buôn Ma Thuột, Tiền phương Bộ Tư lệnh do Phó tư lệnh Nguyễn Lang vẫn tiếp tục chỉ đạo các đơn vị hoạt động trên tuyến hành lang đông - tây Trường Sơn. Đồng thời chúng tôi quyết định tổ chức một bộ phận gồm Sư đoàn phó Sư đoàn 470 Trần Quốc Khiêm, Sư đoàn phó Sư đoàn 471 Phạm Lê Hoàng và một số sĩ quan tham mưu do anh Phan Khắc Hy phụ trách, đại diện cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn bên cạnh Bộ Tư lệnh chiến dịch Hồ Chí Minh, trực tiếp nhận chỉ thị và tổ chức giải quyết kịp thời những yêu cầu cấp

thiết nhất của chiến dịch.

17 giờ ngày 26 tháng 4 năm 1975, trận Tổng công kích vào Sài Gòn - thủ phủ của chính quyền Sài Gòn, bắt đầu.

Trên hướng đông và đông nam, ở mũi chủ yếu, Trung đoàn xe 512, Sư đoàn 571 - một trung đoàn ô tô vận tải thiện chiến - đơn vị Anh hùng, cơ động Sư đoàn 304 Quân đoàn 2 tiến công từ Nước Trong - Long Bình và phát triển theo xa lộ Biên Hoà - Sài Gòn. Ở mũi thứ yếu, một đơn vị khác của Sư đoàn xe 571, tham gia cơ động Sư đoàn 325 bộ binh tiến công Long Thành - Thành Tuy Hạ, phát triển về bến phà Cát Lái để vượt sông Lòng Tàu.

Cùng thời gian, trên hướng bắc chiến dịch, Sư đoàn xe 471 cơ động nhanh chóng Quân đoàn 1 tiến công vào nội đô Sài Gòn theo hai mũi. Một, cơ động Sư đoàn 320 bộ binh qua Tân Uyên, vượt cầu Bình Triệu đánh chiếm Bộ tổng tham mưu nguy. Một, cơ động lực lượng còn lại của Quân đoàn 1 đánh chiếm Bến Cát, vượt cầu sông Bé phát triển vào nội đô.

Ở hướng tây bắc, các Trung đoàn ô tô vận tải 17, 32, 536, sau khi dồn đủ đạn pháo lớn và các loại vật chất hậu cần - kỹ thuật khác theo yêu cầu của chiến dịch, đã kịp thời cơ động Quân đoàn 3 băng qua Đồng Dù, Củ Chi, Hóc Môn..., đánh chiếm sân bay Tân Sơn Nhất...

Từ sở chỉ huy, chúng tôi được tin Sư đoàn 304 gặp địch kháng cự quyết liệt ở ngã ba đường 15, Nước Trong, Long Bình; Trung đoàn 66, Lữ đoàn 203 gặp khó khăn ở cầu sông Buông; địch tập trung tàu thuyền, pháo hạm khống chế Sư đoàn 325 ở bến phà Cát Lái... Quân đoàn 2, lực lượng đột kích thọc sâu của Quân đoàn gặp khó khăn, có nghĩa là Sư đoàn ô tô 571 gặp khó khăn, lái xe Trường Sơn gặp khó khăn... Không khí sở chỉ huy Bộ Tư lệnh Trường Sơn các ngày 28 - 29 tháng 4 có những lúc căng thẳng tột độ Anh Lê Xy không giấu được lo lắng nói:

- Trong cơn giã chết, sợ chúng liều mạng. Chẳng gì cũng gây cho ta tổn thất.

- Đúng vậy - Tôi nói. Lúc này, chỉ cần chúng ta vào thành phố sớm một giờ là đồng bào, chiến sĩ đỡ tổn biết bao xương máu.

Nói tới đó, trong tôi lại hiện hiện hình ảnh máu những người lính công binh Trường Sơn loang đỏ dòng Thạch Hãn khi rà vớt bom mìn, bắc cầu cho bộ binh cơ giới tiến vào giải phóng Huế; gương dũng sĩ lái xe Phạm Văn Chuyên hy sinh bên vành tay lái trong khi cơ động bộ binh đột phá tuyến phòng thủ Phan Rang và một số cán bộ, chiến sĩ lái xe hy sinh trong hành tiến dọc duyên hải miền Trung. Còn giờ

đây, trước cửa ngõ Sài Gòn?

Nhưng, mọi phản ứng của kẻ thù chỉ là cơn giã chết tuyệt vọng. Giờ cáo chung của chính quyền, quân đội Sài Gòn đã đến.

Với thế và lực áp đảo kẻ thù, đòn tiến công của các binh đoàn chủ lực kết hợp với phong trào nổi dậy của quân và dân Sài Gòn - Gia Định đã đè bẹp mọi sự phản kháng cuối cùng của quân đội Sài Gòn.

Sáng 30 tháng 4, từ nhiều hướng, các Quân đoàn 1, 2, 3, 4 đồng loạt tiến công dũng mãnh vào nội đô Sài Gòn, lần lượt đánh chiếm, làm chủ những mục tiêu trọng yếu.

Đúng 11 giờ 30 ngày 30 tháng 4, Trung đoàn bộ binh 66, Lữ đoàn 203 xe tăng tiến công làm chủ Dinh Độc Lập. Tổng thống Dương Văn Minh cùng hầu hết những nhân vật chủ chốt nội các chính quyền Sài Gòn đầu hàng vô điều kiện.

Điện từ Bộ Tư lệnh chiến dịch, điện từ đại diện Bộ Tư lệnh Trường Sơn báo về. Ra-đi-ô lớn bé bật hết cỡ, truyền đi bản tuyên bố đầu hàng không điều kiện của Dương Văn Minh... Tin vui dồn nén đến nghẹt thở!

Vào giờ phút vô cùng thiêng liêng ấy, trong tôi hiện hiện bóng dáng đoàn "Tuần mã Trường Sơn", những người lính Trường Sơn làn da dãi dầu nắng gió, quân phục nhuốm đỏ bụi đường chở quân tiến công dũng mãnh, cùng lực lượng đột kích thọc sâu của Quân đoàn 2 làm chủ Dinh Độc Lập, hàng ồ cuối cùng của địch.

Chiến dịch Hồ Chí Minh toàn thắng, miền Nam hoàn toàn được giải phóng. các lực lượng bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh tham gia chiến dịch đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ vô cùng quan trọng là bảo đảm cầu đường, bảo đảm hậu cần - kỹ thuật, và đặc biệt là đã cơ động các binh đoàn chủ lực đánh địch trong hành tiến, thần tốc vượt lộ trình hàng nghìn cây số; kịp thực hiện chiến dịch hiệp đồng binh chủng quy mô lớn nhất trong lịch sử chiến tranh giải phóng của dân tộc ta.

Bằng nỗ lực cao độ của mình, cán bộ và chiến sĩ bộ đội Trường Sơn đã góp phần to lớn thực hiện một sáng tạo trong nghệ thuật quân sự, cơ giới hoá bộ binh, tạo nên khả năng cơ động cao, sức đột kích mạnh của các binh đoàn chủ lực, nhanh chóng đè bẹp mọi sự phản kháng của kẻ thù, giành toàn thắng trong trận quyết chiến chiến lược cuối cùng.

Vấn đề cơ giới hoá bộ binh - tôi vẫn nghĩ là một trong những nội dung có tính quy luật trong tổ chức lực lượng vũ trang theo yêu cầu tác chiến hiện đại. Quân đội ta cũng không nằm ngoài quy luật đó. Dĩ

nhiên vận dụng quy luật đó vào điều kiện Việt Nam như thế nào lại thuộc về tài nghệ của Đảng ta. Điều hết sức lý thú, tuyệt vời đối với bộ đội vận tải ô tô Trường Sơn là: Từ vận chuyển vật chất phục vụ chiến đấu - tiến lên cơ động các binh đoàn chủ lực thần tốc vượt chặng đường hàng nghìn cây số vào tham gia chiến dịch và cao trào là vào giai đoạn cuối - khi tình huống xuất hiện đã Bất thần chuyển thành lực lượng cơ động bộ binh chiến đấu, tiến công dũng mãnh vào sào huyệt kẻ thù. Một sáng tạo trong quá trình vận động tất yếu, trong tính quy luật, là ở chính hai tiếng Bất thần ấy.

Là một người lính Trường Sơn, tôi không khỏi xúc động, tự hào, bởi bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh đã góp sức lực, trí tuệ, máu xương cùng toàn dân tộc thực hiện được nguyện ước nung nấu từ 16 năm về "trước là mở những con đường, đưa những đoàn quân tiến về cùng với nhân dân nổi dậy, giải phóng Sài Gòn, giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Cùng với đại thắng của dân tộc ta, nhân dân và lực lượng vũ trang cách mạng Campuchia đã chủ động đón thời cơ giải phóng Phnôm Pênh; tiếp đó cuộc kháng chiến của nhân dân các bộ tộc Lào cùng giành thắng lợi trọn vẹn vào tháng 12 năm 1975.

Cuộc kháng chiến của ba dân tộc Việt - Miên - Lào chống đế quốc Mỹ xâm lược toàn thắng. Hoà bình được thiết lập trên bán đảo Đông Dương. Đường Hồ Chí Minh - đường Trường Sơn đã hoàn thành xuất sắc sứ mạng lịch sử tổ chức thực hiện nhiệm vụ chi viện chiến lược cho chiến trường miền Nam và chiến trường nước bạn.

Trung tuần tháng 5, giữa những ngày tràn ngập niềm vui chiến thắng, tại sở chỉ huy ở Đồng Đế, Nha Trang, Bộ Tư lệnh Trường Sơn tổ chức hội nghị tổng kết bước đầu hoạt động phục vụ, tham gia Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975; xác định nhiệm vụ, bàn biện pháp thực hiện trong thời kỳ mới. Hội đủ về đây vẫn những khuôn mặt, giọng nói, tiếng cười gần gũi, mà sao thấy ai cũng trẻ trung, thanh thản lạ thường.

Trong cái sôi động ồn ào phút giây đầu gặp mặt, vẫn có một khoảng yên lặng đến khôn cùng - khoảng lặng dành cho những đồng chí, đồng đội, bạn bè vĩnh viễn nằm lại với cánh rừng, con suối, đất trời Trường Sơn!

Cũng dịp này, chúng tôi vinh dự được đón các anh Lê Duẩn, Võ Nguyên Giáp, Võ Chí Công, Chu Huy Mân, Đinh Đức Thiện, Tố Hữu, Hoàng Anh, Đặng Thĩ, Song Hào, Hoàng Minh Thảo... lần lượt vào thăm, chia vui cùng những người lính Trường Sơn.

Một sáng tháng 5, khi phân tích với tôi về tư tưởng chỉ đạo của

Bộ Chính trị trong chiến dịch Hồ Chí Minh, anh Lê Duẩn khẳng định:

- Mọi ý tưởng, từng con chữ đều được Bộ Chính trị cân nhắc kỹ trong phiên họp có tính lịch sử ngày 31 tháng 3 năm 1975. Không khẳng định được thế thắng như "chẻ tre" của ta từ sau đòn "điểm huyết" Buôn Ma Thuột, không tính đến thực lực bộ đội vận tải cơ giới và thế trận cầu đường trên chiến trường, thì "Thần tốc" không thể đặt lên hàng đầu...

- Vâng, thưa anh - Tôi đáp - anh Văn cũng có nói với tôi điều này. Nhưng có một triết gia đã nói: "Cái tồn tại là cái hợp lý". Kết cục là chúng ta đã đúng, và chúng ta đã thắng.

Anh Duẩn cười vang - tiếng cười chưa một lần tôi thấy ở anh.

Đường Xuyên Trường Sơn

Chương 7 (đoạn kết) Phần Kết

Từ ngày anh Võ Bẩm cùng hơn bốn trăm cán bộ, chiến sĩ nhận lệnh của Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương vào Khe Hó - Vĩnh Linh, lặn lội bí mật xoi đường, thực hiện nhiệm vụ chi viện cho chiến trường, đến ngày miền Nam hoàn toàn được giải phóng, đất nước thống nhất, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh đã có 16 năm tồn tại, phát triển. Với tôi, con đường "huyền thoại" này không phải bắt đầu phôi thai từ tháng 5 năm 1959, ngày anh Võ Bẩm và đồng đội của anh nhận nhiệm vụ trên giao, mà đã hình thành từ trong tầng sâu của lịch sử dựng nước và giữ nước hào hùng của dân tộc ta, từ tình cảm, ý chí của con người Việt Nam, được đúc kết bởi tuyên ngôn nổi tiếng của Bác Hồ: Nước Việt Nam là một, dân tộc Việt Nam là một... Sông có thể cạn, núi có thể mòn, song chân lý đó không bao giờ thay đổi.

Quyết định xây dựng tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh và thực hiện thắng lợi quyết định đó là một sáng tạo chiến lược, một thành công kiệt xuất của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh trong lãnh đạo, chỉ đạo chiến tranh cách mạng, là biểu hiện ý chí, quyết tâm giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc của toàn Đảng, toàn quân, toàn dân ta; biểu hiện của tình đoàn kết chiến đấu giữa ba dân tộc Việt, Lào, Campuchia anh em.

Tâm vĩ đại, được xem như huyền thoại của đường Trường Sơn

trong thời đại Hồ Chí Minh, mang tên Hồ Chí Minh là từ những lối mòn xuyên rừng rậm, men theo lưng núi, bờ khe, quân và dân ta, trực tiếp là những người lính Trường Sơn, nam nữ thanh niên xung phong, công nhân giao thông... đã phát triển thành một tuyến vận tải quân sự chiến lược, một chiến trường trọng yếu, một căn cứ chiến lược của các chiến trường nam Đông Dương.

Bởi vậy, trong quá trình tiến hành chiến tranh xâm lược Việt Nam, các đời Tổng thống Mỹ và giới chức cầm đầu "Nhà Trắng" đều coi chặn cắt tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn là một biện pháp chiến lược vô cùng quan trọng để "chặt họng", cô lập các chiến trường nam Đông Dương, đặc biệt là miền Nam.

Để thực hiện cuồng vọng đó, suốt 16 năm ròng, Trường Sơn - một dãy núi, triền rừng như bao xứ sở trên trái đất, đã trở thành chiến trường thực nghiệm các chiến lược chiến tranh xâm lược: "chiến tranh ngăn chặn", "chiến tranh điện tử", "chiến tranh hoá học"... của đế quốc Mỹ. Nhiều chiến dịch tiến công quy mô lớn với các sắc lính, binh đoàn được coi là thiện chiến nhất đã được Mỹ - nguy tiến hành ở Trường Sơn. Đặc biệt, đế quốc Mỹ đã tiến hành chiến tranh ngăn chặn bằng không quân, với các thủ đoạn đánh phá vô cùng nham hiểm; các loại vũ khí, khí tài tối tân, hiện đại nhất.

Suốt 16 năm, Trường Sơn đã trở thành nơi đối đầu giữa ý chí gang thép, lòng quả cảm, trí tuệ của con người Việt Nam với đạn bom - sản phẩm của nền công nghiệp quân sự phi nhân tính của Hoa Kỳ. Chỉ tính tròn 10 năm, kể từ khi tổ chức vận tải cơ giới trên Trường Sơn, Mỹ đã huy động 733.000 lần chiếc máy bay, đánh phá tuyến vận tải 152.000 trận; ném xuống các tuyến đường của ta gần 4 triệu tấn bom đạn, vượt xa số bom đạn mà "khối trục" phát xít sử dụng trong đại chiến thế giới lần thứ hai. Từng cung đường cho tới từng cây cầu, chiếc xe... đều trở thành mục tiêu đánh phá huỷ diệt của địch. Mỗi cửa khẩu, điểm vượt sông, đỉnh đèo... nơi địa hình phức tạp dễ bị chia cắt đều trở thành trọng điểm đánh phá ác liệt. Núi đồi bị san thành bình địa. Rừng đại ngàn thứ bị bom lửa thiêu rụi, thứ bị chất độc khai quang huỷ diệt...

Tất cả mọi âm mưu, thủ đoạn đánh phá vô cùng nham hiểm; quy mô, cường độ đánh phá dữ dội, tàn khốc của kẻ thù đã gây cho ta muôn vàn khó khăn, tổn thất. Nhưng tham vọng, mục tiêu cuối cùng là chặn cắt, làm tê liệt hẳn tuyến chi viện chiến lược thì đối phương không thể nào thực hiện được, và thất bại hoàn toàn.

Xác định mục tiêu cao cả là giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc, hoàn thành nhiệm vụ quốc tế vẻ vang; trên cơ sở quán triệt

sâu sắc đường lối chính trị, đường lối quân sự của Đảng, Đoàn 559-bộ đội Trường Sơn-Đường Hồ Chí Minh đã vận dụng sáng tạo đường lối chiến tranh nhân dân, lấy tư tưởng tiến công là chủ đạo, sức mạnh tổng hợp làm nền tảng... đưa mọi hoạt động của tuyến chi viện chiến lược phát triển theo qui luật chung của chiến tranh giải phóng dân tộc dưới sự lãnh đạo của Đảng - quy luật phát triển từ thấp lên cao, chuyển yếu thành mạnh, từ thô sơ đến hiện đại...

Thực chất của cuộc chiến đấu trên chiến trường Trường Sơn là cuộc đối đầu giữa chiến tranh chống ngăn chặn của quân và dân ba nước Đông Dương, chống lại chiến tranh ngăn chặn của đế quốc Mỹ. Trong cuộc đối đầu với kẻ thù xảo quyệt, tàn bạo, có tiềm lực lớn về vật chất kỹ thuật, mặc dù đường đi tới thắng lợi lắm thác ghềnh, khúc khuỷu, nhưng bộ đội Trường Sơn- Đường Hồ Chí Minh đã sớm khẳng định được những vấn đề cốt lõi, định hướng và bảo đảm cho mọi hoạt động của tuyến giành thắng lợi; đó là:

- Lấy vận tải cơ giới là chủ yếu, lấy xây dựng con người là chủ yếu, hàng đầu; lấy xây dựng cơ sở hạ tầng là khâu đột phá quyết định; lấy vận dụng sáng tạo nghệ thuật quân sự chiến tranh nhân dân mà nền tảng là tư tưởng tiến công của bộ đội hợp thành là một khâu trọng yếu...; kịp thời điều chỉnh qui mô tổ chức lực lượng phù hợp yêu cầu phát triển và lấy việc giải quyết tốt các mối quan hệ là nguyên tắc sử dụng; phát huy sức mạnh tổng hợp. Từ đó, bộ đội Trường Sơn đã vượt qua mọi thử thách, hy sinh, tổ chức thành công cuộc chiến đấu chống chiến tranh ngăn chặn, thực hiện thắng lợi sự nghiệp chi viện chiến lược của hậu phương lớn miền Bắc đối với tiền tuyến lớn miền Nam và chiến trường nước bạn.

Suốt 16 năm không một ngày ngưng nghỉ, mặc đạn chặn, bom vùi, mặc nắng núi mưa ngàn, Binh đoàn Trường Sơn đã liên tục phối hợp với quân và dân các chiến trường của ta và bạn ở Trung - Hạ Lào, tiêu diệt sinh lực địch, giải phóng đất đai, phát triển và bảo vệ vững chắc Đường Hồ Chí Minh đông tây Trường Sơn, mở mới được mạng đường cầu, đường ống xăng dầu, đường thông tin tải ba, đường giao liên hành quân liên hoàn, thông suốt liên tục; cùng với cơ sở vật chất kỹ thuật không ngừng được tăng cường đã làm cho Đường Hồ Chí Minh thành một căn cứ chiến lược hùng mạnh của ba nước Đông Dương.

16 năm, toàn tuyến đã chuyển được hơn một triệu tấn vật chất, vũ khí vào giao các chiến trường, bảo đảm chỉ huy hành quân cho hơn hai triệu lượt người vào chiến trường hoặc từ chiến trường ra Bắc; vận chuyển cơ động 10 lượt sư đoàn, 3 quân đoàn, hộ tổng 90

đơn vị binh chủng kỹ thuật vào chiến trường; góp sức và tiếp sức cho chiến trường đánh bại lần lượt các chiến lược chiến tranh xâm lược của địch, giành thắng lợi từng bước. Khi thời cơ chiến lược xuất hiện, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn đã dốc toàn lực, trực tiếp tham gia Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975 mà đỉnh cao là Chiến dịch Hồ Chí Minh, cùng cả nước giành thắng lợi hoàn toàn trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Thắng lợi của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn- Đường Hồ Chí Minh trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước trước hết thuộc về sự lãnh đạo, chỉ đạo của Trung ương Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng. Thắng lợi đó không tách rời sự hỗ trợ lớn lao của các bộ, các ngành, của các tổng cục, quân binh chủng thuộc Bộ Quốc phòng; các chiến trường; sự chi viện của nhân dân cả nước - đặc biệt là các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, đặc khu Vĩnh Linh; sự giúp đỡ hết lòng của quân và dân Lào, Campuchia anh em, các nước xã hội chủ nghĩa và bầu bạn trên thế giới.

Thắng lợi của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn thuộc về những cống hiến lớn lao, sự hy sinh cao cả của hơn 120.000 cán bộ, chiến sĩ, nam nữ thanh niên xung phong, công nhân giao thông, dân công hỏa tuyến, văn nghệ sĩ, thuộc Đường Hồ Chí Minh đã dốc hết sức lực, máu xương và cống hiến cả một thời xuân sắc để xây dựng, duy trì sức sống, sức chiến đấu mãnh liệt của Đường Hồ Chí Minh trong mưa bom, bão đạn của kẻ thù; duy trì sự sống của con đường như sự trường tồn của dân tộc. Trên tuyến đường này, hơn hai vạn cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong, công nhân giao thông đã anh dũng hy sinh; hơn ba vạn người bị thương, và biết bao người bị chất độc của Mỹ gây nên tật nguyền cho bản thân và hậu hoạ khôn lường cho nòi giống; khoảng 14.500 lần chiếc xe - máy các loại, hơn 700 lần khẩu súng pháo bị hư hỏng; hơn 90.000 tấn hàng hoá bị đánh cháy...

Đất nước muôn đời khắc ghi những đóng góp lớn lao, sự hy sinh vô bờ bến của những người con đã chiến đấu trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn trong những năm đánh Mỹ.

Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đã kết thúc tròn một phần tư thế kỷ. "Bụi thời gian" và sự níu kéo, chi phối của biết bao công việc không dễ dàng trong cuộc chiến đấu với đói nghèo, tật hậu của đất nước, có thể phần nào làm lờ lạt trong tôi những ký ức buồn vui về ngày ấy ở Trường Sơn. Nhưng, chính độ lùi của thời gian cũng

giúp chúng tôi, những người trong cuộc chiêm nghiệm sâu sắc hơn, ý thức đủ đầy hơn một số vấn đề được gạn lọc, đúc kết từ trong máu lửa của cuộc chiến đấu lâu dài gian khổ, nhưng rất đổi hào hùng, từ những thành công và chưa thành công của bộ đội Trường Sơn, để từ đó khái quát thành những nhân tố có tính cốt lõi xuyên suốt, trực tiếp quyết định mọi thắng lợi của tuyến chi viện chiến lược trong sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Những vấn đề đó là:

1. Quán triệt sâu sắc đường lối kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của Đảng, thực hiện nghiêm chỉ thị của Chính phủ, Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng; vận dụng sáng tạo nghệ thuật quân sự chiến tranh nhân dân, tư tưởng tiến công của Đảng vào tuyến vận tải quân sự chiến lược.

Là tuyến vận tải quân sự chiến lược hình thành, phát triển do yêu cầu của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước và làm nghĩa vụ quốc tế cao cả, việc tổ chức, xây dựng lực lượng, mở đường, chiến đấu và vận tải... của Bộ Tư lệnh Trường Sơn, trước hết phải căn cứ vào tình hình nhiệm vụ của cách mạng trong từng giai đoạn, quán triệt sâu sắc chủ trương và sự chỉ đạo của Trung ương Đảng, Quân uỷ Trung ương; thực hiện nghiêm, chủ động mọi chỉ thị của Chính phủ, Bộ Quốc phòng; vận dụng sáng tạo nghệ thuật quân sự chiến tranh nhân dân Việt Nam, tư tưởng tiến công để giành thắng lợi, đáp ứng đầy đủ, kịp thời mọi yêu cầu của chiến trường.

Cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược kết thúc thắng lợi, Hiệp định Giơ-ne-vơ được ký kết. Với thiện chí hoà bình, tôn trọng pháp lý quốc tế, Đảng ta và nhân dân ta tìm mọi cách để thực hiện thống nhất nước nhà thông qua tổng tuyển cử trong cả nước. Nhưng, đi ngược với nguyện vọng chính đáng và thiện chí của ta, Mỹ - Diệm đã phá bỏ hiệp định, âm mưu độc chiếm miền Nam, đưa miền Nam vào quỹ đạo chủ nghĩa thực dân mới kiểu Mỹ.

Để cứu cách mạng miền Nam khỏi "cơn nguy biến", Trung ương Đảng chủ trương tiến hành chiến tranh cách mạng, đánh đổ chính quyền Sài Gòn - tay sai thân Mỹ, hoàn thành cách mạng dân tộc, dân chủ nhân dân trong cả nước. Tuyến vận tải quân sự chiến lược Trường Sơn - Đoàn 559 ra đời thực hiện nhiệm vụ chi viện từ miền Bắc vào miền Nam.

Quán triệt sâu sắc chủ trương của Đảng: Giữ gìn lực lượng, kìm địch và thắng địch ở miền Nam, trong bối cảnh quốc tế diễn biến phức tạp, miền Bắc mới ra khỏi chiến tranh, khó khăn chồng chất, ở bước khởi đầu, mọi hoạt động của Tuyến 559 luôn đặt nguyên tắc bí

mặt lên hàng đầu - "Đi không dấu, nấu không khói, nói không tiếng". Nhiệm vụ chủ yếu là tổ chức xoi đường giao liên hành quân, chuyển vào chiến trường một số hàng quân sự thiết yếu bằng phương thức gửi cống, nhỏ lẻ...

Đầu thập kỷ sáu mươi, Đảng ta chủ trương chuyển cách mạng miền Nam từ thế giữ gìn lực lượng sang thế tiến công đánh bại chiến lược "chiến tranh đặc biệt" của đế quốc Mỹ; kết hợp với cách mạng Lào có những bước phát triển thuận lợi, Đoàn 559 đã kịp thời "lật cánh" sang tây Trường Sơn, chủ động phối hợp cùng bạn mở tuyến vận tải mới, thử nghiệm đưa vận tải cơ giới vào tuyến, đẩy nhanh nhịp độ vận chuyển chi viện chiến trường.

Năm 1965, khi Mỹ tiến hành chiến lược "chiến tranh cục bộ" ở miền Nam và đánh phá bằng không quân, hải quân trên miền Bắc, các lực lượng trên tuyến được phát triển, bước đầu xác định lấy vận tải cơ giới kết hợp với gửi thồ, bảo đảm chi viện cho các chiến trường phát triển lực lượng, giữ vững và đẩy mạnh chiến lược tiến công.

Tiếp đó, từ cuối năm 1966 sang năm 1967, khi quân và dân ta trên các chiến trường liên tiếp mở các cuộc tiến công chiến lược; mọi lực lượng, phương thức vận tải trên Đường Hồ Chí Minh chuyển hẳn sang lấy tư tưởng tiến công làm chủ đạo, lấy vận tải cơ giới là chính. Một bước ngoặt mới của Đường Hồ Chí Minh đã xuất hiện.

Tư tưởng phòng tránh đơn thuần đã được đẩy lùi. Binh chủng hợp thành bắt đầu được xây dựng. Sĩ khí của các binh chủng được nâng cao, chi viện cũng phát triển lên quy mô mới; vừa tổ chức lực lượng thực hành vận chuyển chi viện chiến lược, vừa trực tiếp phục vụ các chiến dịch, tham gia tác chiến chiến dịch.

Khi cục diện chiến trường và tương quan lực lượng thay đổi theo hướng có lợi cho ta, đặc biệt là từ sau khi Mỹ buộc phải ký

Hiệp định Paris, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn đã phát triển nhanh chóng, toàn diện, quy mô lớn trên tất cả các mặt, góp phần tạo thế tạo lực, tạo thời cơ mới; góp thêm một căn cứ, một nhân tố có ý nghĩa quyết định để Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương, Bộ Tổng tư lệnh hạ quyết tâm, xây dựng kế hoạch chiến lược giải phóng hoàn toàn miền Nam.

Những cố gắng nỗ lực hoàn thiện thế trận từ sau khi có Hiệp định Paris của tuyến chi viện chiến lược đảm bảo cho bộ đội Trường Sơn đủ sức phục vụ các chiến trường và cùng toàn quân, toàn dân tiến công thần tốc, nổi dậy đồng loạt giành thắng lợi hoàn toàn cho cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Suốt 16 năm, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn vừa là một chiến trường trọng yếu, một chiến trường có tính đặc thù - nơi độ sức thường xuyên, quyết liệt giữa một bên là không quân, bộ binh địch tiến hành một cuộc chiến tranh ngăn chặn vô cùng ác liệt với một bên là bộ đội Trường Sơn, thanh niên xung phong, công nhân giao thông... phối hợp với các chiến trường ta, bạn liên tục chiến đấu dũng cảm, chịu đựng hy sinh vô bờ bến, nhằm thực hiện bằng được nhiệm vụ chi viện chiến trường.

Trong cuộc "đấu trí, đấu lực" này, đòi hỏi bộ đội Trường Sơn phải vận dụng nhuần nhuyễn, sáng tạo khoa học quân sự - nghệ thuật quân sự chiến tranh nhân dân, tư tưởng tiến công vào thực tiễn chiến trường để giành chiến thắng.

Nghệ thuật quân sự Việt Nam có những tư tưởng, nguyên tắc chung; nhưng chỉ trở thành lực lượng vật chất, thành vũ khí sắc bén, vô địch khi được vận dụng nhuần nhuyễn, sáng tạo vào đặc điểm từng chiến trường, từng chiến dịch, trận chiến đấu cụ thể.

Chiến trường Trường Sơn có tính đặc thù, không giống bất kỳ một chiến trường nào ở nam Đông Dương trong thời kỳ đánh Mỹ.

Nhiệm vụ của bộ đội Trường Sơn là phối hợp các chiến trường ta, bạn đánh địch, giải phóng đất đai cả tây và đông Trường Sơn, phát triển và bảo vệ tuyến đường, thực hiện bằng được sự chi viện mọi mặt của hậu phương lớn miền Bắc cho tiền tuyến lớn miền Nam và chiến trường nước bạn nhằm đánh bại cuộc chiến tranh xâm lược của đế quốc Mỹ.

Đối tượng kẻ thù trên chiến trường Trường Sơn chủ yếu là không quân Mỹ có kết hợp cả bộ binh được trang bị vũ khí tối tân, tiến hành chiến tranh ngăn chặn quyết liệt, liên tục nhằm cắt đứt tuyến chi viện chiến lược, cô lập và đưa cuộc kháng chiến của quân và dân ta ở miền Nam tới chỗ khó khăn kéo dài.

Cuộc giao tranh giữa các lực lượng của ta trên Trường Sơn với đối phương diễn ra trên địa bàn rừng núi thiên hiểm, không gian rộng lớn, chiều dài trên 1.000 cây số, chính diện trên 100 cây số, xa hậu phương, đặc biệt điều kiện thiên nhiên nghiệt ngã - nắng núi, mưa ngàn huỷ hoại đường sá, cản trở vận chuyển, ốm đau, bệnh tật, cũng không kém gì một kẻ thù nguy hiểm.

Đối với bộ đội Trường Sơn: Đánh địch, mở đường vận chuyển, xây dựng căn cứ chiến lược là những nhiệm vụ trung tâm hàng đầu cùng tiến hành đồng thời. Do vậy, nghệ thuật quân sự đòi hỏi trước hết ở người cầm quân là phải hiểu rõ nhiệm vụ, hiểu rõ địch-ta. Để đối phó có hiệu quả và chiến thắng kẻ thù, ta phải biết tránh chỗ

mạnh, đánh vào chỗ yếu của chúng; khắc phục mặt hạn chế và phát huy mặt mạnh cơ bản của ta. Để làm được việc đó, Bộ Tư lệnh Trường Sơn và cán bộ các cấp đã đi sát thực tế, nghiên cứu, phân tích một cách biện chứng khoa học âm mưu chiến lược, thủ đoạn đánh phá của địch; tính năng tác dụng của các loại vũ khí, khí tài mà địch sử dụng ở chiến trường Trường Sơn; đồng thời phân tích trình độ chính trị, tư tưởng, năng lực quân sự của bộ đội, điều kiện thời tiết, khí hậu - tổng hoà các yếu tố "thiên - địa - nhân". Từ đó đã sớm kết luận: Với tiềm năng vật chất hùng hậu; vũ khí, khí tài luôn được cải tiến, với năng lực làm chủ trên không, không quân Mỹ đánh phá dữ dội, gây cho ta nhiều thiệt hại về người, phương tiện trang bị... Nhưng địch không thể cắt được tuyến đường, vì sức mạnh vật chất của địch không phải không có giới hạn, không quân Mỹ không thể làm chủ trên không suốt 24 giờ một ngày đêm. Địch không thể đánh toàn tuyến thường xuyên. Địch lăm bom, nhiều đạn, nhưng không phải bom đạn của chúng lúc nào cũng rơi trúng mục tiêu. Máy bay địch dù có hiện đại mấy cũng không thể hoạt động trong mọi điều kiện thời tiết...

Do đó, trong cuộc đối đầu giữa chiến tranh chống ngăn chặn, người làm chủ mặt đất là bộ đội Trường Sơn, thanh niên xung phong, công nhân giao thông, dân công... có đủ. mưu lược, dũng khí, kinh nghiệm, chủ động tránh và đánh địch một cách sáng tạo để giành thắng lợi. Lý luận quân sự và thực tiễn chiến trường khẳng định ai làm chủ được mặt đất - người đó sẽ thắng. Từ đánh giá đúng địch ta, xét toàn diện các yếu tố "thiên - địa - nhân", bộ đội Trường Sơn đã dám đánh, quyết đánh và đánh thắng địch, giành quyền làm chủ tuyến đường, xoay ngược tình thế, thực hiện thắng lợi nhiệm vụ chi viện chiến trường.

Học thuyết chiến tranh nhân dân và tư tưởng quân sự của Đảng ta khẳng định: Lấy tư tưởng tiến công làm chủ đạo, lấy đánh tiêu diệt làm nguyên tắc cơ bản.

Vận dụng tư tưởng và nguyên tắc đó vào đặc điểm tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, nếu không làm rõ nội dung cụ thể, phù hợp với từng binh chủng thì mỗi một người lính dễ thụ động hoặc lẩn tránh khó khăn ác liệt, làm cho bộ đội thiếu một điều cơ bản là linh hồn.

Tư tưởng tiến công, nguyên tắc đánh tiêu diệt được vận dụng vào Bộ đội vận tải trong thế hiệp đồng binh chủng là: Chỉ có tiến công. "Địch đánh, ta cứ đi", chạy theo đội hình có tổ chức, có nhiều thế đội kế tiếp nhau; có chỉ huy trực tiếp, có chỉ huy bộ đội hợp thành

ở các trọng điểm; vượt cung tăng chuyển; chạy lẩn sáng, lẩn chiều; khi có điều kiện, có thời cơ, phải nhảy bén tổ chức đội hình vận tải lớn hơn, chạy cung dài hơn; thực hiện dứt điểm lần lượt từng hướng chiến trường nhanh gọn, bảo đảm đủ số lượng, chất lượng, chủng loại hàng...

Tư tưởng tiến công, nguyên tắc đánh tiêu diệt của Bộ đội công binh là: Liên tục mở đường mới, kết hợp bám trụ trọng điểm, bám sát đội hình xe vận tải, nhanh chóng khắc phục hậu quả địch đánh phá, bảo đảm cầu đường kịp thời, có hiệu quả.

Tư tưởng tiến công và nguyên tắc đánh tiêu diệt vận dụng vào Binh chủng Phòng không Trường Sơn là: "Quay nòng pháo theo bánh xe lăn"; tiêu diệt máy bay địch trên đội hình tiến công của xe vận tải, xây dựng trận địa kiên cố bám trụ ngay tại trọng điểm cầu đường, chủ động đánh địch, bảo vệ đội hình hành tiến của bộ đội xe vận tải, bảo vệ cầu đường, kho tàng...

Do đặc thù của chiến trường Trường Sơn - yêu cầu chiến đấu liên tục, ngày nối ngày, tháng nối tháng, năm nối năm, đòi hỏi người cán bộ phải có tác phong chỉ huy trực tiếp, cụ thể, đánh giá đúng địch-ta và giải quyết kịp thời mọi tình huống. Bởi vậy tổ chức cơ quan chỉ huy của Bộ Tư lệnh Trường Sơn và các cấp chỉ huy bộ đội hợp thành có vị trí rất quan trọng. Tổ chức một cơ quan tham mưu sẽ khó đáp ứng chỉ huy bộ đội hợp thành chiến đấu. Từ thực tiễn đó, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đề nghị Bộ Tổng tư lệnh cho thành lập cơ quan tham mưu chuyên ngành, gồm: Bộ Tham mưu tác chiến, cơ quan Tham mưu vận tải, cơ quan Tham mưu tác chiến phòng không, cơ quan Tham mưu công binh. Sở chỉ huy Bộ Tư lệnh được lắp đặt một mạng thông tin khá hiện đại, đa phương tiện; được cấu trúc kiên cố, đầy đủ điều kiện làm việc, gần trục đường chính, gần trọng điểm, đủ sức bảo đảm cho các cơ quan tham mưu nắm chắc tình hình trên tuyến 24/24 giờ một ngày đêm. Đây là một yếu tố quyết định để Bộ Tư lệnh Trường Sơn và các cơ quan tham mưu chuyên ngành không những làm tốt chức năng chỉ đạo toàn diện mà còn thực sự là cơ quan chỉ huy chiến đấu.

Nghệ thuật quân sự trong tổ chức vận tải chiến lược là phải nắm được quy luật thời tiết ở Trường Sơn, đặc điểm tình hình, quy luật hoạt động của địch, từ đó nỗ lực tạo thời cơ, chớp thời cơ, huy động sức mạnh tổng hợp của bộ đội hợp thành tổ chức các chiến dịch vận tải với quy mô thích hợp nhằm đạt được mục tiêu nhất định. Khi điều kiện cho phép thì huy động cao mức độ sức mạnh tổng hợp tiến hành "Tổng công kích" nhằm dứt điểm chỉ tiêu kế hoạch cho các

chiến trường với mức độ cao nhất.

Quy mô chiến dịch vận tải trên tuyến chi viện chiến lược phát triển từ thấp đến cao. Khi bộ đội hợp thành dưới sự chỉ huy thống nhất của các binh trạm thì chiến dịch vận chuyển được tiến hành trong phạm vi địa bàn tập đoàn binh trạm có thể vững, lực mạnh.

Khi bộ đội hợp thành dưới sự chỉ huy tập trung thống nhất ở cấp sư đoàn khu vực thì chiến dịch vận tải được tiến hành trên địa bàn từ hai đến ba sư đoàn có vị trí quan trọng và có điều kiện thuận lợi nhất. Khi bộ đội hợp thành nhiều sư đoàn binh chủng dưới sự chỉ huy thống nhất của Bộ Tư lệnh Trường Sơn thì chiến dịch vận tải được tiến hành quy mô toàn tuyến, và lúc đó nghệ thuật chiến dịch đã đạt tới đỉnh cao. Việc chuyển quân, chở hàng đều thực hiện "đi thẳng", giao trực tiếp cho từng chiến trường, không hạn chế yêu cầu, địa điểm thời gian. Lúc này, tư tưởng tiến công, nguyên tắc đánh tiêu diệt của nghệ thuật quân sự được vận dụng vào tuyến chi viện chiến lược cũng đạt tới đỉnh cao, hoàn thành thắng lợi sứ mạng lịch sử, là một yếu tố góp phần quyết định thắng lợi hoàn toàn cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

2. Sớm khẳng định vận tải cơ giới là phương thức chủ yếu.

Trước yêu cầu vận chuyển chi viện chiến trường ngày càng lớn, sau khi "lật cánh" sang tây Trường Sơn, phát triển một bước hệ thống cầu đường, vào mùa khô 1964-1965, Đoàn 559 đã bước đầu thực nghiệm đùn vận tải cơ giới vào Trường Sơn.

Do chưa có đủ điều kiện để khắc phục khó khăn về cầu đường và chưa có kinh nghiệm chống trả không quân địch đánh phá ngăn chặn, nên chúng ta gặp không ít khó khăn, tổn thất. Trước tình hình đó từ cán bộ, chiến sĩ trên tuyến tới lãnh đạo đã nảy sinh hai ý kiến. Có người cho rằng tổ chức vận tải cơ giới ở Trường Sơn, ta khó chống đỡ sự đánh phá, ngăn chặn của địch cũng như khắc phục khó khăn do thời tiết; nên quay lại phương thức gùi thồ.

Loại ý kiến thứ hai vẫn khẳng định lấy vận tải cơ giới là chủ yếu mới bảo đảm cho chiến trường đánh to thắng lớn; vấn đề chính là phải tìm nguyên nhân tổn thất để có biện pháp khắc phục sự đánh phá ngăn chặn của địch. Loại ý kiến thứ hai đã được Quân uỷ Trung ương, Bộ Tổng tư lệnh nhất trí và tạo mọi điều kiện để thực hiện thắng lợi.

Như vậy, xác định lấy vận tải cơ giới làm phương thức chủ yếu, bộ đội Trường Sơn đồng thời cũng quán triệt vận dụng sáng tạo tư tưởng tiến công, lấy tư tưởng tiến công làm phương châm chiến đấu trên Đường Hồ Chí Minh.

Quán triệt quan điểm đó, bộ đội vận tải cơ giới trên tuyến chi viện chiến lược đã phát triển không ngừng. Từ tổ chức tiểu đoàn xe trực thuộc binh trạm đến trung đoàn xe cơ động trực thuộc Bộ Tư lệnh khu vực. Vào giai đoạn cuối của chiến tranh, nhằm đáp ứng yêu cầu tạo thời cơ giành thắng lợi ở chiến trường miền Nam, bộ đội Trường Sơn, đã phát triển lên hai sư đoàn ô tô và một số trung đoàn ô tô trực thuộc Bộ Tư lệnh, được trang bị trên 8.000 xe vận tải, tạo nên những "quả đấm" quyết định trong thực hiện vận chuyển chi viện chiến lược, bảo đảm cho Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975, cơ động các quân đoàn chủ lực tiến công thần tốc vượt hàng nghìn cây số vào tham gia Chiến dịch Hồ Chí Minh giành toàn thắng.

Tuy nhiên để thực hiện thắng lợi nhiệm vụ vận chuyển chi viện chiến lược, bộ đội vận tải cơ giới không thể "đơn thương độc mã" trên đường mà phải chiến đấu trong đội hình binh chủng hợp thành.

Bộ đội cao xạ phải đủ mạnh để đánh trả quyết liệt máy bay địch, bảo vệ trực tiếp đội hình xe vận tải hành tiến, bảo vệ cầu đường.

Bộ đội công binh phải dũng cảm bám trụ mặt đường, đặc biệt là bám trụ trọng điểm kịp thời khắc phục hậu quả đánh phá của địch và sự phá hoại của thời tiết, bảo đảm cầu đường luôn thông suốt.

Bộ đội xe vận tải phải được huấn luyện tốt về chiến thuật chiến đấu cá nhân và đội hình; phải hành tiến theo đội hình, mật tập vượt trọng điểm bằng sức mạnh hiệp đồng binh chủng. Lực lượng xếp dỡ hàng, cung cấp xăng dầu, bảo đảm kỹ thuật... phải giải phóng xe nhanh. Tạo điều kiện cho đội hình xe tranh thủ thời gian, thời cơ để xuất kích. Bộ đội thông tin luôn giữ vững đường dây, bảo đảm chỉ huy thông suốt...

Trong 10 năm thực hiện vận tải cơ giới, thực chất mỗi năm chỉ vận chuyển được trong 5 tháng mùa khô, nhưng bộ đội vận tải trên Đường Hồ Chí Minh đã chuyển được một khối lượng lớn quân và vật chất hậu cần - kỹ thuật bổ sung cho các chiến trường (như đã đề cập).

Điều mà ai cũng khẳng định là không có vận tải cơ giới thì không có kết quả đó và từ đó suy ra, không lấy vận tải cơ giới làm phương thức vận chuyển chủ yếu thì tuyến vận tải chiến lược không thể hoàn thành xuất sắc sứ mạng lịch sử của mình.

Trong quá trình tổ chức vận chuyển cơ giới quy mô tập trung sau này, mùa khô 1968-1969, cũng xảy ra tình trạng tắc đường, tuy không tắc hẳn như mùa khô 1965-1966. Đặc biệt là mùa khô 1969-1970, đối phương sử dụng máy bay AC.130 cải tiến thành "pháo đài" trên không, đánh vào đội hình xe vận tải gây tổn thất khá lớn cho ta

về người, phương tiện, hàng hoá. Nguyên nhân chủ yếu là trong khi đối phương thay đổi chiến thuật, sử dụng vũ khí, khí tài mới để đánh phá, ngăn chặn, thì ta lại chủ quan, không kịp thời chuyển đổi chiến thuật và sử dụng vũ khí mới để chống lại. Ta đưa cao xạ có khí tài và tên lửa vào chậm; tổ chức đội hình xe tiến công cứng nhắc, thiếu sáng tạo, chậm làm đường kín để tổ chức xe chạy ban ngày ở cung dài và mở các đoạn đường kín cục bộ để đưa các loại xe nhỏ vào sử dụng vận chuyển bảo đảm cho các hướng chiến trường.

3. Xác định đúng vị trí, tầm quan trọng của cơ sở hạ tầng, lấy xây dựng mạng đường giao thông, đường ống dẫn xăng dầu, đường thông tin đi trước một bước là vấn đề sống còn của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh.

Ngay từ khi quyết định thành lập tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương đã đặt lên hàng đầu nhiệm vụ mở đường, bảo vệ hành lang vận chuyển; đồng thời quyết định các trục đường thuộc tuyến chi viện đều xuất phát từ tỉnh Quảng Bình, chạy dọc theo hành lang đông: tây Trường Sơn sẽ nằm ở trung tâm của các chiến trường nam Đông Dương. Độ dài các trục đường được rút ngắn; chính diện rộng, địa hình có nhiều quãng bằng phẳng, có nhiều rừng già che khuất, có lợi thế xây dựng các cơ sở, căn cứ tập kết phương tiện vật chất hậu cần kỹ thuật. Từ những trục dọc có thể mở được nhiều trục ngang tiếp cận các hướng chiến trường.

Xác định xây dựng cầu đường đi trước một bước cũng có nghĩa khẳng định lịch sử Đoàn 559 - Bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, trước tiên phải là lịch sử của công cuộc khai phá, phát triển, giữ vững và phát huy tác dụng của hệ thống đường chiến lược từ hậu phương lớn ra tiền tuyến lớn.

Khởi đầu là những bước xoi đường lạng lẽ, tìm những tuyến giao liên len lỏi giữa rừng rậm, núi cao; tiếp đến là những cung đường gùi thồ. Khi chiến trường yêu cầu đánh to, thắng lớn và điều kiện cho phép, lớp lớp cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong, công nhân giao thông đã "Xẻ dọc Trường Sơn", bắc cầu, làm ngầm qua sông suối, xây dựng nên hệ thống đường vận tải, hành quân bằng cơ giới với tổng chiều dài hơn 17.000 cây số (trong đó có hơn 800 cây số đường kín và đường đông Trường Sơn đạt tiêu chuẩn quốc gia - cấp 4 miền núi), gần 3.500 cây số đường giao liên. Đường được mở gồm nhiều trục dọc - ngang nối từ miền Bắc vào các chiến trường miền Nam, Trung - Hạ Lào và Đông bắc Campuchia.

Quá trình mở đường cũng là quá trình chiến đấu vô cùng quả cảm, mưu trí của các binh chủng trên tuyến; từng bước vô hiệu hoá

và làm thất bại chiến lược "chiến tranh ngăn chặn", huỷ diệt bằng các loại vũ khí, khí tài tối tân hiện đại của đế quốc Mỹ; hạn chế và khắc phục sự huỷ hoại của điều kiện tự nhiên, giữ vững những con đường, xây dựng thể trận cầu đường vững chắc. Thể trận cầu đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh được một học giả phương Tây ví như "Trận đồ bát quái xuyên rừng rậm".

Xây dựng cơ sở hạ tầng, với phương châm xây dựng cầu đường đi trước một bước vừa mang tính chiến lược vừa mang tính chiến dịch, bảo đảm thắng lợi cho nhiệm vụ chi viện chiến lược và phục vụ chiến dịch.

Tuy vậy, nhìn tổng thể quá trình xây dựng cầu đường phục vụ chi viện chiến trường, chúng tôi thấy còn hai hạn chế lớn là:

- Chưa quán triệt thấu đáo tư tưởng cơ bản, lâu dài, nên chưa xây dựng đường để vận tải cơ giới cả hai mùa mưa - nắng.
- Chưa nhạy bén, sáng tạo sử dụng lợi thế rừng già che khuất để mở những tuyến đường kín, kể cả đường sử dụng cho các xe cơ giới loại nhỏ chạy sâu vào các hướng chiến trường.

Nguyên nhân của những hạn chế kể trên, phần thuộc về nhận thức, phần bởi "lực bất tòng tâm"... Còn "hệ quả" là ảnh hưởng không nhỏ đến năng lực, tốc độ vận tải chi viện các chiến trường cho đến đầu năm 1971 - khi ta chủ trương hoàn chỉnh thể trận cầu đường trên tuyến chi viện chiến lược, làm chủ toàn tuyến cả đêm và ngày.

Tổ chức vận tải cơ giới trong đội hình chiến đấu của bộ đội hợp thành chống chiến tranh ngăn chặn, mạng thông tin chỉ huy là một công trình cơ sở hạ tầng có ý nghĩa vô cùng quan trọng - là hệ thống "thần kinh" chỉ huy. Không có mạng thông tin thông suốt, không thể chỉ huy bộ đội hợp thành chiến đấu chống chiến tranh ngăn chặn, tổ chức vận chuyển chi viện thắng lợi.

Bước đầu tổ chức vận tải cơ giới quy mô toàn tuyến chúng ta gặp không ít khó khăn trong tổ chức chỉ huy, hiệu quả vận chuyển thấp, chịu nhiều tổn thất. Một trong những nguyên nhân là do ta chưa xây dựng hoàn chỉnh mạng thông tin để kết hợp được cả chỉ đạo và chỉ huy.

Từ năm 1967, Bộ Tư lệnh Trường Sơn tập trung xây dựng tuyến thông tin tải ba nối với Trạm cơ vụ A72 (tại Lệ Thủy, Quảng Bình) của Bộ Tư lệnh Thông tin liên lạc. Đến năm 1971, hệ thống đường thông tin dây trần đã kéo dài suốt dọc tuyến chi viện chiến lược, với tổng chiều dài cả tây - đông Trường Sơn hơn 1.350 km, bảo đảm liên lạc thông suốt, vững chắc giữa Bộ Tư lệnh tới các đơn vị trên toàn tuyến...

Sau khi Hiệp định Paris được ký kết, cùng với xây dựng đường đông Trường Sơn, đường thông tin tải ba được kéo xuyên qua Tây Nguyên vào tới miền Đông Nam Bộ (Bù Đăng). Đường thông tin tải ba xuyên Bắc - Nam và mạng thông tin vô tuyến đã thực hiện xuất sắc chức năng vừa phục vụ cho chỉ đạo, chỉ huy từ Trung ương tới các chiến trường, vừa bảo đảm chỉ huy thông suốt giữa Bộ Tư lệnh Trường Sơn với các lực lượng trên toàn tuyến.

Cùng với hệ thống đường vận tải cơ giới và mạng thông tin, hệ thống đường ống xăng dầu qua địa bàn Trường Sơn là cơ sở hạ tầng của việc chuyển tải xăng dầu cung cấp cho các chiến trường nam Đông Dương và bảo đảm cho các lực lượng vận tải. Xây dựng tuyến đường ống xăng dầu vượt địa hình thiên hiểm Trường Sơn là một quyết định táo bạo, một sáng tạo chiến lược.

Từ năm 1968 đến năm 1975, khi đối phương tiến hành chiến tranh ngăn chặn ở mức cao nhất, Quân uỷ Trung ương chỉ đạo xây dựng tuyến đường ống từ tỉnh Quảng Bình (nối với tuyến đường ống quốc gia khởi nguồn từ cảng Cái Lân - Quảng Ninh) vượt sang tây Trường Sơn, kéo thẳng xuống ngã ba biên giới; sau đó lắp đặt tuyến đường ống đông Trường Sơn qua miền tây Trị-Thiên vào Sa Thầy (Kontum) tới điểm cuối là Bù Gia Mập (tỉnh Bình Phước).

Tuyến đường ống xăng dầu cùng với hệ thống cột xăng cấp phát, xuyên qua hàng nghìn cây số núi rừng Trường Sơn, nhiều quãng phải vượt qua địa hình vô cùng hiểm trở - núi cao 700 mét, đã tạo thêm một phương thức vận chuyển nhiên liệu lỏng hiện đại, nhanh, an toàn, tiết kiệm trên tuyến chi viện chiến lược, chuyển tải hơn 270.000 tấn xăng dầu đáp ứng yêu cầu vận tải cơ giới quy mô lớn, cơ động binh khí kỹ thuật, bảo đảm cho các chiến trường và có dự trữ. Đây là một thành công to lớn của trí tuệ, ý chí, tài năng của con người Việt Nam, của những người lính Trường Sơn trong tổ chức thực hiện chi viện chiến lược.

Không chỉ phục vụ cho chiến tranh giải phóng, chiến tranh bảo vệ Tổ quốc, cơ sở hạ tầng - đặc biệt là cầu đường mà các binh chủng trên tuyến tạo dựng được còn có ý nghĩa, tác dụng lớn lao đối với sự nghiệp quốc phòng, phát triển kinh tế - văn hoá ở các địa bàn phía tây các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên sau chiến tranh.

4. Xây dựng con người về chính trị, tư tưởng và trình độ kỹ thuật, chiến thuật, trình độ chỉ huy là yếu tố hàng đầu để hoàn thành nhiệm vụ.

Nghệ thuật quân sự được vận dụng vào tổ chức vận tải chiến lược với nhiều nội dung, nhiều chiều cạnh, trong đó có việc xây dựng

con người - chủ thể của mọi hành động, giải quyết tốt mối quan hệ giữa yếu tố con người với phương tiện vật chất kỹ thuật để tạo sức mạnh tổng hợp...

Chiến đấu trên một mặt trận vô cùng ác liệt - nơi thử thách ý chí, trí tuệ, lòng quả cảm của con người Việt Nam với vũ khí, phương tiện chiến tranh tối tân, hiện đại của đế quốc Mỹ; chiến đấu trên một chiến trường rừng núi, xa hậu phương, khó khăn, thử thách, thiếu thốn chồng chất..., bộ đội Trường Sơn đã đặt lên hàng đầu yếu tố con người. Xây dựng ý chí quyết chiến quyết thắng cho cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong, trên toàn tuyến; xây dựng những con người mà nòng cốt là cán bộ, đảng viên có dũng, có mưu, có năng lực, trình độ kỹ thuật chiến thuật, trình độ tổ chức chỉ huy để thực hiện thắng lợi nhiệm vụ là nhân tố quyết định mọi thắng lợi. Đây cũng là nội dung cơ bản có tầm quan trọng hàng đầu của công tác đảng, công tác chính trị.

Xây dựng con người, trước hết là giác ngộ sâu sắc tinh thần yêu nước, mục tiêu và lý tưởng cách mạng, tình hình và nhiệm vụ cách mạng..., làm cho các lực lượng trên tuyến chi viện chiến lược củng cố ý chí, lấy chủ động tiến công, kiên quyết, liên tục tiến công làm chủ đạo; tất cả toàn tâm toàn ý, cùng chung một hướng, nhằm thắng một mục tiêu; suy nghĩ và hành động bằng sức mạnh của khối óc con tim: "Tất cả vì giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, "Tất cả cho chiến trường, "Tất cả vì nghĩa vụ quốc tế cao cả" gắn độc lập dân tộc với Chủ nghĩa xã hội.

Xây dựng con người là giáo dục về chủ nghĩa anh hùng cách mạng, không sợ hy sinh, gian khổ; tinh thần quả cảm, sáng tạo, dám nghĩ dám làm, nhân ái, đoàn kết, kỷ luật... hình thành nhân cách sống, lao động và chiến đấu của mỗi thành viên trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn. Đây là nội dung cơ bản nhất được quán triệt sâu sắc, thống nhất tuyệt đối trong các kỳ hội nghị quân chính, sinh hoạt tổ chức Đảng, đoàn thanh niên, các đợt thi đua "Đột kích", "Tổng công kích"...

Để chiến thắng được kẻ thù là đế quốc Mỹ, ngoài nâng cao trình độ chính trị tư tưởng, tình cảm cách mạng, ý chí tiến công, Đảng ủy và Bộ Tư lệnh Trường Sơn rất chú trọng đến việc nâng cao năng lực trình độ khoa học kỹ thuật - chiến thuật, làm cho bộ đội nhất là đội ngũ cán bộ có khả năng đánh giá đúng địch-ta, biết bày mưu kế đánh địch, thực hiện thắng lợi nhiệm vụ chi viện chiến trường.

Toàn bộ nội dung và phương hướng xây dựng con người được khái quát thành phương châm chỉ đạo hoạt động của từng binh

chúng để cổ vũ, khơi dậy quyết tâm, lòng tự hào của cả tập thể và cá nhân.

Nhớ lại những ngày chiến đấu ác liệt, gian khổ nhất ở Trường Sơn, tôi rất xúc động và tự hào, bởi đó cũng chính là những tháng ngày đẹp đẽ nhất của những cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong, trên Đường Hồ Chí Minh. Ngày qua ngày cơm muối, rau tàu bay không đủ no; hy sinh, ốm đau, sốt rét, lắm khi thêm cả ánh mặt trời, một khoảng nhìn xa. Nhưng hết thảy, từ những người lính mà thời gian điểm bạc mái đầu đến những nam nữ thanh niên tóc còn vương bụi phấn học trò, đều lạc quan, tràn đầy sức sống; không chùn bước trước thử thách, hy sinh; kết thành một khối, ngoan cường dũng cảm đọ sức với kẻ thù, đối đầu với bom đạn và mọi thủ đoạn đánh phá của không lực Hoa Kỳ. Trong gian khó, hiểm nguy, bộ đội, thanh niên xung phong... ở Trường Sơn càng bộc lộ những đức tính, phẩm chất cao đẹp của mình: Tất cả vì chiến trường, vì sự nghiệp giải phóng miền Nam; vì đồng đội, đồng chí mà sẵn sàng hành động rất tự nguyện. Rét nhường áo, đau nhường thuốc, nhận cái chết về mình vì sự sống của con đường, của đồng đội...

Ý chí quyết chiến, quyết thắng, những đức tính cao đẹp được tích tụ, lắng đọng trong từng cán bộ, chiến sĩ trên đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh đã trở thành sức mạnh vật chất to lớn, giúp họ chuyển mình theo kịp mọi biến đổi của tình hình và chủ động trước thời cơ, vận hội lớn.

5. Tổ chức, phát triển bộ đội hợp thành.

Nghệ thuật quân sự là một phạm trù rộng, mang tính tổng hợp.

Tổ chức chỉ huy thống nhất bộ đội hợp thành là phạm trù vận dụng nghệ thuật để tạo sức mạnh tổng hợp trong các chiến dịch.

Quy mô và mục đích có khác nhau, nhưng từ chiến thuật, chiến dịch, đến chiến lược đều phải hội tụ được sức mạnh tổng hợp. Khi tương quan lực lượng ta yếu hơn đối phương thì ta sử dụng có hiệu quả sức mạnh tổng hợp để dần chuyển hoá từ yếu thành mạnh.

Khi ta mạnh hơn đối phương thì ta sử dụng sức mạnh tổng hợp quân - binh chủng hợp thành cộng với các yếu tố cơ bản khác của nhân dân, dân tộc và thời đại để giành thắng lợi quyết định.

Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã sớm ý thức sâu sắc về sức mạnh tổng hợp. Từ định hướng về quy hoạch của Trung ương, từng giai đoạn, từng năm, Bộ Tư lệnh Trường Sơn căn cứ vào yêu cầu chỉ viện chiến trường, thực lực của ta, hoạt động đánh phá ngăn chặn của địch, mà kiên trì tổ chức, điều chỉnh và phát triển không ngừng lực lượng bộ đội hợp thành của tuyến chi viện chiến lược - Đường

Hồ Chí Minh, mà đỉnh cao là sư đoàn binh chủng.

Năm 1965, khi tuyển chi viện chiến lược Trường Sơn chuyển sang vận tải cơ giới là chủ yếu, tuy dưới Bộ Tư lệnh có các ban chỉ huy phụ trách các tuyến với cung vận tải tương đối dài, sau đó là ban chỉ huy binh trạm phụ trách cung vận tải ngắn hơn. Dù tổ chức tuyến hay binh trạm, nhưng do thiếu thống nhất chỉ huy bộ đội hợp thành nên không đủ sức cản phá địch và khắc phục hậu quả do địch đánh phá.

Trên cơ sở tổng kết thực tiễn, phân tích một cách khoa học, kết luận các nguyên nhân chủ yếu không chống trả nổi sự đánh phá của địch, tổn thất lớn, hiệu quả vận tải thấp, từ mùa khô 1966-1967, Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã tổ chức các binh trạm chỉ huy thống nhất lực lượng bộ đội hợp thành (công binh, vận tải, phòng không, bộ binh, thông tin...). Ngoài các binh trạm, trực thuộc Bộ Tư lệnh còn có các trung đoàn binh chủng cơ động để tăng cường kịp thời cho những nơi, những lúc cần thiết. Từ đó, bộ đội Trường Sơn đã hội tụ được sức mạnh tổng hợp, từng bước chặn đứng được tình trạng không quân Mỹ "làm mưa, làm gió", tạo được bước nhảy vọt về chất trong xây dựng lực lượng, thực hiện chi viện chiến trường ngày càng lớn.

Từ năm 1970 đến năm 1973, địa bàn tuyển chi viện chiến lược được mở rộng xấp xỉ 130.000 cây số vuông, lực lượng toàn tuyến gần 90.000 quân, có tới hơn 50 đơn vị và cơ quan trực thuộc Bộ Tư lệnh. Được Quân uỷ Trung ương và Bộ Tổng tư lệnh chấp thuận, toàn tuyến đã tổ chức thành năm sư đoàn khu vực. Mỗi sư đoàn khu vực đảm trách phục vụ một số hướng chiến trường. Dưới sư đoàn có các binh trạm và các trung đoàn binh chủng cơ động. Vị trí, nhiệm vụ, quy mô, cơ cấu, phạm vi phụ trách của từng sư đoàn được xác định rõ ngay khi thành lập là điều kiện thuận lợi để toàn tuyến thực hiện đạt hiệu quả cao hơn trên tất cả các mặt hoạt động: Mở đường, tác chiến, vận chuyển, bảo đảm hành quân...

Dưới góc độ vận trù của vận tải quân sự chiến lược cũng như quy mô tổ chức bộ đội hợp thành thì tổ chức sư đoàn chưa phải là đỉnh cao, cho phép đạt hiệu quả tốt nhất. Nhưng vào giai đoạn đó, đây là hình thức, quy mô tổ chức phù hợp với không gian, thời gian và thực lực của ta. Đồng thời đây cũng là một mô hình khẳng định khả năng tổ chức vận tải chiến lược trong đội hình bộ đội hợp thành quy mô lớn.

Hiệp định Paris được ký kết đã đưa tới một tình thế mới và tương quan lực lượng mới trên chiến trường Trường Sơn có lợi cho ta. Xét toàn diện yếu tố thế và lực, đồng thời đặc biệt nhạy cảm trước yêu

cầu chi viện của chiến trường, thúc đẩy thời cơ mới..., Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã đề nghị trên cho tổ chức các sư đoàn ô tô vận tải, sư đoàn công binh, bên cạnh các sư đoàn cao xạ, sư đoàn bộ binh. Việc thành lập các sư đoàn binh chủng chiến đấu và phục vụ chiến đấu trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, trong đó sư đoàn vận tải, sư đoàn công binh - các sư đoàn binh chủng đầu tiên của quân đội ta, đã tạo nên những "cú đấm tập trung" cho mặt trận xây dựng cầu đường và vận tải, nhằm giải quyết dứt điểm gọn khối lượng lớn về vật chất trước mắt trên từng hướng chiến trường và có dự trữ chiến lược.

Đầu năm 1974, lực lượng bộ đội hợp thành trực thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn gồm 9 sư đoàn binh chủng (4 sư đoàn công binh, 2 sư đoàn ô tô vận tải, 1 sư đoàn phòng không, 1 sư đoàn bộ binh, 1 đoàn chuyên gia giúp bạn), 12 trung đoàn binh chủng cơ động và một sư đoàn cao xạ, một trung đoàn tên lửa do Bộ phối thuộc. Với 2 sư đoàn và 2 trung đoàn xe vận tải, toàn tuyến đã có hơn 10.000 xe vận tải các loại, cộng với hơn 1.500 xe-máy phục vụ các binh chủng. Tổng quân số kể cả lực lượng phối thuộc và thanh niên xung phong là 120.000 người.

Như vậy, sau khi có Hiệp định Paris, vận tải quân sự chiến lược đã đạt đến đỉnh cao về quy mô tổ chức binh chủng hợp thành, về vận trù và hiệu quả. Sức mạnh của hai sư đoàn ô tô vận tải hoạt động trong thế chiến đấu hiệp đồng binh chủng của các sư đoàn phòng không, công binh, bộ đội xăng dầu, thông tin..., đã có bước phát triển đột biến, bảo đảm thoả mãn binh lực và cơ sở vật chất cho chiến trường Tổng tiến công và nổi dậy xuân 1975, đặc biệt góp phần quyết định làm nên "kỳ tích" cơ động ba quân đoàn chủ lực tiến công thần tốc vượt hàng nghìn cây số từ Bắc vào Nam tham gia trận quyết chiến chiến lược cuối cùng, giải phóng Sài Gòn, giải phóng hoàn toàn miền Nam.

6. Phối hợp chặt chẽ với các chiến trường, các tuyến vận tải phía sau; đồng thời phối hợp với Quân khu Trung - Hạ Lào, quân và dân Đông bắc Campuchia xây dựng thành công tuyến chi viện chiến lược căn cứ chiến lược nam Đông Dương.

Học thuyết quân sự của Đảng ta khẳng định: Căn cứ địa - hậu phương là một trong những nhân tố thường xuyên quyết định thắng lợi của chiến tranh.

Trong kháng chiến chống Mỹ cứu nước, miền Bắc xã hội chủ nghĩa là căn cứ địa của cả nước, là hậu phương lớn của tiền tuyến lớn miền Nam. Vừa xây dựng Chủ nghĩa xã hội, vừa chống chiến

tranh phá hoại của đế quốc Mỹ, miền Bắc vừa dốc sức chi viện sức người, sức của cho tiền tuyến lớn miền Nam, góp phần quyết định thắng lợi sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Miền Bắc với chức năng hậu phương lớn là chỗ dựa vững chắc để tạo nhiều hình loại, quy mô căn cứ trên các chiến trường, trong đó có căn cứ chiến lược Đường Hồ Chí Minh.

Căn cứ chiến lược Đường Hồ Chí Minh cả đông và tây Trường Sơn xuyên qua địa bàn 20 tỉnh của ba nước Việt Nam, Lào, Campuchia; trong đó gồm 9 tỉnh của Việt Nam là: Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị (cả Vĩnh Linh), Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam, Kontum, Gia Lai, Đắk Lắk, Bình Phước; 7 tỉnh của Lào là: Bô Li Khăm Xay, Khăm Muộn, Savanakhet, Saravan, Xê Công, A-tô-pơ, một phần tỉnh Chăm Pa Xắc; 4 tỉnh của Campuchia là: Stung Treng, Nat Ta Ra Ki Ki, Kra chiê, Mông Đun Ki Ri (Ô Ranh). Căn cứ chiến lược được xây dựng và sử dụng khác nhau (ở Việt Nam và Lào có những nét tương đồng).

Tuyến tây Trường Sơn - trên đất Lào từ Pác Pha Năng (đường 12) đến khu vực ba biên giới với chiều dài hơn 800 cây số, chiều ngang hơn 100 cây số, có ba cụm căn cứ lớn nằm trong rừng già, là: Lùm Bùm - Tha Mé, Chà Vằn, Phi Hà. Trên địa bàn Đông bắc Campuchia có căn cứ Xiêm Pạng, Stung Treng.

Tuyến đông Trường Sơn, trên đất Việt Nam, gồm miền tây các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, địa bàn các tỉnh Tây Nguyên là Sa Thầy và Bù Gia Mập, Bù Đốp thuộc miền Đông Nam Bộ.

Tất cả những căn cứ kể trên, từ năm 1972 trở đi là nơi dự trữ và cung cấp vũ khí, đạn dược, xăng dầu, lương thực; nơi trú quân, huấn luyện bộ đội, tập kết các binh chủng kỹ thuật để tiếp tục bổ sung cho chiến trường. Căn cứ cũng là nơi đặt các bệnh viện, các đội điều trị thương bệnh binh, các xưởng sửa chữa xe-pháo, là trung tâm giao thông rẽ ra các hướng chiến trường. Căn cứ trung tâm Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị có cảng biển, cảng sông, sân bay dã chiến.

Suốt 16 năm xây dựng và chiến đấu thực hiện chi viện, tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh được hậu phương miền Bắc chăm lo mọi mặt, tạo mọi điều kiện thuận lợi, chi viện nhân lực, lương thực, thực phẩm... Hầu hết các tỉnh đều có thanh niên xung phong, dân công chung sức cùng bộ đội xây dựng đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh; cùng chia ngọt sẻ bùi, cùng chịu đựng gian khổ, hy sinh; chiến đấu ngoan cường dũng cảm, mưu trí,

lập công xuất sắc trên mặt trận chi viện chiến lược.

Các tỉnh trực tiếp nằm trong khu căn cứ trung tâm là Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị (cả Vĩnh Linh) trong nhiều năm đã coi chi viện cho tuyến vận tải quân sự Trường Sơn là nhiệm vụ trọng tâm.

Các tỉnh kể trên thường xuyên gắn chặt mọi hoạt động của địa phương với phục vụ bộ đội Trường Sơn. Mặc dù là địa bàn bị địch đánh phá ác liệt; hầu như không còn con đường, cây cầu, bến phà nào không bị đánh phá; gia đình nào cũng phải chịu mất mát, hy sinh, nhưng Đảng bộ, quân và dân các địa phương vừa đánh trả máy bay, tàu chiến địch có hiệu quả, vừa dồn sức người sức của chi viện chiến trường, chi viện cho tuyến đường Trường Sơn.

Cũng trong 16 năm ấy, các Bộ trong Chính phủ, Ban Thống nhất Trung ương, Bộ Quốc phòng cùng chỉ đạo và tạo mọi điều kiện giúp đỡ bộ đội Trường Sơn hoàn thành nhiệm vụ.

- Ngành giao thông vận tải, từ Bộ đến ty (sở) giao thông vận tải các tỉnh, đặc biệt là các lực lượng trực thuộc Bộ, đều lấy việc xây dựng, bảo đảm giao thông vận tải, chi viện chiến trường là nhiệm vụ trọng tâm.

Về giao thông: Ngoài việc xây dựng, bảo đảm giao thông từ biên giới Việt - Trung đến Vĩnh Linh, Bộ Giao thông vận tải thường xuyên cử các đồng chí Thứ trưởng, cán bộ thiết kế, lực lượng giao thông chủ lực như Ban 67, liên tục phối hợp giúp bộ đội Trường Sơn; đồng thời, thường xuyên tăng cường cho tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn nhiều kỹ sư cầu đường, lực lượng khảo sát thiết kế; xe-máy, xe vận tải.

Về vận tải: Đã huy động các phương tiện vận tải: đường sắt, đường bộ, đường biển, đường sông, liên tục vận chuyển tạo chân hàng và chuyển quân giao cho tuyến vận tải quân sự chiến lược Trường Sơn.

- Bộ Quốc phòng là cơ quan trực tiếp chỉ đạo tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh. Bộ Tổng tham mưu, Tổng cục Hậu cần, Tổng cục Chính trị... là các cơ quan giúp Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng, đã chăm lo mọi mặt cho bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh; Quân khu 4, các quân - binh chủng: Phòng không - Không quân, Công binh, Thông tin, Viện Khoa học quân sự... thường xuyên phối hợp chặt chẽ và chi viện kịp thời lực lượng, khí tài, trang bị kỹ thuật cho bộ đội Trường Sơn.

Quân chủng Phòng không - Không quân lúc đầu dùng máy bay thả hàng, về sau chi viện đặc lực cao xạ, tên lửa; chuẩn bị sẵn sàng để khi cần, dùng không quân chiến đấu bảo vệ các điểm vượt khẩu...

Quân chủng Hải quân đã kiên cường vận tải trên biển có hiệu quả trong một thời gian dài chi viện cho chiến trường, phối hợp với Đường Hồ Chí Minh - đường Trường Sơn...

Đặc biệt, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn là "con đẽ" của Tổng cục Hậu cần, nên từ đồng chí Chủ nhiệm, các đồng chí lãnh đạo Tổng cục, tới các cục chuyên ngành như: Vận tải, Quản lý xe, Quân y, Xăng dầu, Quân nhu... đã thường xuyên theo dõi sát sao diễn biến tình hình trên tuyến. Nhiều đoàn cán bộ chủ trì Tổng cục các cục đã trực tiếp vào tuyến giải quyết kịp thời mọi đề nghị của Bộ Tư lệnh Trường Sơn. Riêng Chủ nhiệm Tổng cục Đinh Đức Thiện, ngoài việc chỉ đạo thường xuyên, năm nào cũng vào công tác trên tuyến từ hai đến ba lần.

Cục Vận tải, Cục Quản lý xe, các lực lượng vận tải: đường bộ, đường sông, đường biển phía sau thuộc Tổng cục Hậu cần mặc dù bị địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt, vẫn kiên cường dũng cảm chuyển quân, chuyển hàng đầy đủ cho tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh. Đồng thời Cục Vận tải, Cục Quản lý xe thường xuyên chăm lo bổ sung lái xe, thợ kỹ thuật, vật tư thiết bị, đào tạo lái xe và thợ thoả mãn kịp thời cho tuyến; khi cần thì điều động cả đơn vị xe bổ sung, hoặc chạy vượt cung. Bằng tất cả mọi hành động phối hợp chi viện kể trên, các đơn vị vận tải thuộc Tổng cục Hậu cần đã thực hiện xuất sắc nhiệm vụ của lực lượng đứng ở vị trí đầu dây chuyền vận chuyển chi viện từ hậu phương miền Bắc tới các chiến trường.

Đối với chiến trường: Các tuyến, các lực lượng vận tải bằng xe, thuyền, bằng gùi thồ của các chiến trường, trong gian khổ, hy sinh đã kết hợp chặt chẽ với tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, tiếp nhận quân, nhận hàng.

Trên thực tế, tuyến vận tải quân sự Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh là "khúc ruột" để nối tuyến vận tải trên hậu phương miền Bắc với tuyến vận tải của các chiến trường, chiến dịch, thành một tuyến vận tải chiến lược liên hoàn, bền vững, thông suốt liên tục làm tròn nhiệm vụ chi viện cho các chiến trường nam Đông Dương, đặc biệt là chiến trường miền Nam.

Đây là một vấn đề có tính nhất quán trong đánh giá thành tựu của tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh.

Cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược kết thúc, Hiệp định Giơ-ne-vơ được ký kết, hoà bình đã lập lại ở cả Việt Nam, Lào và Campuchia, tuy mức độ thắng lợi mà mỗi nước giành được có

khác nhau.

Với mưu đồ độc chiếm Đông Dương làm bàn đạp thực hiện chiến lược toàn cầu phản cách mạng, đế quốc Mỹ đã đơn phương phá bỏ Hiệp định Giơ-ne-vơ, nhanh chóng hất cẳng Pháp, tiến hành chiến tranh xâm lược ba quốc gia có chủ quyền trên bán đảo này. Mỹ chọn Việt Nam làm trọng điểm, mưu đồ biến miền Nam Việt Nam thành thuộc địa kiểu mới của Mỹ. Đối với Lào và Cam-pu chia, mỗi nước Mỹ đều áp dụng một chính sách riêng. Nhưng về chiến lược chung, đế quốc Mỹ muốn cùng một lúc xâm lược cả ba nước bằng chiến tranh, bằng chia rẽ khối đoàn kết giữa ba dân tộc; dùng lãnh thổ của nước này làm bàn đạp để uy hiếp, tiến công xâm lược nước kia; ngăn chặn sự chi viện, hỗ trợ, phối hợp chiến đấu chống kẻ thù chung.

Trước tình hình đó, Đảng ta chủ trương giương cao ngọn cờ đoàn kết của Chủ tịch Hồ Chí Minh, phát huy truyền thống quý báu đoàn kết chiến đấu của ba dân tộc trong thời kỳ chống thực dân Pháp, kiên trì đẩy mạnh sự nghiệp đoàn kết, liên minh với nhân dân Lào và nhân dân Campuchia cùng chống kẻ thù chung là đế quốc Mỹ, bảo vệ chủ quyền quốc gia cho cả ba dân tộc, theo nguyên tắc: Tôn trọng độc lập chủ quyền, lợi ích và nguyện vọng chính đáng của mỗi dân tộc, giữ vững tinh thần độc lập, tự chủ của từng nước.

Ba nước Đông Dương với lợi thế chung biên giới đất liền, có dãy núi Trường Sơn hùng vĩ, có nhiều rừng già liên vùng kéo dài, nhiều cao nguyên nổi tiếng như: Tây Nguyên, Bloven, Đông bắc Campuchia; đất đai phì nhiêu, tài nguyên phong phú. Trong kháng chiến chống thực dân Pháp, nơi đây đã trở thành một căn cứ địa cách mạng liên hoàn, có tầm quan trọng chiến lược liên quốc gia.

Trước kẻ thù mới là đế quốc Mỹ, yêu cầu tất cả ba nước phải cùng hợp sức xây dựng căn cứ chiến lược đông - tây Trường Sơn thật vững chắc, làm "điểm tựa" cho các chiến trường nam Đông Dương. Đây là một biểu hiện sinh động, cụ thể sức mạnh đoàn kết liên minh chiến đấu của ba nước và của mỗi nước.

Từ chủ trương trên, Đảng ta đã đề nghị với hai Đảng bạn, cho phép ta tạm thời sử dụng một bộ phận đất đai dọc hành lang tây Trường Sơn ở Trung - Hạ Lào và đường 13, sông Mê Công - Đông bắc Campuchia để mở tuyến chi viện và xây dựng căn cứ chiến lược chung cho các chiến trường nam Đông Dương. Từ đó, Bộ Chính trị ba Đảng giao cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn thống nhất phối hợp với quân và dân bạn ở Trung - Hạ Lào đánh địch, giải phóng đất đai, mở rộng và bảo vệ vững chắc hành lang tuyến chi viện chiến lược

Trường Sơn.

Quá trình làm nhiệm vụ trên tuyến, Bộ Tư lệnh Trường Sơn thường xuyên phối hợp chặt chẽ với các quân khu và các tỉnh của bạn có tuyến đường đi qua, thống nhất kế hoạch giúp đỡ nhau trên các mặt: Chi viện lẫn nhau, tác chiến giải phóng đất đai, xây dựng cơ sở cách mạng, bảo vệ vùng giải phóng, bảo vệ hành lang tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn.

Quan hệ phối hợp, đoàn kết giữa bộ đội Trường Sơn, lực lượng chuyên gia do Bộ Tư lệnh Trường Sơn chỉ đạo trực tiếp với quân và dân bạn ở Trung - Hạ Lào là quan hệ hiếm có. Trong chiến đấu gian khổ, hy sinh, ta và bạn vẫn một lòng một dạ chung thủy, son sắt, giúp đỡ nhau, chi viện lẫn nhau vô điều kiện.

Những đồng chí, bạn hữu thân tình, tiêu biểu thường xuyên làm việc với nhau, mà giờ đây vẫn còn lưu đậm trong ký ức của chúng tôi là: Đồng chí Khăm-tày Xi-phăn-đon - Chính uỷ kiêm Tư lệnh Quân khu Hạ Lào; các đồng chí Uynh Kong, Xỏm Xắc - Tư lệnh Quân khu Trung Lào, đồng chí Xun-thon Thép-a-xa - Tỉnh đội trưởng tỉnh Chăm Pa Sắc; các đồng chí: Xa-u-la, Xi Phương - Tỉnh đội trưởng Tỉnh Xê Công, đồng chí Xồm-na-xay - Tỉnh đội trưởng tỉnh Savanakhet... cùng hàng trăm đồng chí khác, đều là những đồng chí chí cật, kiên cường, dũng cảm, đồng cam cộng khổ, trong chiến đấu đầy ác liệt hy sinh cũng như trong sinh hoạt muôn vàn khó khăn thiếu thốn... Biết bao người dân các bộ tộc Lào tự nguyện dời làng, dời bản cho bộ đội Trường Sơn mở đường; không ít lần nhân dân bạn nhường nhịn hạt gạo cuối cùng của mình để dành chi viện cho bộ đội Trường Sơn vượt qua khó khăn, thiếu thốn... là những biểu trưng sáng ngời của tình đoàn kết Việt - Lào trên tuyến chi viện chiến lược tây Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh.

Chủ tịch Hồ Chí Minh từng dạy: "Giúp bạn là, tự giúp mình". Không những cán bộ, chiến sĩ quân đội ta thấm nhuần mà cán bộ, bộ đội và nhân dân Lào cũng nhận thức và làm theo hướng đó, nên càng trong chiến đấu ác liệt, quan hệ Việt - Lào càng gắn kết, thủy chung.

Các tỉnh vùng Đông bắc Campuchia có liên quan đến tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn, tuy có khác với quân và dân Lào, nhưng đều có quan hệ tốt đẹp với bộ đội Trường Sơn. Các tỉnh: Stung Treng, Mông Đun Ki Ri, Ra Ta Na Ki Ri, Kra Chiê và một số địa phương khác, dưới thời Quốc trưởng Sihanouk cũng như thời gian sau đó đã tạo điều kiện thuận lợi cho ta mua lương thực, thực phẩm, cho mượn đường 13, đường sông Mê Công để vận tải chi

viện cho Nam Bộ, chi viện cho bạn; đặc biệt là giúp vận chuyển vũ khí hạng nặng để bạn giải phóng Phnôm Pênh năm 1975.

Cùng chung kẻ thù, cùng chung mục tiêu chống đế quốc Mỹ xâm lược, giải phóng đất nước, giành độc lập, tự do cho mỗi nước, Việt Nam, Lào và Campuchia đều có trách nhiệm phối hợp, đoàn kết chi viện lẫn nhau; xây dựng các tuyến vận tải chi viện nối tiếp nhau, dựa vào nhau; tuyến sau tiếp sức cho tuyến trước. Đường tây, đông Trường Sơn nối với các tuyến vận tải ra các chiến trường, nối với các tuyến đường của hai nước bạn, hình thành một mạng giao thông vận tải chi viện chiến lược, thành một chiến trường đánh địch, một căn cứ chiến lược liên hoàn, vững bền, thống nhất và đã giành thắng lợi vẻ vang trong cuộc đối đầu với chiến tranh ngăn chặn quyết liệt trong 16 năm của đế quốc Mỹ.

Đường lối "Đoàn kết - liên minh chiến đấu" đúng đắn của ba Đảng anh em là cội nguồn tạo nên thế và lực tổng hợp, tiếp sức cho nhau. Đây cũng chính là nguyên nhân cơ bản để chúng ta đánh thắng cuộc chiến tranh ngăn chặn của đế quốc Mỹ đối với tuyến chi viện chiến lược của các chiến trường nam Đông Dương.

16 năm - gần sáu nghìn ngày đêm đương đầu với cuộc chiến tranh ngăn chặn vô cùng ác liệt, với bao hy sinh gian khổ không tả xiết các binh chủng trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn đã bện kết thành một lực lượng gang thép, một tập thể Anh hùng, hoàn thành xuất sắc sứ mệnh lịch sử mà Đảng, nhân dân giao phó là thực hiện thắng lợi nhiệm vụ chi viện chiến lược, "Góp một nhân tố quyết định để đưa sức mạnh cả nước vào cuộc chiến đấu chống đế quốc Mỹ xâm lược đi đến toàn thắng".

Đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, con đường mang hồn của những người đi cứu nước với tinh thần "Không có gì quý hơn độc lập tự do!" là một điểm sáng, một dấu son chói lọi trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc ta trong thời đại Hồ Chí Minh.

Cuộc kháng chiến chống Mỹ kết thúc thắng lợi, cùng cả nước, những người lính Trường Sơn bước vào thời kỳ thực hiện hai nhiệm vụ chiến lược của Đảng.

Những năm tháng gần đây, tôi đã gặp những người lính Trường Sơn xun trong Tổng công ty xây dựng Trường Sơn, trên mọi nẻo đường; họ đang có mặt trên những "công trình thế kỷ" của đất nước thời kỳ dựng xây, đổi mới. Tôi như thấy một ATP khốc liệt thời chiến tranh tái hiện ở công trường xây dựng Nhà máy thủy điện Hoà Bình, như thấn một Xiêng Phan mới ở thủy điện Ya Ly, Đray Hlinh..., khi

những người lính Trường Sơn lại "Đổ mồ hôi, sôi nước mắt" ở các công trường này. Cũng những người lính năm nào trộn mồ hôi, máu và nước mắt của mình với đất đá Trường Sơn để san lấp hố bom, giành giật với địch từng mét đường trọng điểm, giờ đây đang làm chủ biết bao phương tiện thi công hiện đại, làm giàu thêm, đẹp thêm cho đất nước bởi các tuyến đường cao tốc: Bắc Thăng Long - Nội Bài, Láng - Hoà Lạc, đường 5 Hà Nội - Hải Phòng... Và nhiều đơn vị với đầy đủ phiên hiệu những sư đoàn binh chủng thiện chiến thuộc Bộ Tư lệnh Trường Sơn trước đây: 470, 472, 473... đã lần lượt trở lại xây dựng, nâng cấp các trục đường đông Trường Sơn, góp phần phát triển kinh tế - xã hội của Tây Nguyên bất khuất anh hùng, giàu tiềm năng, nhưng cũng không ít khó khăn trên bước đường góp sức từng bước công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

Gần đây, mỗi lần vào công tác ở Tây Nguyên, tôi lại trở về thăm một vài đoạn đường Trường Sơn của thời đánh Mỹ, thăm lại bà con các dân tộc nơi tuyến đường đi qua. Biết tôi nguyên là Tư lệnh Bộ đội Trường Sơn, Alăng Chinh - một phụ nữ người Kơ Tu nói: "Nay có nhiều quãng, cỏ đã mờ đường. Nhưng đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh không bao giờ mờ đi trong lòng đồng bào dân tộc Kơ Tu!".

Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đã đi vào lịch sử. Cuộc chiến đấu trên đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh cũng thuộc về lịch sử. Nhưng con đường vẫn còn đó với thời gian, với lòng người, với sự trường tồn của dân tộc ta và đang được sử dụng. Bởi lịch sử là một dòng chảy vĩnh hằng, liên tục từ quá khứ tới tương lai.

Với ý chí độc lập, tự cường, với chiến lược cách mạng tiến công, đất nước ta đang tiến bước trên con đường đổi mới, trong bối cảnh đan xen và đối chọi gay gắt giữa thời cơ và nguy cơ, giữa thuận lợi và khó khăn. Nhất định Đảng ta, dân tộc ta sẽ vượt qua những thách thức to lớn đó, giành thắng lợi trong công cuộc công nghiệp hoá và hiện đại hoá, tiếp tục xây dựng Chủ nghĩa xã hội thành công.

Với hoài bão của các thế hệ đi trước "xuyên qua" hai cuộc chiến tranh chống ngoại xâm và ước mơ của đồng bào dân tộc miền núi, mong muốn thế hệ hôm nay và mai sau là Đường Hồ Chí Minh - con đường một thời men theo chân núi Trường Sơn sẽ thành một tuyến xuyên quốc gia thứ hai, xoá đi thế độc đạo xuyên Bắc - Nam, làm cho đất nước chủ động trong mọi tình huống: Chống thiên tai, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, gắn miền núi với đồng bằng; gắn kết nước ta với hai nước bạn Lào, Campuchia.

Nghĩ về đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh thời đánh Mỹ,

nghĩ về sức sống kỳ diệu của con đường đó trong tình cảm, lý trí của những thế hệ người Việt Nam sau này; chứng kiến sự trưởng thành của những người lính kế thừa truyền thống của bộ đội Trường Sơn và suy ngẫm những đánh giá của các anh Lê Duẩn, Trường Chinh, Phạm Văn Đồng, Võ Nguyên Giáp, Văn Tiến Dũng... về đường Trường Sơn, trong tôi lại trào dâng những cảm xúc dữ dội. Xin được dẫn lại mấy dòng lưu bút của đồng chí Tổng Bí thư Đảng (đã quá cố) - anh Lê Duẩn ở sổ vàng truyền thống Bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, cũng là để "gợi" lại những dòng ký ức của tôi về "Đường xuyên Trường Sơn" - con đường huyền thoại này:

"Đường Hồ Chí Minh là một chiến công chói lọi trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc ta. Đường Hồ Chí Minh 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 của tương lai giàu có của Tổ quốc ta.

Đó cũng là con đường đoàn kết của các dân tộc, của ba nước Đông Dương...

Quang vinh thay bộ đội Trường Sơn anh hùng đã chiến đấu và chiến thắng trên con đường mang tên Bác Hồ vĩ đại.

Hà Nội - Hè 1999

Kỷ niệm 40 năm đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh.

Đổng Sĩ Nguyên

1 Tài liệu mật của Bộ Quốc phòng Mỹ, tập 11. Việt Nam thông tấn xã ấn hành, tr. 247.

2 Tài liệu mật... Tlđd. tr.568.

3 Oét mo-len; Một quân nhân tường trình, tập III. Thư viện Quân đội dịch, 1982.

4 Mai-con Mác-lia: Việt Nam - Cuộc chiến tranh mười nghìn ngày, Nhà xuất bản Sự thật. Hà Nội. 1990.

5 Ngay từ khi Tuyên 559 lật cánh sang tây Trường Sơn, cán bộ, chiến sĩ Trường Sơn có kế sách rất hay là "ăn củ trả cây". Bộ đội hành quân qua nương sắn của bất cứ đơn vị nào có thể lấy củ để ăn, song phải chặt mấy "hom" trồng lại.

6 Nghi binh thực: sử dụng một số xe hồng, bật đèn cốt chạy, hoặc dùng đèn ắc-quy có điều khiển.

7 Thư của Chủ tịch Hồ Chí Minh gửi các họa sĩ ở Việt Bắc năm 1951.

Nguồn: vnthuquan.net

Người đăng: NHDT

Thời gian: 28/08/2006 7:56:03 CH