

SỞ VĂN HÓA, THỂ THAO VÀ DU LỊCH
THƯ VIỆN LÂM ĐỒNG

THÔNG TIN CHUYÊN ĐỀ
**KỶ NIỆM 60 NĂM NGÀY
MỞ ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN**
(23/10/1961 – 23/10/2021)



Đà Lạt, tháng 10 năm 2021

MỤC LỤC

PHẦN I: LỊCH SỬ HÌNH THÀNH VÀ NHỮNG CÂU CHUYỆN VỀ ĐƯỜNG MÒN HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Lời nói đầu.....	3
Bến Vũng Rô trong ký ức người anh hùng	4
Chuyện về người thuyền trưởng tàu không số	6
Chuyện về những con người “như chân lý sinh ra” trên mỗi chuyến tàu không số.....	11
Ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển.....	15
Người kể chuyện bằng thơ về đường Hồ Chí Minh trên biển	19
Người mở đường Hồ Chí Minh trên biển cho đoàn tàu không số.....	21
Những người mở đường trên biển.....	23
Quá trình hình thành và phát triển đường Hồ Chí Minh trên biển (1961-1975).....	27
Tàu không số - những câu chuyện huyền thoại.....	45
Trầm tích đường Hồ Chí Minh trên biển.....	49

PHẦN II: ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN – GIÁ TRỊ LỊCH SỬ VÀ Ý NGHĨA THỜI ĐẠI

Đoàn tàu không số và đường Hồ Chí Minh trên biển: Biểu tượng của chủ nghĩa anh hùng cách mạng	52
Đường Hồ Chí Minh trên biển, con đường huyền thoại	54
Đường Hồ Chí Minh trên biển đối với cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước của dân tộc Việt Nam	58
Đường Hồ Chí Minh trên biển - một chiến lược sáng tạo của Đảng.....	64

***Thông tin chuyên đề Kỷ niệm 60 năm Ngày mở Đường Hồ Chí Minh trên biển
(23/10/1961 – 23/10/2021)***

Đường Hồ Chí Minh trên biển, một nhân tố góp phần quyết định thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước.....	66
Đường Hồ Chí Minh trên biển - một quyết định chiến lược góp phần to lớn làm nên đại thắng mùa Xuân năm 1975.....	74
Đường Hồ Chí Minh trên biển - một sáng tạo chiến lược của Đảng trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước	81
Đường Hồ Chí Minh trên biển - tầm vóc và ý nghĩa lịch sử	87
Đường Hồ Chí Minh trên biển - thiên anh hùng ca bất tử	90
Đường Hồ Chí Minh trên biển - tuyến vận tải chiến lược huyền thoại.....	95

LỜI NÓI ĐẦU

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, để đáp ứng yêu cầu của tình hình cách mạng, kịp thời chi viện người và vũ khí cho chiến trường miền Nam, Đảng ta đã quyết định mở hai con đường chiến lược: Đường Hồ Chí Minh - đường Trường Sơn và đường Hồ Chí Minh trên biển.

Đường Hồ Chí Minh trên biển là một kỳ tích, là sự độc đáo và sáng tạo của chiến tranh nhân dân dưới sự lãnh đạo của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh. Những năm làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí, đạn dược cho quân và dân miền Nam đánh Mỹ, từ lúc dùng thuyền gỗ không có thiết bị phương tiện kỹ thuật đi biển cho đến khi sử dụng tàu sắt hàng trăm tấn, tuyến đường biển đã lập nên nhiều chiến tích khiến kẻ thù phải kinh ngạc. Trong những đêm bão tố sóng to, gió lớn, những khi bị phát hiện buộc phải nổ súng chiến đấu với kẻ địch mạnh hơn nhiều lần..., những chiến sĩ, thủy thủ trên những con tàu không số ấy đã vượt qua tất cả và giành thắng lợi. Đường Hồ Chí Minh trên biển - con đường oanh liệt gắn liền với tinh thần chiến đấu dũng cảm, ngoan cường, sự hy sinh anh dũng của biết bao cán bộ, chiến sĩ... nơi gửi gắm cả số phận, cuộc đời của những người đã viết nên trang sử ca anh hùng của đất nước. Năm tháng sẽ qua đi, nhưng kỳ tích về con đường vận chuyển chiến lược trên biển cùng với những chiến công chói lọi đánh Mỹ và thắng Mỹ của dân tộc ta vẫn còn nguyên vẹn mãi muôn đời.

Nhân dịp Kỷ niệm 60 năm Ngày mở Đường Hồ Chí Minh trên biển (23/10/1961 - 23/10/2021), Thư viện Lâm Đồng sưu tầm, biên soạn, cung cấp đến quý bạn đọc những tài liệu viết về đường Hồ Chí Minh trên biển nhằm giúp bạn đọc hiểu thêm về sức sống diệu kỳ của tuyến đường suốt những năm dưới mưa bom, bão đạn của kẻ thù.

Các tài liệu được sưu tầm từ những trang website chính thống của Trung ương, địa phương và ngành, đang lưu hành tại Việt Nam, được Thư viện Lâm Đồng ghi lại nguồn trích rõ ràng.

Các tiêu đề tài liệu trong thư mục được sắp xếp theo trật tự bảng chữ cái và có mục lục kèm theo, để người dùng tin dễ tìm đọc.

Rất mong nhận được ý kiến đóng góp của quý bạn đọc để các thư mục sau được hoàn chỉnh hơn. Xin chân thành cảm ơn!

Thư viện Lâm Đồng

PHẦN I: LỊCH SỬ HÌNH THÀNH VÀ NHỮNG CÂU CHUYỆN VỀ ĐƯỜNG MÒN HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

1. HỒNG SÁNG. Bến Vũng Rô trong ký ức người anh hùng / Hồng Sáng, Thanh Hằng // Quân đội nhân dân online. - 2021. - Ngày 24 tháng 6.

Mỗi khi có dịp trở về bến Vũng Rô, xã Hòa Xuân Nam (Đông Hòa, Phú Yên), Trung tá, Anh hùng LLVT nhân dân, cựu chiến binh (CCB) Hồ Đắc Thanh, nguyên Thuyền trưởng Tàu 41 (1964-1966) lại nhớ về những lần cùng đồng đội vượt sóng dữ biển khơi, chở vũ khí, đạn dược, thuốc men chi viện cho tiền tuyến miền Nam, góp phần đánh thắng giặc Mỹ xâm lược.

Đã bước sang tuổi 87 nhưng CCB Hồ Đắc Thanh còn rất khỏe mạnh và nhớ chi tiết mỗi chiến công đã trở thành huyền thoại của tàu không số. Nhắc đến đợt mở đường vào bến Vũng Rô hơn nửa thế kỷ trước, giọng ông rộn ràng : “Sau chuyến đi Cà Mau thắng lợi trở về, ngày 1-11-1964, cán bộ, chiến sĩ Tàu 41, Đoàn 125 (tiền thân của Lữ đoàn Hải quân 125, Quân chủng Hải quân), tiến hành họp rút kinh nghiệm, đồng thời tranh thủ nghỉ ngơi sau thời gian dài vật lộn với sóng to gió lớn thì nhận được lệnh về cảng Đồ Sơn (Hải Phòng) nhận nhiệm vụ mới. 10 ngày sau, tàu cập cảng Đồ Sơn. Ban chỉ huy tàu được gặp trực tiếp Thiếu tướng Tạ Xuân Thu, Tư lệnh Hải quân. Mặc dù đồng chí tư lệnh chưa giao nhiệm vụ, nhưng qua tám hải đồ, mọi ký hiệu tình hình đều tập trung vào vùng biển Phú Yên, tôi phần nào hiểu tầm quan trọng của nhiệm vụ lần này”.



Cựu chiến binh Hồ Đắc Thanh (thứ tư, từ trái qua) tham quan Bảo tàng Hải quân (ảnh chụp trước ngày 27-4-2021)

Như đoán được suy nghĩ của Thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh, Thiếu tướng Tạ Xuân Thu ra lệnh: "Hiện nhu cầu vũ khí ở chiến trường Khu 5 hết sức bức thiết. Theo chỉ thị của trên, ta phải nhanh chóng đưa hàng vào Vũng Rô. Đây là nơi có vùng nước sâu, tàu ra vào không phụ thuộc thủy triều, lại nằm sát đường sắt và Quốc lộ 1, nơi địch rất sợ hờ. Nếu biết lợi dụng yếu tố bí mật, bất ngờ, ta sẽ thành công”.

Sau khi nhận nhiệm vụ, Ban chỉ huy Tàu 41 bắt tay ngay vào nghiên cứu hải đồ, tính toán thủy triều, nhận dạng mục tiêu, tìm hướng đi tránh radar. Cùng với đó, công tác chuẩn bị cho chuyến đi hết sức khẩn trương. Một số anh em quê ở Phú Yên được đưa về tàu làm thủy thủ. CCB Hồ Đắc Thanh kể tiếp: “Hôm ấy là ngày 16-11-1964, đồng chí Tư lệnh Hải quân, Đoàn trưởng và Chính ủy Đoàn 125 đều có mặt, ôn tồn thăm thiết cán bộ, chiến sĩ Tàu

41 trước giờ xuất phát. Khi tàu vươn khơi, chúng tôi như mang theo những lời động viên: Chúc Tàu 41 hành trình thuận buồm xuôi gió. Bộ Tư lệnh chờ tin thắng lợi của các đồng chí!”.

Suốt hành trình, Tàu 41 phải đối mặt với muôn vàn khó khăn, gian khổ, vừa tìm cách tránh các trận bão, vừa khéo léo đối phó với kẻ thù để bảo vệ an toàn vũ khí, đạn dược, thuốc men, là mồ hôi nước mắt của đồng bào miền Bắc XHCN gửi cho quân và dân miền Nam, góp phần đánh thắng giặc Mỹ xâm lược.

Khoảng 5 giờ ngày 28-11-1964, một máy bay địch lượn vòng trên biển, lập tức, Tàu 41 treo cờ nguy quyền Sài Gòn lên đỉnh cột, tiếp tục hành trình. Anh em còn đứng trên boong, giơ tay vẫy máy bay. Khi tàu chuẩn bị chuyển hướng vào bờ thì gặp hai tàu địch phía trong tiến ra. Thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh cho anh em thay biển số tàu, sửa lại lưới đánh cá nguy trang và sẵn sàng chiến đấu. Tàu địch giảm tốc độ, chạy vòng về phía ta. Không khí trên tàu vô cùng căng thẳng vì cuộc chiến có thể sắp xảy ra, nhưng ai nấy đều bình tĩnh. Thấy Tàu 41 không có biểu hiện gì khác thường, cả hai tàu địch tăng tốc chuyển sang hướng khác.

“Đến 12 giờ, Tàu 41 chuyển hướng vào bến. Khoảng 22 giờ, tàu chỉ còn cách bờ núi 1 hải lý. Quân ta dùng đèn pin phát tín hiệu nhận nhau. 5 phút, rồi 10 phút không thấy tín hiệu trả lời. Tôi cho tàu giảm tốc độ. Lưới nguy trang trên các ụ súng máy được tháo dỡ để sẵn sàng chiến đấu. Bỗng phía bờ có ánh đèn pin

chớp lên rồi vụt tắt. Lúc này cả tàu mới thực sự yên tâm vì đã vào đúng bến Vũng Rô. Phút gặp gỡ đầu tiên vui mừng khôn tả, tất cả ôm chầm lấy nhau, nghẹn ngào không nói nên lời. 2 giờ sáng, hơn 63 tấn vũ khí, đạn đã được bốc xong”, CCB Hồ Đắc Thanh bồi hồi nhớ lại.

Trở ra Bắc chỉ kịp nghỉ ngơi ít ngày, Tàu 41 nhận lệnh đi chuyển tiếp theo, Thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh có dịp trở lại Vũng Rô ngày 25-12-1964. Chuyến đi này, ngoài hơn 60 tấn vũ khí, đạn dược, tàu còn chở 4 đồng chí cán bộ và 3 tấn gạo cho đơn vị bến. Đặc biệt là chuyến đi lần thứ 3, theo yêu cầu của trên, tàu phải cập bến giao hàng vào ngày 31-1-1965, đúng đêm Giao thừa chuẩn bị đón năm mới Ất Ty. CCB Hồ Đắc Thanh cho biết, khi tàu vào bến Vũng Rô, qua làn sóng Đài Tiếng nói Việt Nam, các chiến sĩ rất xúc động được nghe Bác Hồ chúc Tết.

Sau chiến tranh, CCB Hồ Đắc Thanh có nhiều dịp thăm lại bến Vũng Rô, nơi ông từng 3 lần chỉ huy Tàu 41 chở vũ khí cập bến an toàn, kịp thời chi viện cho chiến trường miền Nam. Bến Vũng Rô đã được công nhận là Di tích lịch sử quốc gia ngày 18-6-1997. Tàu 41, nay là Tàu HQ671 (C41) được Thủ tướng Chính phủ công nhận là bảo vật quốc gia ngày 25-12-2017. Câu chuyện của CCB Hồ Đắc Thanh cùng nhiều kỷ vật của các chiến sĩ mở con đường huyền thoại trên biển mãi là niềm tự hào của Hải quân nhân dân Việt Nam.

<https://www.qdnd.vn>

2. HOÀNG KHÁNH TRÌNH. Chuyện về người thuyền trưởng tàu không số / Hoàng Khánh Trình// Quân đội nhân dân online. - 2020. - Ngày 29 tháng 4.

Những ngày cuối tháng 4 lịch sử, chúng tôi đến thăm cựu chiến binh (CCB) Đoàn tàu Không số – Trung tá Vũ Trung Tính, xã Hải Ninh, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa. Trong những năm tháng kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, ông đã có 18 chuyến vượt biển từ Bắc vào Nam, dưới sự vây ráp gắt gao của kẻ thù, với ý chí sắt đá “Tất cả cho tiền tuyến” “Tất cả để đánh thắng giặc Mỹ xâm lược”...



*Vũ Trung Tính những ngày đầu nhập ngũ.
Ảnh nhân vật cung cấp*

Năm 19 tuổi, Vũ Trung Tính tốt nghiệp Khóa 2, Trường Trung cấp Hàng hải tại Hải Phòng, sau đó ông về công tác tại Xí nghiệp đánh cá Ninh Cơ, tỉnh Nam Định. Tại đây, ông đã xung phong lên đường nhập ngũ về Quân chủng Hải quân. Tháng 2-1964, ông được tuyển vào Trung đoàn 170 để huấn luyện. Hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ khóa huấn luyện tân binh, Vũ Trung Tính được biên

chế về Lữ đoàn 125, Quân chủng Hải quân, làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam theo tuyến Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Khoảng thời gian từ năm 1964, đến cuối năm 1970, Vũ Trung Tính phát triển, trưởng thành từ thủy thủ hàng hải lên đến thuyền trưởng, ông đã hoàn thành 18 chuyến vượt biển từ Bắc vào Nam thành công, dưới sự truy lùng gắt gao của địch, đưa hàng nghìn tấn vũ khí, đạn dược chi viện cho chiến trường miền Nam. 7 năm thực hiện nhiệm vụ trên Đoàn tàu Không số, đã có 2 trong 3 tàu do ông làm thuyền trưởng, vinh dự được Đảng, Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng LLVT nhân dân đầu tiên, thuộc Lữ đoàn 125, Quân chủng Hải quân, góp phần làm nên con đường huyền thoại: Đường Hồ Chí Minh trên biển. Sau “sự kiện Vũng Rô” con đường vận chuyển chiến lược vũ khí cho đồng bào miền Nam bị lộ, từ tháng 2 đến tháng 9-1965, chúng ta đã cho xuất phát 4 chuyến tàu từ Bắc vào Nam, thì 3 chuyến thất bại và một chuyến phải quay về bến xuất phát. Trước tình hình đó, cấp trên lệnh cho cán bộ, thủy thủ Lữ đoàn 125: “Phải nghiên cứu lại con đường vận chuyển theo hướng mới, nhằm kịp thời vận chuyển vũ khí cho chiến trường miền Nam đánh Mỹ”...

Và tàu 42 do Vũ Trung Tính làm Thuyền phó hàng hải ngay lập tức được củng cố, kiện toàn lại lực lượng để thực hiện sứ mệnh này. Với

quyết tâm tiếp nối lại đường vận chuyển trên biển để vận chuyển vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam một cách nhanh nhất. Nếu như trước đây, các tàu của ta với hướng đi ven bờ biển, thì nay, sẽ đổi hướng, đi vòng sang vùng biển quốc tế để tránh sự phát hiện của địch. Thử thách khó khăn nhất cho cán bộ, thủy thủ tàu chính là không có hải đồ biển của các nước quanh khu vực. Khó khăn mang tính chất bước ngoặt lịch sử, đảm bảo thông suốt con đường vận chuyển vũ khí, đạn dược cho chiến trường miền Nam được đặt lên vai cán bộ, thủy thủ tàu 42.

Lúc này trên tàu 42, cán bộ, thủy thủ được bố trí tăng lên 18 người, không phải 16 người như trước đây, đặc biệt để chuẩn bị cho chuyến đi, con tàu đã được đưa sang Trung Quốc cải trang thành tàu đánh cá của ngư dân nước ngoài. Cùng với đó, thay bằng đi theo phương pháp hàng hải Địa văn (đi theo hải đồ) thì nay phải đi theo phương pháp hàng hải Thiên văn (tức là dựa vào việc đo các phương vị của mặt trăng, mặt trời, các chòm sao để xác định vị trí trên đường đi).

Ông Tính lúc bấy giờ nhờ hiểu biết về thiên văn nên được chỉ huy Lữ đoàn và đồng đội tin tưởng giao nhiệm vụ phụ trách hàng hải Thiên văn dò đường đi. “Lúc đó tôi cũng sợ lắm, không ngờ mình lại làm cái việc mà trước đó chưa hề có tiền lệ, lại là chuyến vận chuyển rất quan trọng, nếu thành công chúng ta sẽ nối lại được tuyến vận chuyển biển sau khi bị địch phát hiện”. Ông Tính kể.

Mọi thứ đã sẵn sàng, đúng đêm 15-10-1965, tàu 42 rời bến chờ theo 60 tấn vũ khí trong niềm tin và hy vọng sẽ góp phần không nhỏ cho công cuộc kháng chiến chống Mỹ ở miền Nam. Từ Hải Phòng, tàu 42 phải đi qua Hải Khẩu, Trung Quốc vòng qua đảo Hải Nam, tiếp tục qua quần đảo Bầy Sư (Trung Quốc), vượt biển bằng phương pháp hàng hải Thiên văn, căn cứ sao trời, trăng để xác định phương vị cho tàu đi luôn lách, tránh địch phát hiện...



Ông Tính (thứ 2 từ trái sang) cùng những đồng đội đoàn tàu Không số năm 1965.

(Ảnh nhân vật cung cấp)

Sau 5 ngày lênh đênh trên biển, đến khoảng 14 giờ ngày 20-10-1965, tàu chuyển hướng vào bờ thì bị tàu khu trục của Mỹ phát hiện, ngay lập tức máy bay Mỹ cũng áp sát theo dõi từng động thái của tàu 42, dưới biển tàu Mỹ áp sát, có những lúc tàu địch chỉ cách tàu ta khoảng 1 liên (gần 200 mét). Đối mặt với địch, lúc này 18 thủy thủ trên tàu xác định sẽ chiến đấu một trận sinh tử với địch, sau đó sẽ phá hủy tàu giữa biển khơi. Trước cảnh “ngàn cân treo sợi tóc”, chính ông Tính là người đưa ra cách, thay bằng chạy vào bờ thì chuyển hướng chạy về hướng cảng Subic (cảng quân sự của Mỹ tại Philippines).

Quyết định mang tính đánh cược tính mạng mình với địch, không ngờ khi tàu chạy theo hướng đó được khoảng 50 hải lý, thì bỗng dừng tàu và máy bay địch ngừng theo đuổi. Như vậy, kế hoạch đã thành công, mà theo ông Tính: “Nếu chạy theo hướng về cảng quân sự của Mỹ chúng sẽ không nghi ngờ là tàu chở vũ khí của ta, còn chạy theo các hướng khác nhất định tàu sẽ lộ, cùng nghĩa với việc cả tàu sẽ hy sinh”.

Mặc dù thoát khỏi tầm vây ráp của địch, không vì đó mà chuyển hướng vào bờ ngay mà cán bộ, thủy thủ tàu 42 đã giả đánh bắt cá liên tục 4 ngày trên biển để tránh sự nghi ngờ. 4 ngày lênh đênh trên biển, 4 ngày không được nối liên lạc với đất liền và cũng là thời gian chỉ huy Lữ đoàn 125 xác định tàu 42 bị lộ và hy sinh.

Theo kế hoạch trước khi xuất phát là tàu sẽ vào cửa Bồ Đề, tỉnh Cà Mau, nhưng do địch vây giáp quá chặt sau những ngày lênh đênh trên biển, đến ngày 24-10, tàu 42 đã cập bến phụ Rạch Kiến Vàng, tỉnh Cà Mau an toàn sau 10 ngày đầu trí, đấu sức với giặc cùng với những sóng gió của biển khơi. Cập bến sau 8 tháng bị gián đoạn, niềm vui không tả xiết của những thủy thủ trên tàu 42 và đồng bào miền Nam ruột thịt. Hơn thế nữa, con đường vận chuyển vũ khí trên biển đã được nối lại bằng một hướng đi mới, cách đi mới sau “sự kiện Vũng Rô”.

Chuyến đi tháng 9-1969 của tàu 154 mở đầu đợt vận chuyển mới sau sự kiện Tàu 235 của đồng chí Nguyễn Phan Vinh chiến đấu và hy

sinh ở Hòn Hèo – Ninh Hoà – Khánh Hoà. Cuối tháng 8-1969, tôi cùng với các đồng chí trong đơn vị được giao nhiệm vụ chở đoàn cán bộ Quân chủng Hải quân đi Quảng Châu – Trung Quốc nhận tàu mới cho Đoàn 128. Trong ngày 2 và 3-9-1969, tại Quảng Châu – Trung Quốc, chúng tôi nghe tin Chủ tịch Hồ Chí Minh, vị lãnh tụ thiên tài của dân tộc, của Đảng ta qua đời. Cả đoàn công tác ngậm ngùi nhớ thương Bác. Ông Tính nhớ lại.

Đoàn công tác vừa về tới cảng Hải Phòng, ông Tính nhận được quyết định điều động sang Tàu 154 phụ trách thuyền phó Hàng hải, cùng cán bộ, thủy thủ tàu tổ chức vận chuyển 58 tấn vũ khí vào Cà Mau. 19 giờ ngày 17-9-1969, từ cảng K20 Hải Phòng, tàu xuất phát theo kế hoạch của Tàu 42 mới đi trình sát về. Qua gần 10 ngày lênh đênh trên biển, sóng to, gió lớn, gặp nhiều tàu khu trục của Mỹ hoạt động, nhiều tàu buôn nước ngoài, tàu 154 tìm đủ mọi cách để lượn lách tránh địch đưa hàng vào Cà Mau an toàn quay ra Bắc. Chuyến đi thành công tốt đẹp.

Ngày 24-8-1970, Tàu 154 lại nhận được kế hoạch chở 58 tấn vũ khí vào Bạc Liêu, khi tàu vừa vượt qua đảo Hải Nam – Trung Quốc thì gặp gió mùa Đông Bắc tràn xuống, sóng to, gió lớn, lại bị hải quân Mỹ theo dõi liên tục. Tàu 154 sau gần 1 tuần lượn lách tránh địch để thoát hiểm vào gần tới bờ thì trời đã gần sáng, chưa xác định được bến vào vì không bắt được liên lạc với bến. “Lúc này đồng chí Lê Quốc Thân hỏi tôi còn thời gian quy ra ngoài hải phận quốc tế nữa không, tôi trả lời

không còn đủ thời gian, quay ra sẽ bị bao vây và địch bắt sống, tốt nhất là vào bờ nếu xảy ra chiến đấu thì hủy tàu” ông Tính nhớ lại.

Tình thế khẩn trương, ngay sau đó, cấp ủy hội ý và đi đến thống nhất phương án tiếp tục vào gần bờ để tìm luồng vào. 5 giờ sáng thì tàu đã phát hiện được cửa Ghềnh Hào. Mặc dù đã sử dụng tốc độ thấp để vào cửa nhưng vì tàu hàng nặng, thủy triều xuống thấp, ngoài cửa không có cây cối, vật che khuất nên tàu vừa dò luồng từ từ tiến vào cửa sông Ghềnh Hào, vừa phải ủi qua 2 hàng đáy của dân để vào sâu trong luồng thì mới có cây cối để ngụ trang.

“Khi tàu đang dần tiến vào sâu cửa Ghềnh Hào thì phát hiện trên bờ có một người mặc bộ quần áo bà ba đen, vai khoác khẩu súng AR-15 của Mỹ. Chúng tôi đoán đây là lính ngụy đi tuần cửa sông, tôi đã đề xuất với đồng chí thuyền trưởng La Minh Tốt và đồng chí Chính trị viên Phạm Văn Bát hạ xuống cao su cho 3 đồng chí lên bờ tìm cách bắt sống “tên lính ngụy”, không được nổ súng. Các đồng chí nhất trí phương án của tôi đề xuất và cho 3 thủy thủ mang một khẩu B41 và 2 khẩu AK bơi xuống vào bờ. Bằng chiến thuật mau lẹ, 3 đồng chí đã bắt sống tên lính ngụy. Tên này đã khai báo không phải là lính ngụy mà là du kích đi gác cho cuộc họp ở bên. Các đồng chí bắt dẫn đến cuộc họp thì đúng vậy”.

Đến 7 giờ 30 sáng, tàu ngụ trang xong thì có 1 máy bay trinh sát OB – 10 đảo trên tàu 2 vòng rồi bay thẳng. Các đồng chí ở Ghềnh Hào xin 10 tấn vũ khí, nhưng nếu bốc

hàng giữa ban ngày, mà tàu chỉ cách đồn địch gần 1 cây số rất dễ bị bại lộ, nên chỉ huy tàu thống nhất phương án là di chuyển về bên Vàm Hố, lúc đó trời tối sẽ tiến hành giao hàng theo đề nghị của các đồng chí ở Ghềnh Hào.

Đến 19 giờ cùng ngày, chờ thủy triều lên, chúng tôi rút lui khỏi cửa Ghềnh Hào, tàu 154 vọt ra Bắc ngay. Chuyến đi thành công rất tốt đẹp. Thật táo bạo và bất ngờ vào cửa ngõ đồn Ghềnh Hào giao vũ khí cho quân giải phóng giữa ban ngày. Trường hợp này đối với Đoàn 125, Đoàn tàu Không số có một không hai mà tàu 154 đã thực hiện rất thành công.

Những chuyến đi mang tính chất bước ngoặt lịch sử ấy, là cơ sở để sau này tàu 42 và tàu 154 là 2 tàu đầu tiên được Đảng, Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng LLVT nhân dân thuộc Lữ đoàn 125, Quân chủng Hải quân.

Sau này, Vũ Trung Tính tiếp tục tham gia Đoàn tàu Không số cho đến năm 1970 ông được cử đi học tại Liên Xô (cũ) và tiếp tục tham gia Chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử. Khi chiến tranh biên giới Tây Nam nổ ra, ông lại tiếp tục cùng những con tàu xông pha, chiến đấu tại vùng biển Tây Nam của nước nhà. “Hơn 30 năm sống đời quân ngũ, trải qua nhiều cương vị khác nhau nhưng 7 năm làm nhiệm vụ tại Đoàn tàu Không số thuộc Lữ đoàn 125. Với việc tổ chức và thực hiện 18 chuyến vượt biển từ Bắc vào Nam trót lọt là khoảng thời gian đẹp nhất, ý nghĩa nhất trong cuộc đời tôi”, ông Tính kể.

Phẩm chất Bộ đội Cụ Hồ luôn tỏa sáng

Năm 1991, ông Vũ Trung Tính về hưu với cấp hàm Trung tá. Tại quê nhà, thôn Hạnh Phúc, xã Hải Ninh, huyện Tĩnh Gia, được sự tin nhiệm của nhân dân và cấp ủy, chính quyền địa phương, ông tiếp tục tham gia công tác xã hội, giữ chức Bí thư chi bộ, rồi Bí thư Đảng ủy xã. Hiện nay, ông là người đảm nhận vai trò Trưởng ban Liên lạc truyền thống Đường Hồ Chí Minh trên biển của tỉnh Thanh Hóa với hơn 200 người tham gia.

Chiến tranh đã kết thúc 45 năm, rời quân ngũ cũng đã gần 30 năm, dù đã bước qua tuổi 80, nhưng những phẩm chất cao đẹp Bộ đội Cụ Hồ trong ông vẫn còn sáng mãi. Tuy tuổi đã cao, nhưng những năm qua ông vẫn tích cực tham gia các hoạt động công tác xã hội như: Hội CCB tự quản, CCB tham gia xây dựng nông thôn mới, CCB phát triển kinh tế, xóa đói giảm nghèo... “Những câu chuyện về tàu Không số tôi kể ra hôm nay, để các thế hệ con cháu sau này có thể nhận thức sâu sắc hơn về một thời cha ông chúng ta đã sống, chiến đấu như thế nào để có nền độc lập, tự do, cuộc sống hòa bình, phát triển như hôm nay. Đó cũng chính là hành trang chúng tôi để lại cho con cháu, cho các thế hệ Bộ đội Cụ Hồ hiện nay”, ông Tính nói.

Khi được hỏi về suy nghĩ của ông về Bộ đội Cụ Hồ hôm nay, ông phấn khởi: “Tôi rất tự hào, rất phấn khởi, Bộ đội Cụ Hồ thời chiến cũng như thời bình, họ đã và đang thực sự lan tỏa và phát huy phẩm chất Bộ đội của dân, do dân vì dân... Thời

binh, họ là lực lượng xung kích trong phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn, khắc phục hậu quả thiên tai, lũ lụt, cháy rừng; giúp nhân dân vùng sâu, vùng xa, xóa đói giảm nghèo; tham gia cùng cấp ủy, chính quyền và nhân dân địa phương xây dựng nông thôn mới. Đặc biệt hiện nay, Bộ đội Cụ Hồ đang là những người nơi tuyến đầu chống dịch Covid-19. Ở biên giới, bộ đội là lực lượng chốt chặn tại các cửa khẩu, đường mòn, lối mở kiểm soát bệnh dịch, trong nội địa bộ đội nhường doanh trại cho công dân cách ly, trực tiếp giúp dân cách ly phòng, chống dịch bệnh, nghiên cứu các trang thiết bị y tế, kịp thời phát hiện sớm bệnh dịch.... Trong khó khăn gian khổ, Bộ đội Cụ Hồ luôn là lực lượng sát cánh cùng dân, giúp dân đầu tiên và hiệu quả nhất... Đó cũng chính là niềm tự hào, phấn khởi, là tình cảm tin yêu, quý trọng của toàn dân dành cho Bộ đội Cụ Hồ hôm nay”.



Ông Tính cùng vợ mở cửa hàng buôn bán ngư cụ nghề biển tại quê nhà

Chia tay ông, chúng tôi rộn lên niềm vui, lòng kiêu hãnh, tự hào về những con người của một thời oanh liệt, máu lửa, tham gia trận mạc khắp các chiến trường và đến hôm nay, về với đời thường, vẫn sáng mãi với phẩm chất của Bộ đội Cụ Hồ. Những

con người “gan bền-chân đất” như ông, đã góp phần làm nên chiến thắng vĩ đại của cuộc tổng tiến công và nổi dậy bằng Chiến dịch Hồ Chí

Minh lịch sử, giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, giang sơn thu về một mối.

<https://www.qdnd.vn/>

3. PHẠM THỊ NHUNG. Chuyện về những con người “Như chân lý sinh ra” trên mỗi chuyến tàu không số / Phạm Thị Nhung // Xây dựng Đảng online. - 2011. - Ngày 26 tháng 10.

Những chiến sỹ Đoàn tàu không số đã không quản hy sinh, lấy máu xương của mình âm thầm, lặng lẽ cùng nhân dân Việt Nam từng bước đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đến thắng lợi hoàn toàn vào năm 1975. Hình tượng chân thực của những con người “như chân lý sinh ra” cùng với những chiến công huyền thoại trên mỗi chuyến tàu không số là minh chứng hùng hồn về sự sáng tạo, mưu trí của dân tộc Việt Nam.



*Tượng đài Đoàn tàu không số tại
bến Vàm Lũng - Cà Mau*

Cách đây 50 năm, trước yêu cầu bức thiết chi viện vật chất và tinh thần cho nhân dân miền Nam trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, Bộ Chính trị đã họp và ra Nghị quyết về “Nhiệm vụ trước mắt của cách mạng

miền Nam”. Ngày 23-10-1961, theo Chỉ thị của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, Bộ Tổng Tư lệnh Quân đội nhân dân Việt Nam đã quyết định thành lập Đoàn 759, tiền thân của Lữ đoàn 125 Hải quân với tên gọi “Đoàn tàu không số” để làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí, trang thiết bị bằng đường biển cho miền Nam.

Ngày 11-10-1962, chiếc tàu gỗ gắn máy không số đầu tiên mang tên Phương Đông I chở vũ khí dưới quyền chỉ huy của đồng chí Lê Văn Một và Bông Văn Dĩa rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng). Ngày 16-10, tàu cập bến Vàm Lũng (Cà Mau) an toàn, khai thông tuyến đường vận chuyển vũ khí trên biển nối liền hai miền Nam - Bắc. Từ đây, cùng với Đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn hùng vĩ, Đường Hồ Chí Minh trên biển Đông là tuyến chi viện chiến lược sức người, sức của từ hậu phương lớn miền Bắc cho tiền tuyến lớn miền Nam. Trên con đường vận chuyển ấy, cán bộ, chiến sỹ Đoàn tàu không số với tinh thần “Vì miền Nam ruột thịt” đã âm thầm hy sinh tình cảm riêng tư, xác định ra đi là cảm tử, chấp nhận gian nguy, đương đầu với khó khăn, thử thách. Mỗi chuyến đi của họ là

một cuộc đấu trí căng thẳng, quyết liệt với kẻ thù, với thiên nhiên, sóng gió. Vượt lên tất cả là sự chiến thắng chính mình, đòi hỏi ý chí kiên định, sự mưu trí, dũng cảm, sáng tạo và ý thức chấp hành kỷ luật nghiêm minh, góp phần quan trọng cùng dân tộc Việt Nam viết nên trang sử chói lọi nhất. Lật lại những trang sử vẻ vang, hào hùng của thời cả nước cùng ra trận, dân tộc Việt Nam mãi mãi không quên những người có công với Tổ quốc nói chung, những “Yết Kiêu” của thời đại Hồ Chí Minh nói riêng. Những chiến sỹ Đoàn tàu không số đã không quản hy sinh, lấy máu xương của mình âm thầm, lặng lẽ cùng nhân dân Việt Nam từng bước đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đến thắng lợi hoàn toàn vào năm 1975. Hình tượng chân thực của những con người “như chân lý sinh ra” cùng với những chiến công huyền thoại trên mỗi chuyến tàu không số là minh chứng hùng hồn về sự sáng tạo, mưu trí của dân tộc Việt Nam. Họ - những con người “Quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh”, là những người con Việt Nam bình dị nhưng chiến công của họ đối với Tổ quốc vô cùng lớn lao, trở thành huyền thoại, mãi mãi là gương sáng cho thế hệ hôm nay, mai sau học tập và noi theo. Trong Nhật ký “Thuyền trưởng tàu không số đầu tiên trên biển Đông”, Thuyền trưởng Lê Văn Một đã kể lại hải trình đầu tiên: “Thủy thủ đoàn trên con tàu không số năm nào đã gặp muôn vàn khó khăn, nguy hiểm trước sóng gió của biển khơi, đã mưu trí, dũng cảm, khôn khéo thoát khỏi nanh vuốt của kẻ thù trong suốt hải trình 9 ngày đêm”. Có lúc nguy quá Lê Văn Một

nói với Bông Văn Dĩa: “Nếu phải thủ tiêu tàu để một mình tôi ở lại! Anh cùng anh em cố gắng thoát, may ra còn sống sót về Trung ương báo cáo...”. Đồng chí Sáu Lai, một thành viên của tàu Phương Đông I kể: “Có lúc gặp tàu địch bám theo hướng của ta, nã pháo dữ dội. Anh em nhanh trí xô cả buồm lái cho thuyền căng gió lướt trên ngọn sóng. Thuyền trưởng Lê Văn Một phát lệnh chiến đấu. Toàn tàu xác định, khi cần dùng tốc độ vượt lên, đẩy tàu địch về phía sau rồi cho nổ bom phá áp tàu giặc, dùng tiểu liên, lựu đạn đánh địch, tàu cứ chạy. Nếu không thoát thì cho nổ 3 trái bom còn lại, quyết không để tàu và vũ khí rơi vào tay giặc”. Đồng chí Một và đồng chí Dĩa đã bàn bạc, nếu địch bắt cả tàu thì lợi dụng trời tối cắt dây cho anh em bơi vào bờ, còn hai người ở lại dùng bom thủ tiêu tàu.

Đồng chí Ngô Văn Tân - người trẻ tuổi nhất trên con tàu Phương Đông I kể lại: Trước giờ xuất phát, Phó thủ tướng Phạm Hùng đã đến căn dặn 12 thành viên: “Đây là chuyến đi đầu tiên nên cực kỳ quan trọng. Đây là một việc hệ trọng và lâu dài, do vậy nếu gặp địch phải khôn khéo, mưu trí, trường hợp xấu phải hủy hàng, hủy tàu để giữ bí mật con đường. Các đồng chí nên nhớ, người đi lo một, người ở lại chờ tin, lo mười...”.

Do yêu cầu “tuyệt đối bí mật” của con đường Hồ Chí Minh trên biển nên những người làm nhiệm vụ trên những con tàu không số không được cho ai biết việc làm của mình, kể cả người thân. Chẳng hạn như người anh hùng Bông Văn Dĩa trong một lần đến thăm Nhà máy sắt tráng men Hải

Phòng - nơi con trai đang công tác, cha con đã gần chục năm trời vắng mặt tin nhau nhưng đồng chí vẫn không dám nhận con mà chỉ “lén” nhìn: “Mặt ông Hai Dĩa đánh lại, hai hàm răng cắn chặt, mí mắt môi như cổ không để bật ra tiếng nói. Chắc ông đã mãn nguyện khi được ngắm nhìn đứa con trai yêu quý”. Hay có chiến sĩ ra đi làm nhiệm vụ mà không thể tạm biệt người yêu khiến anh bị cho là kẻ bội bạc. Rồi anh hy sinh, nỗi oan tình ấy được anh mang theo vào lòng biển cả...

Câu chuyện về thuyền trưởng lừng danh Hồ Đức Thắng (Ba Thắng) và nỗi oan của người vợ đã làm hàng triệu con tim xúc động. Năm 1961, Ba Thắng là một trong 6 người, được Tỉnh ủy Trà Vinh đặt tên theo khẩu hiệu: Đoàn, Kết, Đấu, Tranh, Thắng, Lợi vượt biển ra Bắc xin Trung ương vũ khí. Ba Thắng đã tham gia trên 20 chuyến tàu không số, đặt chân đến hầu hết các bến bí mật ở miền Nam như: Rạch Gốc, Bồ Đề, Gành Hào, Vàm Lũng... đến Phổ An, Sa Kỳ, Hòn Khói, Vũng Rô... Anh đã kể câu chuyện éo le của gia đình với nhà văn Nguyễn Ngọc, sau đăng trong cuốn “Có một con đường mòn trên biển Đông”: “Năm 1961, lệnh rút 6 anh em chúng tôi vượt biển ra Bắc là lệnh trực tiếp của Tỉnh ủy, hết sức bí mật. Ngay trong Tỉnh ủy cũng chỉ có một hai đồng chí biết, còn Huyện ủy, Chi ủy không biết tôi đi đâu, làm gì. Vợ tôi lúc đó là đảng viên, tôi cũng không dám hé răng tâm sự. Tôi ra Bắc rồi đi tàu bí mật trở về đứng bến Trà Vinh. Tới bến, xuống hàng, giấu xong tàu là rút vào rừng nghỉ, tuần sau lại giong

tàu ra Bắc đi chuyến khác. Nhớ nhà, nhớ vợ con lắm mà không dám gặp. Ngày tôi ra đi vợ chồng mới có một mặt con. Vợ tôi là chi ủy viên, hoạt động bí mật trong ấp chiến lược. Nhưng tuyệt đối không dám nghĩ đến thư từ liên lạc, nói gì đến việc về thăm, gặp mặt... Đến chuyến thứ 9, cuối năm 1964, tàu tôi lại về bến Trà Vinh. Lần này đồng chí phụ trách bến gọi tôi lên hỏi: “Có muốn gặp vợ không?”. Tôi trả lời: “Không dám nghĩ tới chuyện đó đâu. Tùy tổ chức thôi!”. Ai dè, các anh thương, bố trí cho vợ chồng tôi gặp nhau thật. Công phu lắm. Một chị giao liên về tận làng tôi, nói với vợ tôi là trên rút đi công tác đặc biệt. Phải giả đi buôn ở Cần Thơ. Giao liên dẫn đi vòng vo mấy ngày, cuối cùng mới quay lại bến. Anh em bố trí vợ chồng tôi một “căn lều hạnh phúc” trong rừng kín. Ở với nhau hai ngày, vợ tôi lại vòng lên Cần Thơ mua ít hàng trước khi trở về nhà.

Từ đó cho đến hết chiến tranh, tôi đi chục chuyến nữa, nhưng không về Trà Vinh, nên không biết gì về tình hình vợ con cả. Tôi không biết sau hai ngày chung sống, vợ tôi có mang. Vợ tôi không thể khai thật. Bụng càng ngày càng to. Thế là bố mẹ chồng khinh bỉ và đau khổ. Chi bộ kiểm điểm. Cuối cùng vợ tôi nói liều: Đi buôn Cần Thơ, lỡ dan díu với một người! Chi bộ quyết định kỷ luật đình chỉ công tác, khai trừ Đảng. Vợ tôi sinh được một cháu gái, nhưng cha mẹ tôi không cho lấy họ tôi. Vợ tôi đau khổ, không thanh minh được cùng ai suốt 10 năm trời, cho đến ngày giải phóng miền Nam, tôi trở về...”. Nếu anh Hồ Đức Thắng - trong những

chuyến tàu chở hàng về Nam sau đó - không may hy sinh thì ai sẽ “minh oan” cho vợ anh? Đó là sự hy sinh âm thầm mà vô cùng lớn lao của những chiến sĩ tàu không số cũng như những người thân yêu của họ.

Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân Nguyễn Đắc Thắng kể về sự kiện tàu không số chở hàng vào bến Vũng Rô: Sự kiện tàu sắt 143 vào tới bến Vũng Rô - khu vực ngay dưới chân đèo Cả, ranh giới của 2 tỉnh Phú Yên và Khánh Hòa, thì bị địch phát hiện và tấn công. Sau đó địch nghi ngờ ta có đường vận chuyển vũ khí trên biển Đông. Thế là, chúng không chỉ phong tỏa hàng loạt cảng, điểm tập kết, lên xuống "hàng" mà còn tập trung lực lượng, phương tiện ngày đêm lùng sục tất cả những nơi nào mà chúng nghi ngờ. Trước yêu cầu cấp bách của chiến trường, Khu 9 đã áp dụng biện pháp vận chuyển công khai bằng những con tàu đánh cá hoặc tàu buôn bán hợp pháp nhưng có những “đáy” bí mật giấu vũ khí. Đường Hồ Chí Minh trên biển vẫn thông suốt nhờ “căn cứ lòng dân”.

Những chiến công mà các thủy thủ, chiến sĩ hải quân trên tuyến đường vận tải biển mang tên Bác Hồ kính yêu khiến thế hệ hôm nay trào dâng niềm xúc động lẫn kính phục những con người “mình đồng da sắt”. Tác giả Mã Thiện Đồng đã ghi trong “Hồi ký tàu không số”: Bằng những con tàu đơn sơ, máy móc cũ kỹ, hậu phương lớn miền Bắc đã đều đặn chi viện cho chiến trường miền Nam vượt qua sự săn lùng của hạm đội Mỹ và tàu tuần tra Ngụy. Có những lúc phải hủy tàu, cả đoàn hy sinh, tàu bị bắt,

cán bộ chiến sĩ ta bị sát hại... Có lần, tàu vừa cập bến Vàm Lũng thì bị mắc cạn mà trời lại gần sáng. Nơi mắc cạn nằm gần đồn địch. Cán bộ, chiến sĩ và nhân dân ta huy động lực lượng “xuồng con ghé lại đỡ vũ khí. Người lội nước ngập tới ngực, mang vác tăng gấp hai, ba lần sức người bình thường, bốc vác từng thùng vũ khí nặng hàng tạ băng băng”. Có những con tàu phải tự hủy, cán bộ, chiến sĩ ta bị địch bắt, tra khảo nhưng “những đòn tra tấn dã man ấy chỉ cướp đi sức khỏe của các anh, còn lời khai thì dù ở chỗ nào, bị nhốt riêng hay chung, những người con trung kiên, dũng cảm đã được rèn luyện trong nước sôi lửa bỏng đều thống nhất lời khai được chuẩn bị từ trước: chỉ biết phụ việc nấu cơm, dọn dẹp trên tàu hoặc đánh cá.... Những chuyến tàu đã cập bến, bà con miền Nam vui mừng không kể xiết. Đồng bào đã háo hức đến tận tàu để tận mắt xem những con người “mình đồng da sắt” và phụ giúp khuân vác vũ khí: “Khi lên tàu, các bà, các má, các chị đều khóc òa, níu tay từng người vì cảm động, vì thương anh em thủy thủ cực khổ quá, dũng cảm quá... và cũng vì sung sướng quá!”.

Đại tá Phạm Duy Tam, nguyên Phó tham mưu trưởng Quân chủng Hải quân, nguyên thuyền trưởng tàu không số được mệnh danh là “Ông già biển cả”, người chỉ huy lực lượng đặc biệt kể lại: Thời khắc cấp bách, không thể lỡ mất thời cơ, ông nhận lệnh đập sóng gió suốt hành trình gần 500 hải lý để tiếp cận quần đảo Trường Sa, truy kích địch và giải phóng hoàn toàn quần đảo vào rạng sáng ngày 29-4-1975. Trong hàng ngàn đảo thuộc

quần đảo Trường Sa, đảo Hòn Hèo vinh dự được mang tên người anh hùng tàu không số Nguyễn Phan Vinh - người cùng đồng đội anh dũng hy sinh tại đây năm 1968... Còn không biết bao tấm gương hy sinh âm thầm giữa muôn trùng sóng dữ để đất nước “hồi sinh”, ngày càng khẳng định vị trí quan trọng trên trường quốc tế.

Đường Hồ Chí Minh trên biển đã hoàn thành trọn vẹn, xuất sắc nhiệm vụ chi viện chiến lược cho chiến trường miền Nam. Từ 1961 đến 1975, cán bộ, chiến sỹ trên tuyến vận tải biển đã vượt qua muôn vàn gian khổ, khắc phục khó khăn, mưu trí, dũng cảm, táo bạo; vượt qua sóng to, gió lớn; vượt qua sự phong tỏa ác liệt, vây ráp gắt gao của kẻ thù. Hàng trăm lượt tàu đã ra khơi, hàng ngàn tấn vũ khí, hàng hóa, thuốc chữa bệnh và hàng chục ngàn lượt người đã từ hậu phương lớn vào tiền tuyến lớn, trực tiếp góp phần cùng toàn dân đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đến thắng lợi hoàn toàn. Mỗi câu chuyện của những “chứng nhân lịch sử” đã đem đến người đọc sự xúc động, tự hào về bản lĩnh, phẩm chất của những

chiến sỹ quân đội nhân dân Việt Nam anh hùng - những “Yết Kiêu” của thời đại Hồ Chí kiên trung, bất khuất, xứng đáng với danh hiệu vẻ vang: “Xe dọc Trường Sơn đi cứu nước. Rạch biển Đông giữ lấy sơn hà”.

Hình ảnh Con đường Hồ Chí Minh trên biển và những con người Việt Nam bất khuất, kiên cường là câu trả lời đầy đủ nhất cho câu hỏi lớn mà thế giới băn khoăn “Vì sao Việt Nam thắng Mỹ?”. Những con người làm nên huyền thoại đường Hồ Chí Minh trên biển không chỉ có tầm quan trọng, quyết định đến thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước mà còn giữ vai trò, vị trí không thể thiếu đối với sự nghiệp xây dựng đất nước và bảo vệ vững chắc nền độc lập dân tộc, chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ Việt Nam hôm nay. Chiến công và tầm vóc thời đại của các anh trên con đường biển mang tên Bác mãi mãi là niềm tự hào, sự kiêu hãnh, là bệ đỡ vững chắc của dân tộc Việt Nam trên con đường phát triển và hội nhập.

<http://www.xaydungdang.org.vn>

4. Ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển // Hải quân Việt Nam online. - 2021. - Ngày 06 tháng 8.

Cùng với đường vận tải chiến lược xuyên dãy Trường Sơn, Đường Hồ Chí Minh trên biển là “huyết mạch” hết sức trọng yếu chi viện cho chiến trường để quân và dân ta đánh thắng kẻ thù xâm lược, hoàn thành sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc. Hai con đường chiến lược trên bộ và trên biển mang tên

Chủ tịch Hồ Chí Minh vĩ đại là kỳ công chiến lược của dân tộc, là sáng tạo tuyệt vời của Đảng trong lãnh đạo cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Năm 1954, Hiệp định Giơ-ne-vơ về Đông Dương được ký kết, các nước tham gia Hội nghị đã long trọng tuyên bố tôn trọng độc lập chủ quyền,

thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ của Việt Nam, Lào và Campuchia. Mỹ là nước trực tiếp giúp Pháp trong cuộc chiến tranh xâm lược Đông Dương và là thành viên của Hội nghị Giơ-ne-vơ nhưng lại trắng trợn tuyên bố: “Mỹ không bị nội dung này ràng buộc”.

Tháng 6-1954, Mỹ đưa Ngô Đình Diệm về Sài Gòn, lập Chính phủ bù nhìn đồng thời thành lập phái đoàn quân sự đặc biệt của Mỹ (SMM) và “khẩn cấp” tăng cường viện trợ kinh tế và quân sự cho chính quyền Ngô Đình Diệm.

Được Mỹ hậu thuẫn, tháng 5-1959, Ngô Đình Diệm ban hành Luật phát xít 10/59 và Luật số 21, lê máy chém đi khắp miền Nam, gây nên những vụ giết người man rợ.

Trước tình hình đó, Hội nghị lần thứ 15 Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khoá II) họp tại Hà Nội, xác định con đường giải phóng miền Nam là “Con đường cách mạng bạo lực”. Theo Chỉ thị của Bộ Chính trị, tháng 5-1959, Tổng Quân ủy Trung ương quyết định thành lập Phòng nghiên cứu hoạt động chi viện quân sự cho miền Nam.

Thực hiện chủ trương của Đảng và Quân ủy Trung ương, ngày 19-5-1959, “Đoàn công tác quân sự đặc biệt” (đơn vị tiền thân của Đoàn 559) được thành lập. Ngày 1-6-1959, Tiểu đoàn 301 trực thuộc “Đoàn 559” ra đời. Tiểu đoàn có nhiệm vụ mở tuyến vận tải xuyên Trường Sơn để chi viện vũ khí, trang bị, lực lượng cho chiến trường miền Nam.

Đến tháng 7-1959, Tiểu đoàn 603 được thành lập, có nhiệm vụ

nghiên cứu tìm phương thức vận chuyển bằng đường biển. Tiểu đoàn gồm 107 cán bộ, chiến sĩ, biên chế thành 2 đại đội, đóng quân tại thôn Thanh Khê, xã Thanh Trạch, huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình. Để giữ bí mật, Tiểu đoàn lấy tên là “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”. Phương tiện vận tải ban đầu của đơn vị là 4 chiếc thuyền gỗ có trọng tải từ 15-20 tấn. Thuyền có 2 đáy, phía dưới để vũ khí, phía trên để lưới và dụng cụ đánh cá nhằm cải trang thành thuyền buồm đánh cá miền Nam.



Cuối năm 1959, đầu những năm 1960, phong trào Đồng Khởi lan rộng ở nhiều tỉnh Nam Bộ, Tây Nguyên và miền Tây các tỉnh khu 5, tạo thành một vùng căn cứ rộng lớn.

Ảnh: Tư liệu TTXVN

Cuối năm 1959, công tác chuẩn bị cho vận chuyển đã cơ bản hoàn thành. Đại đội 1, Tiểu đoàn 603 tổ chức chuyến thuyền vượt biển đầu tiên chở 5 tấn vũ khí và thuốc chữa bệnh cho chiến trường Khu V, địa điểm cập bến là chân đèo Hải Vân. Chuyến đi có 6 người: Đồng chí Nguyễn Bất, Đại đội trưởng Đại đội 1 làm Thuyền trưởng; đồng chí Trần Mức làm Thuyền phó; 4 thành viên còn lại là: Huỳnh Ba, Nguyễn Sanh, Huỳnh Sơn, Nguyễn Nữ.

Để giữ bí mật, lợi dụng lúc thời tiết xấu, gió mùa đông bắc, 18 giờ ngày 27-1-1960 (tức 30 Tết Canh Tý)

thuyền nhỏ neo. Đêm đầu tiên, thuyền chạy thẳng ra vùng biển quốc tế, với ý định từ đó sẽ đi dần vào chân đèo Hải Vân. Hôm sau, gió to, sóng lớn, thuyền có nguy cơ bị lật, 6 người kiên trì chèo chống nhưng thuyền vẫn cứ dạt về phía Nam và bị gãy một lái. Ngày thứ 3, thuyền trôi vào Cù Lao Ré (Quảng Ngãi). Mọi người định chèo thuyền ngược ra thì tay lái còn lại gãy nốt. Lúc này, tàu tuần tiễu của địch và tàu đánh cá của dân ra biển ngày một đông, nếu ở vùng biển này lâu sẽ bị lộ, thuyền trưởng Nguyễn Bất quyết định thả 5 tấn súng đạn và thuốc chữa bệnh xuống biển để xóa dấu vết. Tuy không có chứng cứ rõ ràng nhưng 6 thủy thủ của ta vẫn bị địch giam và tra tấn để khai thác thông tin. 5 thủy thủ đã hy sinh, duy nhất đồng chí Huỳnh Ba còn sống (được trao trả năm 1974).

Chuyến đi đầu tiên không thành công. Nhận thấy việc dùng thuyền buồm gỗ chở vũ khí vào chiến trường bằng đường biển rất nhiều khó khăn và không an toàn, Quân ủy Trung ương quyết định cho Tiểu đoàn 603 ngừng hoạt động. Trong khi chờ đợi trên tìm phương án mới, Tiểu đoàn 603 giải thể, các đại đội chuyển về Tiểu đoàn 301 làm nhiệm vụ mở đường Trường Sơn.

Đầu năm 1960, cùng với Phong trào Đồng khởi Bến Tre, cách mạng của các tỉnh đồng bằng Nam Bộ chuyển mạnh lên thế tiến công và trở thành cao trào đồng khởi rộng khắp. Để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ chiến đấu và phát triển lực lượng của các tỉnh Nam Bộ và Nam Trung Bộ, yêu cầu cấp bách là phải nhanh chóng vận

chuyển vũ khí, hàng hóa để chi viện cho chiến trường. Lúc này, tuyến đường bộ trên dãy Trường Sơn đã mở và hoạt động hiệu quả nhưng chưa vươn tới các địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng. Tổng Quân ủy tiếp tục chỉ đạo Bộ Tổng Tham mưu khẩn trương nghiên cứu đề án mới về xây dựng và tổ chức lực lượng vận tải biển chi viện cho chiến trường Nam Bộ và Khu V.

Trong khi chưa có lực lượng để làm nhiệm vụ vận chuyển trên biển chi viện cho miền Nam, Bộ Chính trị chỉ thị cho Trung ương Cục miền Nam chỉ đạo các tỉnh ven biển ở miền Trung và Nam Bộ chủ động chuẩn bị bến, bãi và tổ chức đưa thuyền vượt biển ra miền Bắc, vừa thăm dò, nắm tình hình địch, nghiên cứu tuyến vận chuyển trên biển vừa nhận vũ khí để kịp thời cung cấp cho phong trào đấu tranh cách mạng ở miền Nam đang phát triển.

Giữa năm 1961, tỉnh Bạc Liêu điều 2 thuyền ra Bắc; thuyền thứ nhất do đồng chí Bông Văn Dĩa (Hai Dĩa) phụ trách, rời rạch Cá Mòi (Mũi Cà Mau) và cập bến tại cửa sông Nhật Lệ (Quảng Bình) ngày 7-8-1961; thuyền thứ hai do đồng chí Nguyễn Thanh Trâm (Tư Lưới) phụ trách, xuất phát ngày 3-8-1961, khi đi ngang qua Huế thì bị thủng, phải quay trở lại Cà Mau để sửa chữa.

Tỉnh Trà Vinh thành lập 1 khung cán bộ để đưa thuyền ra Bắc, do đồng chí Hồ Văn In (Bảy Thắng) làm Thuyền trưởng, đồng chí Nguyễn Thanh Lồng (Hai Tranh) làm Chính trị viên. Ngày 3-8-1961, thuyền xuất

phát, ra tới Nha Trang gặp bão, bị trôi dạt sang Ma Cao (Trung Quốc); sau đó đi trở lại hướng Tây Nam. Ngày 15-8-1961, thuyền bị Trung Quốc giữ và đưa về Du Hải-Quảng Châu. Ngày 16-8-1961, đại diện Đại sứ quán Việt Nam đón và đưa anh em về Hà Nội, còn thuyền thì bán cho Tàu Nam Hải 136 chở sang bàn giao cho Ty Thủy sản Hải Phòng.

Tỉnh Bến Tre tổ chức 2 thuyền ra Bắc. Thuyền thứ nhất do đồng chí Đặng Bá Tiên (Sáu Giáo) làm Thuyền trưởng. 16 giờ ngày 17-8-1961 thuyền xuất phát. Sau 8 ngày đêm hành trình, vật lộn với sóng, gió và né tránh sự kiểm soát của địch, thuyền đã cập vào bến Hà Tĩnh. Thuyền thứ hai do đồng chí Lê Công Cẩn (Năm Công) phụ trách. Ngày 28-8-1961, thuyền cập vào bến Thanh Hoá.

Mặc dù gặp nhiều khó khăn, bất trắc nhưng thuyền của tỉnh Bà Rịa do đồng chí Nguyễn Sơn (Nguyễn Văn Phe), Xã đội trưởng xã Phước Hải làm Thuyền trưởng ngày 15-5-1962 cũng ra đến miền Bắc an toàn.

Như vậy, từ giữa năm 1961 đến giữa năm 1962, 5 thuyền của Nam Bộ đã ra tới miền Bắc. Những người con kiên trung của thành đồng Tổ quốc đã vinh dự được Chủ tịch Hồ Chí Minh; Bí thư thứ nhất Ban chấp hành Trung ương Đảng Lê Duẩn và các đồng chí trong Bộ Chính trị, Quân uỷ Trung ương gặp mặt, ân cần thăm hỏi, động viên. Những chuyến vượt biển thành công là một trong những cơ sở quan trọng để xúc tiến việc thành lập đoàn vận tải thủy tiếp tế vũ khí cho miền Nam.



Tập thể cán bộ, chiến sĩ Ban Tham mưu Đoàn 759 thời kỳ đầu thành lập. Ảnh: TL

Ngày 23-10-1961, Bộ Tổng Tư lệnh ra Quyết định số 97/QP do Thứ trưởng Hoàng Văn Thái ký thành lập Đoàn 759 vận tải thủy. Đồng chí Đoàn Hồng Phước làm Đoàn trưởng. Cơ quan của Đoàn gồm có Ban Tham mưu, Ban Chính trị, Ban Hậu cần. Lực lượng của Đoàn ban đầu có 38 cán bộ, chiến sĩ; trong đó 20 đồng chí thuộc các thuyền của Bến Tre, Trà Vinh và Liên khu V vừa điều ra. Đoàn có nhiệm vụ mua sắm phương tiện, vận chuyển tiếp tế cho chiến trường miền Nam bằng đường biển. Đoàn đặt dưới sự lãnh đạo, chỉ đạo trực tiếp của Bộ Tổng Tư lệnh, lấy nhà số 83 Lý Nam Đế (Hà Nội) làm trụ sở.

Cuối năm 1961, đề án công tác của Đoàn đã được Quân uỷ Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh thông qua. Ngày 12-2-1962, Tổng cục Chính trị có Quyết định số 09/QĐ thành lập Đảng uỷ Đoàn 759 do đồng chí Phạm Thái Hòa làm Bí thư.

Quyết định thành lập Đoàn 759 thể hiện tầm nhìn chiến lược và sáng tạo của Bộ Chính trị mà trực tiếp là Quân uỷ Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh. Sự ra đời của Đoàn 759 đánh dấu mốc lịch sử quan trọng, mở ra

bước phát triển mới của tuyến đường vận tải chiến lược trên biển.

Ngày 23-10 trở thành ngày truyền thống của Đoàn 759 trước đây,

Lữ đoàn 125, Vùng 2 Hải quân ngày nay đồng thời là Ngày mở Đường Hồ Chí Minh trên biển.

<https://www.baohaiquanvietnam.vn>

5. NGUYỄN VIỆT TÔN. Người kể chuyện bằng thơ về Đường Hồ Chí Minh trên biển / Nguyễn Việt Tôn // Báo Tin tức online. - 2011. - Ngày 24 tháng 10.

Đại tá Khuru Ngọc Bẩy, nguyên Trung đoàn trưởng Đoàn 962 anh hùng thường được mọi người biết đến với tư cách là Phó Chủ tịch Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển, nhưng ít ai biết ông còn là một nhà thơ. Ông đã ra mắt độc giả nhiều tập thơ, trong đó tập thơ thứ tư với chủ đề “Thơ và người lính” có trường ca “Bên cảng giữa rừng” viết về những người lính đoàn tàu không số, về những người lính của Trung đoàn 962 và tấm lòng kiên trung của quân dân Đất mũi Cà Mau đã bí mật tiếp nhận, vận chuyển vũ khí cho chiến trường Nam bộ.

Đại tá Khuru Ngọc Bẩy kể: Chuẩn bị cho cuộc Tổng tiến công nổi dậy Tết Mậu Thân 1968, bốn con tàu mang ký hiệu 43, 56, 235, 165 của Lữ đoàn 125 được lệnh xuất phát, chở hàng vào Nam, trong đó có tàu 165 chở hàng về bến Vàm Lũng (Cà Mau). Tàu do thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm cùng 17 cán bộ, thủ thủy trên tàu. Như những chuyến đi trước, tàu đi qua quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa, xuôi về phía Nam theo dòng tàu buôn nước ngoài trên vùng biển hải phận quốc tế, lúc này tàu đã bị địch theo dõi. Đến vùng biển Cà Mau, tàu chuyển hướng vào

bến. Khi còn cách cửa biển Bò Đề 20 hải lý thì bị tàu địch bao vây.

Thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm đã bình tĩnh, mưu trí cùng anh em quyết tâm vượt qua vòng phong tỏa của địch. Lúc này, thông tin giữa tàu và Sở chỉ huy và bến vẫn giữ liên lạc tốt. Mọi phương án đón tàu ở bến được chuẩn bị chu đáo, kể cả trong trường hợp xấu nhất, bến sẵn sàng “chia lửa” với tàu. Sau đó tình hình xấu đi, máy bay địch lượn nhiều, chúng báo động và tàu 165 đã bị rất đông tàu giặc bao vây giữa biển khơi. Trên bờ, lúc này ai cũng ngóng ra biển, ai cũng căng mắt lo âu... Nhưng cuộc chiến không cân sức, biết không thể thoát được, thuyền trưởng xin lệnh cấp trên cho hủy tàu không để rơi vào tay giặc. Đó là vào đêm 29/2, rạng ngày 1/3/1968. Chừng hơn một giờ sáng, phía ngoài khơi nhiều ánh lửa và đường đạn vạch lên trời...

Những tia chớp và một cột lửa lớn vọt lên kèm theo tiếng nổ lớn giữa biển khơi xa... “Chúng tôi được lệnh bám biển, trên bến vẫn hy vọng và chờ đợi có anh em rời tàu sớm còn sống, nhưng ngày hôm sau rồi hôm sau nữa, anh em chia nhau đi dọc theo bờ biển tìm đón hoặc thi

thể anh em thủy thủ hoặc một di tích nào đó trôi dạt vào bờ, nhưng nhiều ngày trôi qua vẫn không chút tăm hơi. Con tàu 165, thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm và 17 thủy thủ đoàn đã vĩnh viễn không bao giờ trở lại, các anh đã hóa thân vào lòng biển mênh mông. Chúng tôi ngồi trên bãi biển và chỉ biết khóc. Và tôi đã viết trường ca “Bến cảng giữa rừng” xuất phát từ sự kiện này. “Nước triều lên Vàm Lũng lại dâng đầy/ Có con tàu chiều nay vĩnh viễn không về bến/ Anh ngồi khóc và anh lần tay nhắm/ Chép vào lòng tên những bạn bè anh...”. Trường ca gồm 3 chương nói về bối cảnh bến Cà Mau nhận nhiệm vụ trực tiếp nhận vũ khí; chương đầu tiên về con đường chuyển hàng đi tới những chiến trường và chương cuối viết về tình cảm của quân dân bến Cà Mau với những anh hùng đã hy sinh trên chiếc tàu 165”. Nhà thơ tâm sự: “Những câu thơ cũng chính là những cảm xúc của chúng tôi trước sự kiện này: Anh đắp lên giữa rừng những nấm mộ vô danh? Trên bùn nhão viết tên đồng đội/ Trong vốc nước mặn tề đầu lưỡi/ Ngỡ có máu bạn bè chảy về tận nơi đây”... Và đến khổ thơ cuối, nhà thơ viết: “Nếu anh còn qua hết cuộc chiến tranh này/ Anh sẽ gói phù sa mang về khắp trong Nam, ngoài Bắc/ Những người ngã xuống vì Tổ quốc/ Chẳng thể nào vô danh”.

Theo đánh giá của một số bạn văn thân thiết, thơ của Khuru Ngọc

Bảy lạ về thi pháp, đẹp và giản dị về ngôn từ, rất giàu cảm xúc và hình tượng về con đường vận tải vũ khí trên biển, đậm đà nhất là tình cảm gắn bó quân dân các bến bãi. Thơ của ông là những xúc cảm thật, xuất phát từ một cuộc đời từng trải và trái tim nồng nàn lòng yêu đất nước, quê hương. Riêng về trường ca “Bến cảng giữa rừng”, nhà thơ Nguyễn Bá nhận xét: “Trường ca cách mạng mang đậm chất sử thi vì nó được kết tập khí phách anh hùng và tình yêu dân tộc. Trên bản đồ Cà Mau mới, Vàm Lũng hầu như không còn, nhưng trong trái tim người Trung đoàn trưởng Trung đoàn 962 thì địa danh này là bến bãi của ý chí kiên cường, sáng ngời trí tuệ, vinh quang và anh hùng, là bến cảng của lòng quân dân Cà Mau thành đồng Tổ quốc. Trường ca “Bến cảng giữa rừng” và nhà thơ là máu thịt của nhau... cho người đọc cảm thụ được những bến bãi sâu thẳm trong tâm hồn người lính thủy”.

Thật vậy, những con tàu vượt trùng khơi vào Nam ra Bắc từng một thời như là nhịp thở của cuộc đời nhà thơ chiến sĩ - Đại tá Khuru Ngọc Bảy. Vì thế, không chỉ trường ca “Bến cảng giữa rừng”, mà hầu hết thơ của ông đều mang hơi thở anh hùng ca và tình ca của người lính biển. Và có lẽ, ở Nam bộ, Khuru Ngọc Bảy là người duy nhất kể chuyện bằng thơ về Con đường huyền thoại Hồ Chí Minh trên biển.

<https://baotintuc.vn>

6. QUANG PHONG. Người mở Đường Hồ Chí Minh trên biển cho đoàn tàu không số / Quang Phong // Dân trí online. - 2011. - Ngày 22 tháng 10.

Giữa vòng vây bom đạn của địch, nhưng ngày 1/6/1961, sáu chiến sĩ vẫn lên “thuyền đánh cá” từ Bến Tre vượt hàng nghìn km tìm đường ra Bắc mở đường mòn Hồ Chí Minh trên biển. Sau ngày đó, hàng ngàn tấn vũ khí được chuyển vào Nam trên những chiến tàu không số.

Thiếu tá Nguyễn Văn Đức - 70 tuổi - quê Bến Tre, ôn lại những kỷ niệm từ ngày đầu cùng đồng đội mở đường mòn Hồ Chí Minh trên biển. Ông cho biết, trong 14 năm làm hoa tiêu trên những chuyến tàu không số, đoàn thủy thủ của ông đã hoàn thành 14 chuyến, chở gần 1.000 tấn vũ khí vào Nam.

Tìm đường

“Bảo vệ dân, mở rộng phong trào Đồng Khởi thì phải đảm bảo vũ khí cho quân giải phóng. Nhưng vũ khí lấy đâu ra? Năm 1954, anh em tập kết hết vũ khí ra Bắc. Bến Tre chúng tôi cũng như hầu hết các tỉnh khác trong Nam chỉ còn lại vũ khí thô sơ. Đánh địch như vậy là không ổn, không phát triển được lực lượng”, ông Đức nhớ lại.

Từ những bản khoả đó, đến đầu năm 1961, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương lệnh cho các tỉnh ven biển đồng bằng sông Cửu Long như: Bến Tre, Trà Vinh, Cà Mau... phải vừa nghiên cứu và chuẩn bị thuyền vượt biển ra hậu phương chở vũ khí vào chiến đấu. “Bảo đảm chắc thắng, lãnh đạo chỉ chọn thủy thủ là người

trong quân giải phóng ở địa phương. Những người này đi lại không say sóng, gan dạ, kiên cường trước họng súng của địch giữa biển Đông”, Thiếu tá Đức cho biết tiêu chí lựa chọn thủy thủ đoàn tàu không số đầu tiên.

Quyết định táo bạo được mở ra trong những ngày gian khó nên trang thiết bị của những chiến sĩ trên đoàn tàu không số rất nghèo nàn. Phương tiện đi ra hậu phương là những chiếc thuyền đánh cá mua lại của người dân. Đi lại trên biển với danh nghĩa là tàu đánh cá nên những con tàu không số đầu tiên được trang bị đầy đủ ngư cụ.



Những chiến sĩ của đoàn tàu không số năm xưa

Vậy là ngày 1/6/1961, ông Đức cùng 5 người đồng đội lên đường ra Bắc trên chiếc tàu đánh cá. Mục đích chuyến đi đầu tiên là khảo sát tình hình hoạt động của địch, địa hình, đường đi trên biển. Trên chiếc thuyền nhỏ, lênh đênh giữa biển khơi, trong vòng vây bom đạn của địch, 10 ngày sau, ông Đức và những người đồng đội cũng tìm được đến Vĩ tuyến 17.

“Nghĩ lại thấy cũng tài, chỉ với chiếc tàu ọp ẹp, không la bàn mà chúng tôi vượt 2.000km ra đến vùng giải phóng với vật dụng duy nhất là tấm bản đồ bằng tờ báo và dùng đũa đo tỷ lệ và ước lượng quãng đường đi”, ông Đức nói.

Biết an toàn, đoàn ông Đức cho thuyền tấp vào Kỳ Anh (Hà Tĩnh) và bị bộ đội của ta bắt giam lỏng ở nhà dân. “Lúc đó phải tuyệt đối giữ bí mật con đường trên biển nên chúng tôi không nói với bất cứ ai nhiệm vụ của mình mà chỉ nhất quán là ngư dân bị lạc. Ngoài ra, chúng tôi cũng đòi gặp lãnh đạo cấp cao ở Hà Nội nên họ đã vào đón chúng tôi”, ông Đức nhớ lại.

Quyết tử cho những chuyến tàu không số

Sau những chuyến đi mở đường như thế, 50 năm trước, thực hiện chỉ thị của Trung ương Đảng và Bộ Quốc phòng, ngày 23/10/1961, Bộ đội Hải quân Việt Nam quyết định thành lập Đoàn 759, tiền thân của Đoàn 125 Hải quân ngày nay, để vận chuyển hàng hóa, vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam với mật hiệu Đoàn tàu không số.

Từ năm 1962, những chuyến tàu lớn chở từ 30 đến 100 tấn vũ khí vào miền Nam. “Đại trà nhất từ năm 1963 đến năm 1965, không đêm nào biển Đông vắng bóng đoàn tàu không số”, ông Đức nói.

Ông Đức cho biết, trên biển Đoàn tàu không số luôn phải đối đầu với hàng trăm chiếc tàu có cả tàu sân bay của hạm đội 7 Mỹ; hải quân ngụy; máy bay trinh sát; và cả vệ tinh do thám của Mỹ. “Đi trên biển, đầu không đội trời, chân không đạp đất, mình chỉ có một cái tàu lẻ loi đơn độc, do vậy đòi hỏi tinh thần, trách nhiệm của người cán bộ chỉ huy tàu thật tỉnh táo vào thông minh, nếu sơ sẩy là bị đánh”, ông Đức nói về tinh thần của những chiến sĩ đoàn tàu không số.

Trong những lần đối đầu với địch, có một trận chiến ông Đức và những người đồng đội không thể nào quên. Hơn 24h ngày 30/2/1968, khi chở 50 tấn vũ khí vào cửa sông Mỹ Á (Đức Phổ, Quảng Ngãi), chỉ còn 25km nữa là đến đất liền thì địch phát hiện ra tàu không số.

“17 anh em trên tàu không số phải đương đầu với hàng chục tàu và máy bay Mỹ - Ngụy. Chúng điên cuồng bắn phá khiến tàu chúng tôi thùng như lỗ sáo. Vừa đánh, vừa rút đến 5h sáng chúng tôi vào đất liền được người dân giúp đỡ. Khi anh em lên bờ (trong đó 3 người thiệt mạng, 12 người bị thương) chúng tôi quyết định châm bộc phá cho nổ tàu”, ông Đức nhớ lại. Sau trận chiến đó, những chiến sĩ trên tàu không số được chính chị Đặng Thùy Trâm chăm sóc. “Anh em chúng tôi được

chính chị Trâm cứu chữa. Sau 35 ngày tất cả bình phục lại ngược đường Trường Sơn ra Bắc viết tiếp hành trình đường Hồ Chí Minh trên biển”, ông Đức cho biết.

Hành trình trên tàu không số của ông Đức và đồng đội rất nhiều lần gặp địch trên biển. Tuy nhiên, tinh thần “không sợ chết mà chỉ sợ không hoàn thành nhiệm vụ” đã giúp

những chiến sĩ trên đoàn tàu không số vượt qua khó khăn. “Trong 14 năm tôi cùng anh em chở 24 chuyến tàu. Trong đó thành công 14 chuyến, vũ khí được giao tận tay quân giải phóng; 10 chuyến còn lại phải quay lại vì gặp sự cản trở của địch”, ông Đức cho hay.

<http://dantri.com.vn>

7. MAI ANH. Những người mở đường trên biển / Mai Anh // Báo Thanh Hóa online. - 2019. - Ngày 21 tháng 10.

Có một con đường kỳ lạ, không ai thấy được hình hài, dáng vóc của nó. Một con đường có một không hai trên thế giới, chưa từng xuất hiện trên bản đồ giao thông. Nó được làm nên bằng ánh sao trời, bằng màu lân tinh và con nước thủy triều của biển và trên hết, bằng máu của những trái tim yêu nước.



Thả hoa viếng liệt sĩ Tàu Không Số tại Di tích Vũng Rô, tỉnh Phú Yên. Ảnh: Mai Anh

Con đường không dấu, nơi hoạt động của những con Tàu Không Số, được mệnh danh là “con đường huyền thoại”, chỉ xuất hiện giữa phong ba bão tố và đạn bom - đường Hồ Chí Minh trên biển. Đã có rất

nhều người Thanh Hóa đã hiến dâng tuổi xuân, máu đỏ trên con đường này, góp phần làm nên những kỳ tích của Quân đội Nhân dân Việt Nam anh hùng.

Chúng tôi đã vinh dự tham gia chuyến đi cùng các cựu chiến binh (CCB) đoàn Tàu Không Số Thanh Hóa thăm lại chiến trường xưa. Rong ruổi cả tháng trời từ vùng biển Quảng Ninh đến chót mũi Cà Mau, chúng tôi được nghe rất nhiều câu chuyện đẹp như cổ tích trên hành trình mà những CCB quân phục trắng đã trải qua thời chiến tranh.

Những năm đầu chống Mỹ, tuyến đường vận chuyển của ta trên dãy Trường Sơn đã mở, nhưng chưa vươn tới được các tỉnh Nam bộ. Tháng 7 năm 1959, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương đã quyết định mở tuyến vận chuyển chi viện chiến lược bằng đường biển vào chiến trường miền Nam. Tiểu đoàn 603 được thành lập và hoạt động dưới cái

tên Tập đoàn đánh cá sông Gianh, nhằm nghiên cứu, hiện thực hóa con đường trên biển chi viện vũ khí cho chiến trường miền Nam. Tết Canh Tý năm 1960, chuyến đi đầu tiên của Tiểu đoàn 603 đưa vũ khí vào Khu 5 bất thành do thời tiết xấu và gặp địch. Tiểu đoàn 603 tạm ngừng hoạt động. Năm 1961 -1962, nhận chỉ thị của Quân ủy Trung ương, một số đội tàu của Tỉnh ủy Bến Tre, Trà Vinh, Bạc Liêu, Bà Rịa đã vượt biển ra Bắc, gặp Bác Hồ bày tỏ nguyện vọng xin vũ khí đánh giặc, Bác đồng ý chủ trương mở đường biển vận chuyển vũ khí phục vụ chiến trường miền Nam. Ngày 23-10-1961, lực lượng vận tải quân sự trên biển mang tên Đoàn 759 được thành lập, có nhiệm vụ vận chuyển vũ khí cho chiến trường miền Nam. Như vậy, cùng với Đoàn 559 mở đường Hồ Chí Minh trên bộ, Đoàn 759 mở đường Hồ Chí Minh trên biển. Trên đường mòn Hồ Chí Minh qua dãy Trường Sơn có những “tiểu đội xe không kính” mà cố nhà thơ Phạm Tiến Duật đã cất nghĩa: “Xe không kính không phải vì xe không có kính/ Bom giạt bom rung kính vỡ đi rồi”. Còn ở đường Hồ Chí Minh trên biển, có một Đoàn Tàu Không Số. Chúng tôi có hỏi các CCB rằng tại sao lại gọi là Tàu Không Số, thì được lý giải bằng một bài thơ: “Tàu Không Số không phải vì không có số/ Giấu số đi che mắt quân thù/ Ra đi khi sóng gầm bão tố/ Ra đi khi sương gió mịt mù/ Tàu Không Số, mở tuyến đường không dấu/ Những con người tài trí vô song/ Giặc ngăn cản trăm phương ngàn kế/ Vẫn tung hoành ngang dọc biển Đông...”.

Người viết nên những vần thơ xúc động này là ông Nguyễn Văn Quang, công tác tại Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh Khánh Hòa.

Đoàn 759 đã đưa những chuyến hàng đầu tiên vào Nam an toàn bằng sự mưu lược, dũng cảm, khẳng định việc mở con đường chiến lược trên biển là chủ trương đúng đắn, sáng tạo; củng cố niềm tin và quyết tâm cho nhân dân miền Nam trong sự nghiệp giải phóng dân tộc. Do hàng hóa vận chuyển vào Nam ngày càng nhiều, cần có lực lượng đón nhận và chuyển giao cho các địa phương, nên cấp trên quyết định thành lập Đoàn 962 (ngày 19-9-1962) là các cụm bến nằm trong hệ thống đường Hồ Chí Minh trên biển. Chúng tôi đã cùng các cán bộ, chiến sĩ Đoàn Tàu Không Số và Đoàn 962 về thăm lại địa danh Vàm Lũng, thuộc huyện Ngọc Hiển, tỉnh Cà Mau, trên chiếc “vỏ lãi” - một phương tiện đường thủy thông dụng nơi đây, lướt nhẹ trên những dòng kênh... Địa hình hiểm trở cùng với mạng lưới kênh rạch chằng chịt, có rừng đước, rừng mắm che phủ, cùng sự đùm bọc che chở của nhân dân như “lũy sắt thành đồng”, đã giúp các chiến sĩ cách mạng dễ dàng vận chuyển và cất giấu vũ khí. Lịch sử bến Vàm Lũng gắn liền với sự ra đời của Đoàn 962; sau này Đoàn 962 đã 2 lần được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân.

Để tạo điều kiện thuận lợi cho Đoàn 759 hoàn thành tốt nhiệm vụ, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương quyết định giao Đoàn 759 cho Quân chủng Hải quân. Ngày 24-1-1964,

Đoàn 759 đổi tên thành Đoàn 125. Cũng từ đây, Đoàn Tàu Không Số bước sang giai đoạn vận chuyển hiệu quả nhất. Có nhiều chuyến đi đã góp phần tạo nên chiến thắng lớn, như chuyến đi của Tàu 56 vào Bà Rịa tháng 11-1964, đã kịp thời cung cấp vũ khí cho chiến dịch Bình Giã, góp phần giải phóng một vùng rộng lớn phía Đông Bắc Sài Gòn. CCB Văn Đình Nhu quê TP Sầm Sơn là người có mặt trong chuyến đi cùng Tàu 56, trên đường về nghe tin chiến thắng, ông cùng đồng đội vô cùng phấn khởi.

Cuối năm 1964, Bộ Quốc phòng có chỉ thị nghiên cứu mở thêm bến mới, đưa vũ khí vào Vũng Rô dưới chân Đèo Cả thuộc huyện Tuy Hòa, tỉnh Phú Yên. Sau một số chuyến thành công thì xảy ra sự cố, Tàu 143 bị địch phát hiện, phải hủy tàu và hàng. Đây là một tổn thất nghiêm trọng, yếu tố bí mật, bất ngờ không còn, Đoàn 125 tạm ngừng hoạt động một thời gian. 8 tháng sau, Tàu 42 đã thực hiện thành công chuyến đi mở đường sau sự kiện Vũng Rô, vào Cà Mau. Tham gia chuyến đi ấy, CCB Vũ Trung Tính, quê Tĩnh Gia vẫn còn nhớ như in cuộc đấu trí vô cùng cam go với kẻ địch trên hành trình. Tàu ta bị tàu địch theo dõi và áp sát, máy bay do thám bay phía trên. Anh em nghĩ ra một kế, cho chiến sĩ Lưu Đình Lùng có dáng cao to, da đen như Tây, giả vờ ra boong tàu ăn chuối rồi trêu đùa, ném lên máy bay địch như là rất thân thiện với chúng. Thấy thái độ của ta như vậy, chúng không nghi ngờ nữa liền bỏ đi. Sau đó tàu của ta

phải hướng ra hải phận quốc tế, vòng qua 5 nước mới dám quay vào bến đồ hàng.

Để tiếp tế vũ khí đạn dược cho cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Tết Mậu Thân 1968, Quân chủng Hải quân đã tổ chức đợt vận chuyển mới vào chiến trường, nhưng các tàu đều gặp địch, phải quay lại hoặc hy sinh. Chuyến tàu thứ 4 vào Nam dịp Tết Mậu Thân là Tàu 235 do thuyền trưởng Phan Vinh chỉ huy, CCB Lê Duy Mai quê Tĩnh Gia, Thanh Hóa là máy trưởng. Khi tiến vào Hòn Hèo - Khánh Hòa, Tàu 235 đã bị 7 tàu địch bao vây. Thuyền trưởng Phan Vinh cho anh em rời tàu, còn mình ở lại điểm hỏa để phá hủy con tàu, xóa dấu vết. Khối bộc phá làm con tàu đứt đôi, một nửa chìm xuống nước, một nửa văng lên vách núi. Trong trận chiến đầu ấy, thuyền trưởng Phan Vinh cùng 14 đồng chí đã anh dũng hy sinh. Chỉ còn 5 người sống sót, trong đó có CCB Lê Duy Mai. Họ đã trải qua 13 ngày đêm nhịn đói trong rừng, uống nước trong hốc cây mục, ăn ốc sên để cầm cự cho đến khi du kích địa phương tìm thấy. Trở lại thăm Hòn Hèo, nơi mà mình cùng đồng đội đã chiến đấu để giành giật sự sống, ông Lê Duy Mai không khỏi nghẹn ngào, xúc động.

Trong chuyến đi thăm lại chiến trường xưa, CCB Vũ Trung Tính cùng người đồng đội Phạm Văn Bát quê Thái Bình đã trở lại Gành Hào, khu vực tiếp giáp giữa Bạc Liêu và Cà Mau, nơi họ thực hiện chuyến đi lịch sử cùng Tàu 154 tái mở đường sau sự kiện Tàu 235 hy sinh ở Hòn

Hèo, Khánh Hòa. Thời điểm đó, ông Bát là Chính trị viên của tàu, ông Tính là thuyền phó hàng hải. Họ đã cùng anh em chiến sĩ Tàu 154 mưu trí, gan dạ vượt qua sự kiểm soát gắt gao của địch, vào bến trả hàng giữa ban ngày ở vị trí chỉ cách đồn địch chưa đầy 1 km, ghi thêm một kỳ tích cho Đoàn Tàu Không Số. Ông Vũ Trung Tính là một trong những nhà hàng hải cừ khôi của Đoàn Tàu Không Số, có biệt tài “ngắm sao trời dò đường đi”. Đồng đội đã dành cho ông lời khen tặng: “Không phương vị, hải đồ/ Sao mọc tàu nhỏ neo/ Trăng lên tàu vượt sóng/ Chỉ ngắm ánh sao trời/ Bao chuyến tàu cập bến”... Ông đã tham gia tới 18 chuyến đi đưa hàng vào Nam thành công, trong đó có những chuyến mở đường mang tính quyết định. Đây là số hành trình kỷ lục của một chiến sĩ hải quân Tàu Không Số. Trong 3 con tàu mà ông gắn bó, đã có 2 tàu được tuyên dương Anh hùng Lực lượng vũ trang, đó là Tàu 42 và Tàu 154; riêng Tàu 42 ông tham gia tới 14 chuyến trong vòng 3 năm liên tục.

Qua thăm dò, địch biết được tàu ta lại vào chiến trường nên rất cay cú, tăng cường tuần tra gắt gao trên biển. Vì vậy cuối năm 1969, đầu năm 1970, ta tổ chức 4 chuyến đi đều phải quay lại. CCB Phùng Văn Quý quê Thanh Hóa hiện sống ở TP Cà Mau đã có một trận chiến đấu sống mái với kẻ thù suốt 10 tiếng đồng hồ tại Vàm Lũng năm 1969, ông và đồng đội dùng súng B40 bắn chìm và bị thương nặng 4 tàu địch.

Tàu không vào được, vũ khí cho chiến trường thiếu trầm trọng.

Nhiều bức điện từ Quân khu 8, Quân khu 9 gửi ra đầy khẩn thiết: “Chúng tôi không thể lấy cùi tay để đánh giặc”. Không thể để máu và nước mắt của chiến sĩ đồng bào miền Nam chảy mãi, việc tiếp tục vận chuyển vũ khí vào Nam trở thành mệnh lệnh của những trái tim yêu nước. Trong năm 1970, Đoàn 125 tổ chức 15 chuyến đi nhưng chỉ có 5 chuyến vào được bến, còn lại đều phải quay về. Chưa kể trên biển các tàu còn phải chống chọi với những cơn bão lớn. CCB Đặng Đình Bàn quê Thanh Hóa hiện sống tại Cần Thơ, kể: Tàu ông bị địch phát hiện, quay lại thì gặp bão, suốt mấy ngày không thể nấu nổi cơm ăn, say sóng nôn mửa xanh mặt vàng, tàu dạt lên tận vùng biển Trung Quốc nhưng đã may mắn sống sót trở về.

Những tháng đầu năm 1971, Đoàn 125 tổ chức 4 chuyến đi, song tất cả đều bị địch theo dõi, phải quay trở lại. Từ tháng 10-1971 đến tháng 4-1972, Đoàn 125 tổ chức 20 chuyến đi, chỉ có duy nhất 1 tàu đến đích là Tàu 656, trả hàng tại Đảo Cô Công – Campuchia, tiếp tế vũ khí cho bộ đội tình nguyện và lực lượng kháng chiến của nước bạn. Cố Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân Đỗ Văn Sạn, quê TP Sầm Sơn, nguyên là Chính trị viên của Tàu 656. Trước khi ông mất, chúng tôi đã gặp và nghe ông kể về chuyến đi cùng Tàu 656, cũng là chuyến đi thắng lợi cuối cùng của Đoàn 125 trên con đường vận chuyển vũ khí vào miền Nam. Tàu 70 tấn hàng nhưng chỉ có 16 người, phải vận chuyển cấp bách trong 1 tiếng đồng hồ trước khi trời

sáng để đảm bảo bí mật. Ông Sạn đã lấy tấm gương chị Ngô Thị Tuyền vác đạn để động viên anh em phát huy hào khí cách mạng, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ.

Con đường trên biển Đông là kỳ tích vượt qua cả sự tưởng tượng và trí thông minh của người Mỹ. Và chỉ có người Việt Nam “dạ sắt gan vàng”, quân đội Việt Nam mưu lược dũng cảm, chỉ có lòng yêu nước bất diệt mới sáng tạo ra những con

đường kỳ vĩ đến như vậy. Những người con Thanh Hóa vinh dự đứng trong hàng ngũ lực lượng vận tải quân sự đặc biệt – Đoàn Tàu Không Số - đã góp công để Đoàn 125 hai lần được Đảng, Nhà nước tuyên dương danh hiệu Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân. Cùng với những con đường trên đất liền, đường Hồ Chí Minh trên biển đã đưa dân tộc ta đến mùa xuân toàn thắng.

<https://baothanhhoa.vn>

8. HẢI PHONG. Quá trình hình thành và phát triển Đường Hồ Chí Minh trên biển (1961 – 1975) / Hải Phong // Báo Hà Nam online. - 2018. - Ngày 3 tháng 7.

Đường Hồ Chí Minh trên biển, con đường huyền thoại, một sáng tạo độc đáo của Đảng, Quân đội và nhân dân ta, con đường đã góp phần quan trọng vào thắng lợi vĩ đại của dân tộc ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước.

I. Sự ra đời và phát triển đường Hồ Chí Minh trên biển

Năm 1954, Hiệp định Giơnevơ về Đông Dương được ký kết, các nước tham gia hội nghị đã long trọng tuyên bố tôn trọng độc lập chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ của Việt Nam, Lào, Campuchia. Mỹ là nước trực tiếp giúp Pháp trong cuộc chiến tranh xâm lược Đông Dương và là thành viên của Hội nghị Giơnevơ nhưng lại trắng trợn tuyên bố: “Mỹ không bị nội dung này ràng buộc”, từ đó ráo riết hất cẳng thực

dân Pháp ra khỏi Đông Dương, lấy vĩ tuyến 17 của Việt Nam làm giới tuyến quân sự tạm thời, áp đặt chủ nghĩa thực dân mới ở miền Nam, biến miền Nam thành căn cứ quân sự của Mỹ, chia cắt lâu dài đất nước ta, ngăn chặn và đẩy lùi phong trào giải phóng dân tộc ở châu Á và trên thế giới, uy hiếp các nước XHCN.

Tháng 6-1954, Mỹ đưa Ngô Đình Diệm về Sài Gòn, lập chính phủ bù nhìn đồng thời thành lập phái đoàn quân sự đặc biệt của Mỹ (SMM) và “khẩn cấp” tăng cường viện trợ kinh tế và quân sự cho chính quyền Ngô Đình Diệm; được Mỹ hậu thuẫn, tháng 5-1959, Ngô Đình Diệm ban hành Luật 10/59 và Luật số 21, lê máy chém đi khắp miền Nam, gây nên những vụ giết người man rợ.

Trước tình hình đó, Hội nghị lần thứ 15 Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khóa II) họp tại Hà Nội, xác định nhiệm vụ của cách mạng Việt Nam trong giai đoạn mới, nghị quyết xác định con đường giải phóng miền Nam là “con đường cách mạng bạo lực”. Theo chỉ thị của Bộ Chính trị tháng 5-1959, Tổng Quân ủy Trung ương quyết định thành lập Phòng Nghiên cứu hoạt động chi viện quân sự cho miền Nam.

Thực hiện chủ trương của Đảng và Quân ủy Trung ương, ngày 19-5-1959, “Đoàn công tác quân sự đặc biệt” (đơn vị tiền thân của Đoàn 559) được thành lập. Ngày 1-6-1959, Tiểu đoàn 301 trực thuộc “Đoàn 559” ra đời, tiểu đoàn có nhiệm vụ mở tuyến vận tải xuyên Trường Sơn để chi viện vũ khí, trang bị lực lượng cho chiến trường miền Nam. Đến tháng 7-1959, Tiểu đoàn 603 được thành lập có nhiệm vụ nghiên cứu tìm phương thức vận chuyển bằng đường biển chi viện vũ khí cho chiến trường miền Nam; tiểu đoàn gồm 107 cán bộ, chiến sĩ, biên chế thành 2 đại đội, đóng quân tại thôn Thanh Khê, xã Thanh Trạch, huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình. Để giữ bí mật, tiểu đoàn lấy tên là “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”; được sự giúp đỡ của nhân dân và các lực lượng vũ trang địa phương, tiểu đoàn nhanh chóng ổn định nơi ăn, ở và tích cực chuẩn bị mọi mặt cho chuyến vượt

biển đầu tiên vào khu V. Phương tiện vận tải ban đầu của đơn vị là 4 chiếc thuyền gỗ, mỗi chiếc trọng tải từ 15 - 20 tấn. Thuyền có 2 đáy, phía dưới để vũ khí, phía trên để lưới và dụng cụ đánh cá, cải trang thành thuyền buồm đánh cá miền Nam.

Sau khi chuẩn bị cơ sở vật chất, các đại đội tranh thủ ra khơi “đánh cá”, thực chất là tập luyện, tập kéo lưới, tập chịu đựng sóng gió, tập lấy phương hướng theo sao, theo địa hình. Ban đầu tập gần bờ, sau đó xa bờ, tập ra khơi. Cùng với tập luyện, đơn vị tổ chức đợt sinh hoạt chính trị, bồi dưỡng lập trường giai cấp, tinh thần dũng cảm, xây dựng ý chí quyết tâm cho cán bộ, chiến sĩ và quán triệt phương án chiến đấu: Nếu đưa được hàng vào bến an toàn, sẽ tìm cách hủy tàu và đi theo đường bộ để trở lại đơn vị; nếu lạc đường, lạc hướng thì thả hàng xuống biển để giữ bí mật, trường hợp bị địch bắt cho nổ mìn phá thuyền.

Cuối năm 1959, công tác chuẩn bị cho vận chuyển đã cơ bản hoàn thành. Đại đội 1, Tiểu đoàn 603 tổ chức chuyến thuyền vượt biển đầu tiên. Nhiệm vụ của chuyến vận tải này là chở 5 tấn vũ khí và thuốc chữa bệnh cho chiến trường khu V. Địa điểm cập bến là chân đèo Hải Vân. Tham gia chuyến đầu tiên gồm 6 người: Đồng chí (đ/c) Nguyễn Bát, Đại đội trưởng Đại đội 1 làm thuyền

trưởng; đ/c Trần Múc làm thuyền phó; 4 thành viên còn lại là: Huỳnh Ba, Nguyễn Sanh, Huỳnh Sơn, Nguyễn Nữ. Để giữ bí mật, lợi dụng lúc thời tiết xấu, gió mùa đông bắc, 18 giờ ngày 27-1-1960 (tức 30 Tết Canh Tý) thuyền nhổ neo; đêm đầu tiên, thuyền chạy thẳng ra vùng biển quốc tế, với ý định từ đó sẽ đi dần vào chân đèo Hải Vân. Ngày hôm sau, gió to, sóng lớn, thuyền có nguy cơ bị lật, 6 người kiên trì chèo chống nhưng thuyền vẫn cứ dạt về phía Nam và bị gãy một lái. Đến ngày thứ ba, thuyền trôi vào Cù lao Ré (Quảng Ngãi), mọi người định chèo thuyền ngược ra thì tay lái còn lại gãy nốt. Lúc này, gió bắt đầu lặng, tàu tuần tiễu của địch và tàu đánh cá của dân ra biển ngày một đông, nếu ở vùng biển này lâu sẽ bị lộ. Để giữ bí mật, thuyền trưởng Nguyễn Bất quyết định phải cho hủy 5 tấn súng đạn và thuốc chữa bệnh xuống biển để xóa dấu vết. Tuy không có chứng cứ rõ ràng nhưng 6 thủy thủ của ta vẫn bị địch bắt đưa đi giam ở các khu vực để tra tấn, khai thác, 5 thủy thủ đã hy sinh, chỉ duy nhất đ/c Huỳnh Ba còn sống (được trao trả năm 1974).

Chuyến đi đầu tiên không thành công, nhận thấy việc dùng thuyền gỗ, chạy bằng buồm, chở vũ khí vào chiến trường bằng đường biển có rất nhiều khó khăn và không an toàn, Quân ủy Trung ương quyết định cho

Tiểu đoàn 603 ngừng hoạt động. Trong khi chờ đợi trên tìm phương án mới, Tiểu đoàn 603 giải thể, các đại đội chuyển về Tiểu đoàn 301 là nhiệm vụ mở đường Trường Sơn.

Đầu năm 1960, cùng với phong trào Đồng Khởi Bến Tre, cách mạng của các tỉnh đồng bằng Nam bộ chuyển mạnh lên thế tiến công và trở thành cao trào Đồng Khởi rộng khắp. Trước tình hình đó, yêu cầu về vũ khí trang bị, đạn và thuốc chữa bệnh trở thành vấn đề sống còn, để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ chiến đấu và phát triển lực lượng của các tỉnh Nam bộ và Nam Trung bộ. Yêu cầu cấp bách là phải nhanh chóng vận chuyển vũ khí, hàng hóa để chi viện cho chiến trường Nam bộ. Lúc này, tuyến đường bộ trên dãy Trường Sơn đã mở và hoạt động có hiệu quả nhưng chưa vươn tới các địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng. Tổng Quân ủy tiếp tục chỉ đạo Bộ Tổng Tham mưu khẩn trương nghiên cứu đề án mới về xây dựng và tổ chức lực lượng vận tải biển chi viện cho chiến trường Nam bộ và khu V.

Trong khi chưa có lực lượng để làm nhiệm vụ vận chuyển trên biển chi viện cho miền Nam, Bộ Chính trị chỉ thị cho Trung ương Cục miền Nam chỉ đạo các tỉnh ven biển ở miền Trung và Nam bộ chủ động chuẩn bị bến, bãi và tổ chức đưa thuyền vượt biển ra miền Bắc, vừa

thăm dò, nắm tình hình địch, nghiên cứu tuyến vận chuyển trên biển, vừa nhận vũ khí để kịp thời cung cấp cho phong trào đấu tranh cách mạng ở miền Nam đang phát triển. Từ giữa năm 1961 đến giữa năm 1962, 5 thuyền của địa bàn Nam bộ đã ra tới miền Bắc. Những người con kiên trung của thành đồng Tổ quốc (trong đó có 18 đảng viên) đã vinh dự được Chủ tịch Hồ Chí Minh, Bí thư thứ nhất Ban Chấp hành Trung ương Đảng Lê Duẩn và các đồng chí trong Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương gặp mặt, ân cần thăm hỏi, động viên.

Những chuyến thuyền từ Nam bộ vượt biển ra Bắc thành công là một trong những cơ sở quan trọng để xúc tiến việc thành lập đoàn vận tải thủy tiếp tế vũ khí cho miền Nam. Ngày 23-10-1961, Bộ Tổng Tư lệnh ra Quyết định số 97/QP do Thứ trưởng Hoàng Văn Thái ký thành lập Đoàn 759 vận tải thủy, đ/c Đoàn Hồng Phước làm đoàn trưởng. Đoàn đặt dưới sự lãnh đạo, chỉ đạo trực tiếp của Bộ Tổng Tư lệnh, lấy nhà số 83 Lý Nam Đế (Hà Nội) làm trụ sở. Cuối năm 1961, đề án công tác của đoàn đã được Quân ủy Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh thông qua. Ngày 12-2-1962, Tổng cục Chính trị có Quyết định số 09/QĐ thành lập Đảng ủy Đoàn 759 do đồng chí Phạm Thái Hòa làm Bí thư.

Quyết định thành lập Đoàn 759 thể hiện tầm nhìn chiến lược và sáng tạo của Bộ Chính trị mà trực tiếp là Quân ủy Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh. Sự ra đời của Đoàn 759 đánh dấu mốc lịch sử quan trọng, mở ra bước phát triển mới của tuyến đường vận tải chiến lược trên biển. Ngày 23-10 trở thành ngày truyền thống của Đoàn 759 trước đây, Lữ đoàn 125 Hải quân ngày nay, đồng thời là Ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển.

II. Táo bạo - bí mật - bất ngờ, vận chuyển chi viện cho chiến trường giai đoạn 1 (1962-1965), góp phần đánh thắng chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” của Mỹ

Phong trào Đồng Khởi năm 1960 thắng lợi, cách mạng miền Nam chuyển biến mạnh mẽ, cục diện chiến trường có nhiều thay đổi theo chiều hướng có lợi cho ta, chính quyền Ngô Đình Diệm đứng trước nguy cơ sụp đổ; để cứu vãn tình thế và chiếm lại những địa bàn, vùng dân cư đã mất, đầu năm 1962, đế quốc Mỹ thực hiện chiến lược “Chiến tranh đặc biệt”. Trước tình hình đó, Nghị quyết của Bộ Chính trị về nhiệm vụ trước mắt của cách mạng miền Nam chỉ rõ: “...Tích cực xây dựng lực lượng về mọi mặt, nhất là xây dựng và phát triển lực lượng vũ trang tập trung của miền, quân khu...”.

Thực hiện chủ trương của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, sau khi rút kinh nghiệm các chuyến vận chuyển đường biển từ Bắc vào Nam chưa thành công, Đoàn 759 quyết định để thuyền “Bạc Liêu” đi chuyến trinh sát, mở đường từ Bắc vào Nam. Sau thời gian nghiên cứu, khảo sát bến, thuyền Bạc Liêu tiếp tục quay trở ra miền Bắc; chuyến đi trinh sát, mở đường từ Bắc vào Nam đã thành công.

Trung tuần tháng 8-1962, Quân ủy Trung ương thông qua Nghị quyết mở đường vận chuyển chiến lược trên biển. Bắt đầu từ đây, Đoàn 759 bước vào một giai đoạn vận chuyển mới. Tháng 8-1962, Đoàn 759 nhận bàn giao 4 tàu gỗ từ Xưởng đóng tàu I (Hải Phòng) và tiếp nhận bổ sung cán bộ. Đêm 11-10-1962, chiếc tàu gỗ đầu tiên chở 30 tấn vũ khí đã rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng) lên đường đi Cà Mau do đ/c Lê Văn Một làm thuyền trưởng. Ngày 19-10 tàu vào bến Vàm Lũng, 30 tấn vũ khí từ hậu phương miền Bắc đã được chiến trường miền Nam tiếp nhận an toàn. Đường biển, nối liền hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam đã trở thành hiện thực, tạo tiền đề cho những chuyến vận chuyển thành công tiếp theo của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 759.

Phát huy kết quả của tàu thứ nhất, lần lượt tàu thứ 2, thứ 3 và tàu thứ 4 tiếp tục vượt biển vào bến Cà Mau. Để bảo đảm bí mật cho tuyến đường vận tải đặc biệt, những chiếc tàu của Đoàn 759 phải cải hoán thành tàu đánh cá, không có số hiệu cố định, xen kẽ, trà trộn vào những đoàn tàu đánh cá của ngư dân địa phương trên biển, tên gọi Đoàn tàu không số được ra đời. 4 chuyến trong 2 tháng đã vận chuyển 111 tấn vũ khí cho Khu 9 an toàn, đây là một thắng lợi lớn khi mà vùng đất cực nam Nam bộ, lực lượng vũ trang đang phát triển, cần vũ khí để chiến đấu đập tan các cuộc càn quét của Mỹ ngụy, củng cố niềm tin và quyết tâm của quân dân miền Nam trong sự nghiệp đấu tranh giải phóng dân tộc, thống nhất đất nước.

Khi tuyến đường vận tải biển được khai thông, những tấn vũ khí đầu tiên đến với lực lượng vũ trang Cà Mau (10-1962), Chủ tịch Hồ Chí Minh đã gửi điện biểu dương khen ngợi, đồng thời nhắc nhở cán bộ, chiến sĩ Đoàn 759 “...Hãy nhanh chóng rút kinh nghiệm, tiếp tục vận chuyển nhanh hơn nữa, nhiều hơn nữa vũ khí cho đồng bào miền Nam giết giặc”.

Ngày 17-3-1963, chiếc tàu vỏ sắt đầu tiên do đồng chí Đinh Đạt làm thuyền trưởng, đồng chí Nguyễn Văn Tiến làm chính trị viên chở 44

tấn vũ khí lên đường và đã vào bến Trà Vinh an toàn. Xưởng đóng tàu III (Hải Phòng) tiếp tục cho hạ thủy chiếc tàu thứ 2, rồi tàu thứ 3, thứ 4, thứ 5 và tàu thứ 6. Nhờ đó, trong năm 1963, Đoàn 759 đã tổ chức đi nhiều chuyến chở hàng hóa, vũ khí; những chuyến tàu cùng cán bộ, chiến sĩ lặng lẽ, bí mật, nối tiếp nhau rời bến, cập bến chi viện cho chiến trường miền Nam; mỗi chuyến ra khơi là mỗi lần thử thách đầy khó khăn, gian khổ, căng thẳng, hiểm nguy đối với cán bộ, chiến sĩ; họ không chỉ đấu trí với kẻ thù mà còn phải vượt qua sóng gió, thử thách của thiên nhiên khắc nghiệt. Trong đoàn, không tàu nào biết tàu nào; trước khi lên đường, cán bộ, chiến sĩ không tiếp xúc bạn bè, người thân. Nhờ tổ chức tốt, kỷ luật nghiêm, ý thức trách nhiệm cao, tinh thần vững vàng và trình độ chuyên môn giỏi, những chuyến đi của đoàn đều hoàn thành tốt nhiệm vụ và giữ được bí mật. Chỉ trong một năm, Đoàn 759 đã thực hiện 29 chuyến hàng vào Nam bộ, vận chuyển 1.430 tấn vũ khí cho chiến trường, đạt hệ số vận chuyển cao, đây là chiến công to lớn trực tiếp góp phần quan trọng vào chiến thắng của quân và dân miền Nam.

Phát huy kết quả vận chuyển bằng đường biển chi viện cho chiến trường Nam bộ, Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Khu 7 mở bến đón tàu, để

vận chuyển vũ khí từ miền Bắc vào thẳng chiến trường miền Đông Nam bộ. Đoàn 759 được lệnh chuẩn bị một tàu chở vũ khí đột phá mở đường mới vào bến Bà Rịa. Đêm 26-9-1963, chiếc tàu gỗ mang số hiệu 41 do đồng chí Lê Văn Một làm thuyền trưởng, đồng chí Đặng Văn Thanh là chính trị viên cùng 11 thủy thủ, chở 18 tấn vũ khí xuất phát tại cảng Bính Động (Hải Phòng). Để giữ bí mật tàu phải đi trong mưa bão để tránh tàu tuần tiễu, tuần tra của địch; khi tàu tới khu vực đảo Phú Quý thì chuyển hướng vào bến, khó khăn lúc này là chưa bắt được liên lạc với ban phụ trách bến theo kế hoạch; trời sắp sáng, thủy triều bắt đầu xuống, trên đường vào bến tàu bị mắc cạn gần đồn Phước Hải của địch, lại đúng lúc chúng đang càn quét ở vùng này.

Để giữ bí mật lâu dài, ban phụ trách bến yêu cầu cho phá hủy tàu ngay trong đêm; song cán bộ, chiến sĩ Tàu 41 đã hạ quyết tâm không phá tàu. Tuy tàu mắc cạn gần địch nhưng chưa bị lộ và đề nghị lực lượng ở bến cùng với cán bộ, chiến sĩ trên tàu nhanh chóng bốc dỡ vũ khí đưa vào bờ. Mặc dù vũ khí chưa lấy hết, nhưng trời đã sáng nên đành dừng lại; suốt từ mờ sáng cho đến trưa, Tàu 41 và 2 cán bộ của ta là bí thư chi bộ Đặng Văn Thanh và thợ máy Huỳnh Văn Sao ở lại giữ tàu, thi gan, đấu trí với máy bay địch, có

những lúc tưởng chừng như địch đã phát hiện ra con tàu chở vũ khí của ta, nhiều lần ban phụ trách bến yêu cầu hủy tàu, nhưng với lòng dũng cảm, trí thông minh, đồng chí Đặng Văn Thanh và Huỳnh Văn Sao đã nêu một tấm gương sáng về sự bình tĩnh, mưu trí, gan dạ và linh hoạt trong xử lý tình huống trước kẻ thù, do đó đã giữ được bí mật tuyệt đối của chuyến đi quan trọng này và chuyển đi mở đường, mở bến chi viện vũ khí cho Khu VII vào Bà Rịa thành công.

Với thành tích vận chuyển vũ khí cho chiến trường, tháng 9-1963, Đoàn 759 đã được Quốc hội, Chính phủ tặng thưởng Huân chương Chiến công hạng Hai; Tàu 41 được tặng Huân chương Quân công hạng Nhất; Tàu 43, 54, 55, 56 được tặng Huân chương Chiến công hạng Nhất; Tàu 42, 67, 68 được tặng Huân chương Chiến công hạng Nhì.

Quá trình vận tải bằng đường biển, Đoàn 759 nhận được sự chỉ đạo sâu sát của Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương, Bộ Tổng Tư lệnh; sự giúp đỡ, phối hợp, hiệp đồng có hiệu quả của các cơ quan trực thuộc bộ; nhất là Cục Tác chiến (Bộ Tổng Tham mưu); Cục Cán bộ, Cục Bảo vệ (Tổng cục Chính trị); Cục Quân khí (lúc đó thuộc Tổng cục Hậu cần); sự phối hợp, giúp đỡ, tạo điều kiện của Bộ Công an, Bộ Giao thông

Vận tải; Đảng bộ và nhân dân các địa phương, nhất là thành phố Hải Phòng. Tháng 8-1963, Quân ủy Trung ương quyết định giao Đoàn 759 trực thuộc Quân chủng Hải quân. Ngày 29-1-1964, Bộ Quốc phòng quyết định đổi phiên hiệu Đoàn 759 thành Đoàn 125.

Dưới sự lãnh đạo và chỉ đạo trực tiếp của Đảng ủy, Bộ Tư lệnh Quân chủng Hải quân, Đoàn 125 đã khẩn trương củng cố tổ chức và ổn định mọi mặt; vừa xây dựng, vừa vận chuyển; Đoàn 125 không ngừng trưởng thành và đạt nhiều thành tích mới. Từ năm 1962 đến hết năm 1964, Đoàn 125 đã huy động 17 tàu vỏ sắt, 3 tàu vỏ gỗ, tổ chức 79 chuyến vận chuyển vũ khí trang bị và cán bộ trung, cao cấp của Đảng và quân đội vào miền Nam. Số vũ khí, trang bị mà đơn vị vận chuyển trong thời gian này được hơn 4.000 tấn. Số vũ khí đã đến được với chiến trường Nam bộ, cực Nam Trung bộ và Khu V đúng lúc, đáp ứng kịp thời sự mong đợi của chiến trường, trực tiếp góp phần cùng các lực lượng vũ trang Nam bộ, cực Nam Trung bộ và Khu V nhanh chóng phát triển thế tiến công, giành nhiều thắng lợi oanh liệt như chiến thắng ấp Bắc, Đầm Dơi, Cái Nước, Chà Là, Vạn Tường, Ba Gia, Bình Giã, góp phần làm thất bại về căn bản chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” của Mỹ - ngụy trên chiến trường miền Nam.

Sau chuyến vận tải vào Khu V thành công, cuối năm 1964, Bộ Tổng tư lệnh quyết định giao nhiệm vụ cho Bộ Tư lệnh Hải quân nghiên cứu mở rộng tuyến vận tải bằng đường biển vào các bến thuộc địa bàn Khu V; lựa chọn phương án này, tuy cung đường được rút ngắn, nhưng xuất hiện nhiều khó khăn mới, nhất là việc tìm đặt bến; địa hình ven biển trống trải, các cửa sông tàu ta có thể vào để giao hàng thì địch đã đóng đồn bót, ngoài biển thì radar, tàu chiến, máy bay địch kiểm soát khá cẩn mật.

Sau khi nhận được thông tin về bến, bãi do các tổ trinh sát và cơ quan quân sự địa phương cung cấp, Bộ Tư lệnh Quân chủng Hải quân đã thông qua phương án vận chuyển do Đoàn 125 đề xuất; đồng thời nhấn mạnh: Các tàu vào ven biển Khu V phải thật khôn khéo lừa địch trên đường hành trình, táo bạo, bí mật thọc sâu vào bến, nhanh chóng bốc dỡ hàng xong là rút ngay; trường hợp thật đặc biệt mới ở lại ban ngày, nhưng phải chuẩn bị đầy đủ kế hoạch và phương án chiến đấu phòng khi bị lộ. Sau một thời gian phối hợp với Khu V nghiên cứu và chuẩn bị bến bãi, ngoài bến Vũng Rô (Phú Yên) đã có các bến Lộ Diêu (Bình Định), Đạm Thủy (Quảng Ngãi), Bình Đào (Quảng Nam) được khẩn trương chuẩn bị và sẵn sàng tiếp nhận hàng.

Ngày 21-9-1964, tàu 401 được lệnh lên đường vào Khu V, tàu có 12 cán bộ, chiến sĩ. Khi hành trình trên biển, gặp gió mùa Đông Bắc, nên chỉ ủy tàu hội ý và quyết định cho tàu quay trở lại. Ngày 10-10-1964, tàu xuất phát lần hai, nhưng gặp bão, đành phải đưa tàu vào tạm trú tại đảo Hải Nam. Ngày 25-10, tàu tiếp tục hành trình, vượt qua sóng gió và sự tuần tra, kiểm soát của địch, sáng 1-11-1964, tàu cập bến Lộ Diêu giao hàng nhưng bị mắc cạn, phải tiến hành mạo hiểm lấy hàng vào ban ngày, toàn bộ vũ khí được đưa về vị trí cất giấu an toàn. Do bị mắc cạn, tàu 401 bị hỏng nặng không thể khắc phục được, chỉ bộ quyết định đốt cháy tàu để xóa dấu vết.

Tình hình tàu 401 mở bến Lộ Diêu được báo cáo lên Đại tướng Võ Nguyên Giáp, Đại tướng chỉ thị: Không sử dụng bến Lộ Diêu nữa mà tìm cách đưa hàng vào bến mới ở Phú Yên. Chấp hành chỉ thị của đồng chí Bí thư Quân ủy Trung ương và sự chỉ đạo hướng dẫn của Cục Tác chiến, Thường vụ Đảng ủy, Bộ Tư lệnh Hải quân quyết định chọn bến Vũng Rô làm điểm giao hàng cho chiến trường Phú Yên.

Để thực hiện chuyến đi vào Vũng Rô, Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 chọn tàu 41. Đây là chiếc tàu vỏ sắt đầu tiên của Đoàn 125 đi vào Khu V, gồm 16 cán bộ, thủy thủ

do thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh và Chính trị viên Trần Hoàng Chiêu chỉ huy. Ngày 16-11-1964, tàu 41 chở 45 tấn vũ khí rời bến Bãi Cháy (Hòn Gai, Quảng Ninh); tàu đi được hơn một ngày thì gặp gió mùa đông bắc, sở chỉ huy chỉ thị cho tàu dừng lại ở đảo Hải Nam (thường gọi là A3) chờ lệnh; ngày 26-11, tàu được lệnh tiếp tục hành trình, đến 23 giờ ngày 28-11, tàu cập bến Vũng Rô, sau chuyến thứ nhất tàu 41 được lệnh vào Vũng Rô lần thứ 2, lần thứ 3. Cả 3 chuyến vận chuyển đều thắng lợi, an toàn.

Có vũ khí từ miền Bắc chuyển vào, tháng 12-1964, Bộ Tư lệnh Khu V đã mở các đợt tác chiến tiêu diệt quân chủ lực nguy, hỗ trợ cho quần chúng nổi dậy phá kìm, diệt ác, giải phóng một số vùng ở đồng bằng Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Khánh Hòa. Tại thung lũng An Lão, chỉ trong một đêm, lực lượng của ta đã san bằng 9 cứ điểm của địch. Phát huy thắng lợi, các trung đoàn chủ lực của Khu V đã phối hợp với các tiểu đoàn bộ đội địa phương và đặc công tiếp tục tiến công địch giành chiến thắng vang dội ở Việt An, Quế Sơn, Đèo Nhông, Dương Liễu... hàng ngàn tên địch bị tiêu diệt, hàng vạn nhân dân vùng đồng bằng được giải phóng. Đến đây, cao trào đấu tranh quân sự, chính trị song song ở Khu V có bước

phát triển mới, góp phần làm chuyển biến cục diện chung trên toàn miền.

Công việc vận chuyển đang tiến triển thuận lợi thì xảy ra sự kiện tàu 143 bị lộ ở Vũng Rô. Tàu 143 được lệnh chở 63 tấn vũ khí vào bến Lộ Diêu (Bình Định), nhưng sau đó được lệnh đưa hàng vào bến Vũng Rô (Phú Yên). Ngày 16-2-1965, sau khi bốc dỡ hàng hóa tàu quay ra thì tời neo bị hỏng, buộc phải nguy trang ở lại bến, nhưng bị địch phát hiện, chúng cho máy bay ném bom và sử dụng lực lượng bộ binh bao vây hòng tiêu diệt và bắt sống cả người và tàu của ta; trong trận chiến đấu không cân sức, một số đồng chí bộ đội địa phương bị thương và hy sinh.

Tháng 10-1964, Quân ủy Trung ương chỉ thị cho lực lượng vũ trang miền Nam mở đợt hoạt động Đông - Xuân (1964- 1965) nhằm tiêu diệt một bộ phận quan trọng quân chủ lực nguy, mở rộng vùng giải phóng. Chiến trường chính trong đợt hoạt động này là miền Đông Nam bộ, miền Trung Trung bộ và Tây nguyên.

Để chuẩn bị cho đợt hoạt động Đông - Xuân (1964-1965), Bộ Tư lệnh miền Đông Nam bộ xin chỉ viện vũ khí vận chuyển bằng đường biển vào Bà Rịa. Thực hiện Chỉ thị của Bộ Tổng Tham mưu, Bộ Tư lệnh Hải quân lệnh cho Đoàn 125 thực

hiện yêu cầu trên. Ngày 29-11-1964, tàu 56 chở 44 tấn vũ khí, nhỏ neo và đến 10 giờ đêm 22-12 tàu đã cập bến Lộc An - Sông Ray (Bà Rịa - Vũng Tàu) an toàn.

Năm 1964 là năm mà Đoàn 125 vận chuyển được nhiều vũ khí nhất chi viện cho chiến trường; từ ngày đi chuyển đầu tiên (tháng 10-1962) cho tới đầu năm 1965, Đoàn 125 đã tổ chức trên 90 chuyến, vận chuyển trên 5 ngàn tấn vũ khí cho chiến trường; bao gồm súng đạn, thuốc chữa bệnh và các trang bị quân sự, những chuyến đi và hàng trăm câu chuyện thần kỳ về lòng dũng cảm, đức hy sinh, sự tài trí; là những câu chuyện cảm động về tình đồng đội, về tinh thần vượt khó, chịu đựng gian khổ, thời tiết khắc nghiệt, xông pha nơi hiểm nguy, đối mặt trực diện với kẻ thù; mỗi chuyến đi là một chiến công, kể cả những chuyến đi thành công và những chuyến đi chưa thật trọn vẹn. Những sự tích anh hùng, những huyền thoại của “Đoàn tàu không số”, xâu chuỗi thành con đường bất tử - Đường Hồ Chí Minh trên biển, mãi mãi lưu truyền trong lịch sử chống giặc ngoại xâm của dân tộc Việt Nam.

III- Vượt qua thử thách ác liệt, khắc phục khó khăn, tiếp tục vận chuyển chi viện cho chiến trường giai đoạn II, góp phần đánh thắng chiến lược “Chiến

tranh cục bộ” và “Việt Nam hóa chiến tranh” của đế quốc Mỹ (1965- 1972)

Bị thất bại trong cuộc phản công chiến lược lần thứ nhất, đế quốc Mỹ tiếp tục tăng quân, ráo riết chuẩn bị mở cuộc phản công lớn lần thứ hai; tính đến tháng 8-1966, số quân Mỹ tham gia cuộc chiến tranh xâm lược Việt Nam đã lên gần 300.000 tên. Hải quân và Không quân Mỹ tăng cường tối đa các vụ oanh kích hòng chặn đứng mọi nguồn chi viện của miền Bắc cho các chiến trường miền Nam, số lượng máy bay và số trận máy bay Mỹ đánh phá miền Bắc trong năm 1966 tăng gấp hai lần năm 1965.

Ngày 29-6-1966, đế quốc Mỹ đã leo nấc thang mới rất nghiêm trọng. Chúng ném bom một số mục tiêu kinh tế, chính trị quan trọng ở thủ đô Hà Nội và thành phố Hải Phòng. Trước hành động mở rộng chiến tranh xâm lược của đế quốc Mỹ, ngày 17-7-1966, Chủ tịch Hồ Chí Minh ra lời 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; đến ngày thắng lợi, nhân dân sẽ xây dựng lại đất nước ta đàng hoàng hơn, to đẹp hơn...”.

Đáp lời kêu gọi thiêng liêng của Chủ tịch Hồ Chí Minh, quân và dân cả nước đoàn kết một lòng, vượt qua mọi gian khổ hy sinh, quyết chiến đấu đến thắng lợi hoàn toàn. Miền Bắc càng sục sôi khí thế đánh thắng cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân của đế quốc Mỹ, dồn sức chi viện cho miền Nam đánh bại cuộc phản công chiến lược lần thứ hai của địch. Hòa cùng khí thế chung của cả nước, Đoàn 125 chuẩn bị bước vào giai đoạn vận chuyển mới.

Trong điều kiện yếu tố bí mật, bất ngờ của tuyến đường không còn; địch bố phòng, kiểm tỏa gắt gao, đường đi mới, xa bờ, qua nhiều vùng biển lạ, nguy hiểm; do vậy, công tác chuẩn bị cho chuyến mở đường được tiến hành khẩn trương, chặt chẽ, chu đáo. Đoàn 125 giao cho tàu 42 gồm 16 thủy thủ do đ/c Nguyễn Văn Cứng làm thuyền trưởng và đ/c Nguyễn Ngọc Ân làm chính trị viên. Đêm 15-10-1965, tàu 42 chở 60 tấn vũ khí nhỏ neo, xuất bến; đêm 24-10, tàu cập bến Rạch Kiến Vàng (Cà Mau) an toàn. Thắng lợi của chuyến đi mở đường của tàu 42 trong tình hình mới có ý nghĩa vô cùng quan trọng; chứng minh cho ý chí quyết tâm liên tục tiến công chi viện cho miền Nam bằng đường biển là hoàn toàn đúng đắn. Tiếp theo tàu 42, tàu 69 và tàu 68 lần lượt lên đường thực hiện thắng lợi nhiệm vụ được giao.

Mặc dù so sánh lực lượng trên biển giữa ta và địch hết sức chênh lệch, một bộ phận Hạm đội 7 của Mỹ và tàu thuyền của quân đội nguy Sài Gòn, hệ thống trinh sát, quan sát, cảnh giới tầm xa và tàu địch ken dày cùng với lực lượng không quân hỗ trợ tối đa và một bên là lực lượng vận tải nhỏ, trang bị vũ khí thô sơ; nhưng cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 đã làm nên những điều kỳ diệu, luôn đương đầu với địch và vật lộn với sóng to, gió lớn; càng gặp khó khăn nguy hiểm, càng bình tĩnh, dũng cảm, mưu trí, sáng tạo, trên dưới đoàn kết một lòng, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trong mọi tình huống. Ghi nhận những thành tích đặc biệt xuất sắc này, ngày 30-4-1966, Chủ tịch Hồ Chí Minh ký Sắc lệnh tặng thưởng Huân chương Quân công hạng nhất cho đơn vị. Ngày 1-1-1967, Quốc hội, Chính phủ tặng danh hiệu đơn vị Anh hùng LLVTND cho Đoàn 125.

Đêm 30, rạng sáng mừng 1 Tết Mậu Thân (31-1-1968), cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Tết Mậu Thân 1968 của quân và dân ta diễn ra đồng loạt trên khắp miền Nam. Để đáp ứng yêu cầu vũ khí cho chiến trường và phân tán sự đối phó của địch; từ ngày 23 đến 27-2-1968, Bộ Tư lệnh Hải quân quyết định sử dụng 4 tàu: Tàu 165, 56, 54 và tàu 235 lên đường làm nhiệm vụ vận chuyển đặc biệt chi viện cho cuộc

Tổng tiến công và nổi dậy trên chiến trường miền Nam. Kết thúc giai đoạn vận chuyển cực kỳ ác liệt, từ tháng 10-1965 đến tháng 3-1968, Đoàn 125 đã tổ chức 23 chuyến vận chuyển, trong đó có 5 chuyến thành công, chở 310 tấn vũ khí cho chiến trường; 6 chuyến xảy ra chiến đấu, ta phá hủy 4 chiếc, địch lấy của ta 2 chiếc; ta phá 2 tàu bị mắc cạn; những chuyến đi còn lại gặp địch, buộc phải quay về.

Trước thất bại bằng không quân ở miền Bắc và tổn thất nặng nề trên chiến trường miền Nam, ngày 31-10-1968, Mỹ tuyên bố ngừng ném bom miền Bắc. Theo chỉ thị của Tư lệnh Quân chủng, Đoàn 125 tham gia Chiến dịch vận chuyển VT5 (vận chuyển hàng hóa, vũ khí từ Hải Phòng vào sông Gianh - Quảng Bình) và từ đây hàng hóa, vũ khí sẽ được các lực lượng vận chuyển vào chiến trường miền Nam bằng đường bộ. Với phương châm chỉ đạo “Chuẩn bị chu đáo, tranh thủ thời cơ, làm nhanh, gọn, liên tục, an toàn, đi gần bờ, dựa vào dân”, từ 3-11-1968 đến 29-1-1969, vượt qua hàng rào phong tỏa dày đặc thủy lôi và bom từ trường của Mỹ, Đoàn 125 đã huy động 364 lượt tàu, vận chuyển 21.737 tấn hàng, đạt 217,37% kế hoạch; đến cuối tháng 1-1969, Đoàn 125 kết thúc đợt 1 Chiến dịch vận chuyển VT5.

Tháng 2-1969, Đoàn 125 tiếp tục Chiến dịch vận chuyển VT5, với 187 chuyến tàu, vận chuyển 10.889 tấn hàng hóa, vượt chỉ tiêu 1.000 tấn, góp phần chi viện cho chiến trường, đặc biệt là chiến trường Thừa Thiên - Huế và Mặt trận Khu V. Tết Nguyên đán năm 1969, cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 vinh dự được Chủ tịch nước Tôn Đức Thắng gửi tặng lẵng hoa và đón Đại tướng Võ Nguyên Giáp đến thăm, chúc tết đơn vị.

Tháng 7-1969, sau khi rút kinh nghiệm, tìm ra nguyên nhân của những chuyến đi thành công và không thành công, Đoàn 125 sử dụng tàu 42 cải trang thành tàu nghiên cứu biển, đi trinh sát để tìm phương thức vận chuyển mới. Đây là chuyến đi rất quan trọng nhằm thăm dò tình hình địch phong tỏa trên biển, mở đường mới, tìm bến mới và những thông tin cần thiết khác. Từ kết quả của chuyến đi trinh sát, Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng nhận định tình hình và quyết định chuẩn bị đợt vận chuyển lớn vào chiến trường Khu V, Khu VI, Khu VIII, Khu IX.

Thực hiện chủ trương của Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng, năm 1970, Đoàn 125 đã tổ chức 17 chuyến đi, song chỉ có 5 chuyến vào được bến, 10 chuyến gặp địch tuần tra, kiểm soát gắt gao, để giữ bí mật của con đường chiến lược, đành phải

quay về. Từ tháng 10-1971 đến tháng 4-1972, Đoàn tổ chức liên tục 15 chuyến, kết quả tuy còn hạn chế, nhưng có ý nghĩa quan trọng, đưa hàng vào bến mới thành công. Có thể nói, từ năm 1971-1972 là giai đoạn cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 phải đối mặt với những thử thách gay go, ác liệt; trong đội ngũ trung kiên của đoàn xuất hiện nhiều tấm gương hy sinh anh dũng.

Nhìn lại chặng đường 10 năm (1961-1972) làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí, hàng hóa và lực lượng chi viện cho chiến trường miền Nam, Đoàn 125 đã tổ chức gần 600 chuyến tàu, vận chuyển gần 33.000 tấn hàng hóa, vũ khí các loại, kịp thời chi viện cho chiến trường. 10 năm vận chuyển là mười năm kiên gan bền bỉ của đội ngũ cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125; nhiều con tàu ra đi không trở lại, nhiều đồng chí, đồng đội đã vĩnh viễn yên nghỉ nơi biển cả mênh mông. Đếm sao hết số lần phải thi gan, đấu trí với địch; kể sao hết những tấm gương dũng cảm, đức hy sinh cao quý; mỗi lần ra đi là một lần quyết tử, gặp địch là sẵn sàng chiến đấu, chấp nhận hủy tàu, sẵn sàng hy sinh để bảo vệ bí mật con đường. Địch chặn lối này, ta mở lối đi khác; phương thức này không thành, ta tìm ra phương thức khác... Con đường vận chuyển trên biển trở thành một kỳ tích, huyền thoại, góp phần cùng quân và dân miền Nam

đánh thắng chiến lược “Chiến tranh cục bộ” và “Việt Nam hóa chiến tranh” của đế quốc Mỹ.

IV. Tham gia chiến dịch Hồ Chí Minh, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước (1973- 1975)

Bị thất bại nặng nề trong chiến dịch đánh phá bằng không quân ra miền Bắc, cùng với thắng lợi của quân dân ta trên chiến trường miền Nam, ngày 27-1-1973, buộc đế quốc Mỹ phải ký Hiệp định Paris, chấm dứt chiến tranh, rút hết quân đội về nước, lập lại hòa bình ở Việt Nam.

Bị thất bại nặng nề trong chiến dịch đánh phá bằng không quân ra miền Bắc, cùng với thắng lợi của quân dân ta trên chiến trường miền Nam, ngày 27-1-1973, buộc đế quốc Mỹ phải ký Hiệp định Paris, chấm dứt chiến tranh, rút hết quân đội về nước, lập lại hòa bình ở Việt Nam. Nhưng với âm mưu chia cắt lâu dài đất nước ta, chúng tìm mọi cách tiếp sức cho ngụy quyền Sài Gòn xây dựng lực lượng, mở rộng chiến tranh, lấn chiếm vùng giải phóng, đánh phá các cơ sở cách mạng của ta, duy trì chính sách cai trị, độc tài phát- xít. Nhiệm vụ của toàn quân lúc này là ra sức củng cố tổ chức, nâng cao chất lượng chiến đấu, đập tan âm mưu gây lại chiến tranh của địch.

Để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ mới, Đoàn 125 tiếp tục củng cố tổ chức, xây dựng lực lượng, thành lập thêm tiểu đoàn, tiếp nhận tàu mới, tăng cường huấn luyện nâng cao trình độ mọi mặt và rèn luyện ý chí chiến đấu cho cán bộ, chiến sĩ, sẵn sàng lên đường khi có lệnh.

Đầu năm 1973, Đoàn nhận nhiệm vụ vận chuyển 3.000 tấn vũ khí vào Khu IV trên tuyến đường từ Hải Phòng đến sông Gianh, Quảng Bình; với tinh thần trách nhiệm cao, vừa làm vừa rút kinh nghiệm, trong 63 ngày đêm liên tục, Đoàn đã vận chuyển trên 4.000 tấn hàng vào các binh trạm của Cục Vận tải quân sự thuộc Tổng cục Hậu cần ở nam Khu IV.

Quý II năm 1973, Đoàn nhận nhiệm vụ vận chuyển 12.000 tấn hàng vào Quảng Bình cho Binh trạm 30 và 19. Đoàn đã tổ chức 161 chuyến tàu, vận chuyển 11.365 tấn hàng vào nam Khu IV an toàn. Đầu tháng 11-1973, Đoàn phối hợp với một số đơn vị, vận chuyển 26 xe cơ giới, 16 máy kéo cho Khu V và căn cứ K5 qua cảng Đông Hà, Quảng Trị. Tiếp đó, năm 1974, Đoàn vận chuyển 15.000 tấn hàng từ Hải Phòng vào Nhật Lệ, Quảng Bình và từ Hải Phòng vào Cửa Việt, Quảng Trị. Trong 2 năm 1973-1974, Đoàn đã huy động 380 lượt tàu ra khơi, chuyên chở trên 43 nghìn tấn hàng,

đưa 2.042 lượt cán bộ, chiến sĩ từ hậu phương ra tiền tuyến và từ đất liền ra các đảo, vượt qua chặng đường 158.292 hải lý an toàn.

Cuối năm 1974, tình hình chiến trường miền Nam chuyển biến mau lẹ có lợi cho ta, Bộ Tổng tham mưu chỉ thị cho Đoàn 125 vận chuyển vũ khí và bộ đội vào sâu hơn nữa, sát hơn nữa nơi ta mở chiến dịch càng tốt.

Thực hiện chủ trương của Bộ Tổng tham mưu, Đoàn 125 huy động toàn bộ lực lượng thực hiện đợt vận chuyển binh lực đợt kích chủ yếu vào chiến trường (mặt danh T5) và vận chuyển phục vụ Chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử với tinh thần Thần tốc, táo bạo chở người và vũ khí vào mặt trận. Trong tháng 3 và tháng 4-1975, Đoàn đã vận chuyển 17.473 cán bộ, chiến sĩ các đơn vị chủ lực vào chiến trường, 40 xe tăng và 7.786 tấn vũ khí, nhiên liệu..., góp phần giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước.

Ngày 4-4-1975, Bộ Tổng tham mưu chỉ thị cho Quân chủng Hải quân khẩn trương chuẩn bị lực lượng để giải phóng các đảo thuộc quần đảo Trường Sa do Quân đội Sài Gòn đóng giữ. Quyết tâm của Đảng ủy, Bộ Tư lệnh Hải quân là bám sát tình hình, tranh thủ thời cơ có lợi giải phóng đảo; kiên quyết không để lực

lượng khác lợi dụng tình hình đánh chiếm đảo trước ta.

Thời gian lúc này là lực lượng, Đoàn 125 nhanh chóng thành lập một biên đội gồm 3 tàu: Tàu 673, 674, 675 do đồng chí Dương Tấn Kịch chỉ huy, hành quân từ Hải Phòng vào Đà Nẵng chờ Đoàn 126 Bộ đội Đặc công Hải quân và một bộ phận của Tiểu đoàn 471 Đặc công Quân khu V ra giải phóng đảo. Từ ngày 14 đến ngày 29-4-1975, các lực lượng của ta đã nhanh chóng giải phóng và tiếp quản các đảo Song Tử Tây, Sơn Ca, Nam Yết, Sinh Tồn và Trường Sa; tiếp đó, Đoàn 125 tham gia giải phóng một số đảo ở miền Trung và vùng biển Tây Nam. Như vậy, trong 80 ngày đêm hoạt động khẩn trương, liên tục, tham gia chiến đấu, phục vụ chiến đấu, Đoàn đã tổ chức 143 lần chiếc tàu ra khơi, hành trình 65.721 hải lý, vận chuyển 18.741 cán bộ, chiến sĩ, 8.721 tấn vũ khí, 50 xe tăng và các loại súng, pháo, đánh chìm 1 tàu PCF, đánh hỏng nặng 3 tàu khác, gọi hàng 1 tàu, bắt 42 tù binh, trực tiếp góp phần đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc đến thắng lợi hoàn toàn. Với những thành tích đặc biệt xuất sắc trong chiến đấu và phục vụ chiến đấu, ngày 3-6-1976, Đoàn 125 đã được Đảng, Nhà nước tuyên dương danh hiệu đơn vị Anh hùng LLVTND lần thứ hai.

Đường Hồ Chí Minh trên biển đã hoàn thành trọn vẹn và đặc biệt xuất sắc nhiệm vụ chi viện chiến lược cho chiến trường miền Nam. Từ 1961 đến 1975, cán bộ, chiến sĩ trên tuyến vận tải biển đã vượt qua muôn vàn gian khổ, khắc phục khó khăn, mưu trí, dũng cảm, táo bạo; vượt qua sóng to, gió lớn; vượt qua sự phong tỏa ác liệt, vây ráp gắt gao của kẻ thù. Hàng trăm lượt tàu đã ra khơi, hàng ngàn tấn vũ khí, hàng hóa, thuốc chữa bệnh và hàng chục ngàn lượt người đã từ hậu phương lớn vào tiền tuyến lớn, trực tiếp góp phần cùng toàn dân đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đến thắng lợi hoàn toàn.

Cùng với Đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, Đường Hồ Chí Minh trên biển là một nét độc đáo, đặc sắc, sáng tạo của đường lối chiến tranh nhân dân, thể hiện tầm nhìn chiến lược của Đảng Cộng sản Việt Nam và Chủ tịch Hồ Chí Minh; trở thành biểu tượng tự hào của cả dân tộc Việt Nam, hiện thân của ý chí khát vọng độc lập, tự do và thống nhất Tổ quốc; là trí tuệ, ý chí quyết chiến, quyết thắng của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; trong đó cán bộ, chiến sĩ Hải quân nhân dân Việt Nam, mà trực tiếp là Đoàn 759 trước đây, Đoàn vận tải quân sự 125 và Lữ đoàn 125 ngày nay là lực lượng nòng cốt.

Thời gian sẽ qua đi, nhưng huyền thoại về Đường Hồ Chí Minh trên biển vẫn mãi mãi ngời sáng trong trang sử oanh liệt của dân tộc ta như một thiên anh hùng ca bất tử, tô thắm truyền thống đánh giặc, giữ nước của dân tộc, Quân đội và Quân chủng Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng, tiếp thêm sức mạnh cho mọi thế hệ phấn đấu thực hiện thắng lợi nhiệm vụ xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa.

V. Truyền thống vẻ vang của đường Hồ Chí Minh trên biển

Đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành một thiên anh hùng ca bất tử, một bộ phận quan trọng trong hệ thống vận tải quân sự chiến lược trong cuộc kháng chiến chống xâm lược, giải phóng đất nước, xây dựng nên truyền thống vẻ vang.

1. Trung thành vô hạn với Đảng, với Tổ quốc, với chế độ XHCN và nhân dân; nêu cao ý chí quật cường, dũng cảm; khát vọng độc lập, tự do và niềm tin vào thắng lợi cuối cùng; sẵn sàng xả thân chiến đấu hy sinh để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được giao.

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại của nhân dân ta, thực hiện quyết tâm chiến lược của Đảng mở đường vận chuyển chiến lược chi viện cho chiến trường miền Nam, lực lượng vận tải quân sự đường biển đã mưu trí, sáng tạo,

vượt qua mọi khó khăn thử thách ác liệt và chiến thắng vẻ vang. Mỗi chuyến ra đi là một cuộc đấu trí căng thẳng, quyết liệt với kẻ thù, với thiên nhiên, với mọi khó khăn, thử thách. Ra đi là xác định hy sinh, đồng thời đòi hỏi sự thông minh, quyết đoán, táo bạo; khi gặp hiểm nguy sẵn sàng lao thẳng vào tàu địch, chiến đấu đến phút cuối cùng để bảo vệ vũ khí trang bị, giữ bí mật về chủ trương của Đảng, về con tàu, về bến bãi. Đó là tình đồng chí, đồng đội, lòng yêu thương gắn bó như anh em ruột thịt, đồng cam, cộng khổ, nhận khó khăn, hy sinh về mình, giành thuận lợi, sự sống cho đồng đội. Tiêu biểu như Tàu 41, 42, 154..., các đồng chí Bông Văn Dĩa, Phan Văn Nhờ (tức Tư Mau), Nguyễn Phan Vinh, Nguyễn Văn Hiệu... là điển hình của những tập thể, cá nhân anh hùng sống mãi với con đường biển mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh và biết bao người con ưu tú của Tổ quốc đã anh dũng hy sinh, mãi mãi cùng con tàu ở lại với biển, với non sông đất nước. Họ đã làm rạng rỡ truyền thống vẻ vang của Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng, góp phần lớn vào thắng lợi vĩ đại của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc, đưa cả nước tiến lên chủ nghĩa xã hội.

Bám sát diễn biến của tình hình chiến trường, từ những chi bộ ngày

đầu thành lập cho đến các cấp uỷ, cơ quan chính trị và đội ngũ cán bộ luôn coi trọng và tăng cường các nội dung, biện pháp CTĐ, CTCT trên từng con tàu, từng chuyến đi, từng bến bãi; tập trung xây dựng các chi bộ tàu thành những “chi bộ đỏ”, “chi bộ thép”, đủ sức lãnh đạo, giải quyết những vấn đề nảy sinh trong thực hiện nhiệm vụ độc lập trên biển; giáo dục, động viên bộ đội nhận thức sâu sắc nhiệm vụ, tin tưởng vào thắng lợi của cách mạng; thấy rõ được vai trò to lớn của công tác vận tải biển; vượt lên trên mọi khó khăn gian khổ, đoàn kết, chủ động, mưu trí, sáng tạo nhận và hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao.

2. Phát huy sức mạnh tổng hợp, chỉ huy tập trung thống nhất, hiệp đồng chặt chẽ với các lực lượng và chính quyền nhân dân các địa phương và bạn bè quốc tế để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được giao.

Công tác vận chuyển chi viện cho chiến trường miền Nam trong điều kiện vô cùng khó khăn, ác liệt; địch có ưu thế kiểm soát trên không, trên biển và phong toả ngày càng gắt gao; nhưng với tinh thần quả cảm và trình độ nghiệp vụ tinh thông; trình độ tổ chức, chỉ huy thống nhất; kiên quyết, bí mật; hiệp đồng chặt chẽ, kết hợp chiến thuật với kỹ thuật; bảo đảm thông tin liên lạc, tín hiệu thông

suốt giữa sở chỉ huy với tàu, giữa tàu với các bến bãi; cán bộ, chiến sỹ tuyến vận tải biển của Hải quân nhân dân Việt Nam đã chiến thắng địch, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao. Đó là sự hy sinh, đùm bọc, chở che của cấp uỷ, chính quyền và nhân dân địa phương, đơn vị của hai miền Nam Bắc và các bến bãi ngay trong lòng địch như Vàm Lũng (Cà Mau), Lộ Diêu (Bình Định), Vũng Rô (Phú Yên), Đạm Thủy, Ba Làng An (Quảng Ngãi), Bình Đạo (Quảng Nam), Hòn Hèo (Khánh Hoà) và bến bãi của các tỉnh Bạc Liêu, Minh Hải, Bến Tre, Cà Mau, Trà Vinh...; là sự giúp đỡ của nhân dân Liên Xô đã chuyên chở vũ khí bằng đường sắt đến đảo Hải Nam (Trung Quốc) để tàu ta trực tiếp nhận vũ khí từ đó chuyển vào chiến trường miền Nam; là sự giúp đỡ của Trung Quốc, giành cho chúng ta các cảng biển như Hậu Thủy, Duy Ninh, Bắc á, Hải Khẩu để tiếp nhận hàng hóa, vũ khí; hoặc những lúc tàu ta bị nạn, lúc cán bộ, chiến sỹ bị thương, ốm đau...được bạn cấp cứu, cung cấp lương thực, thực phẩm, sửa chữa tàu, thuyền, động viên, chia sẻ. Tất cả những yếu tố đó đã tạo nên sức mạnh tổng hợp để hoàn thành nhiệm vụ. Đó là tình cảm, niềm tin của đồng bào, đồng chí ở những vùng sâu, vùng xa, nơi chiến trường nóng bỏng đang từng ngày, từng giờ chờ đón những con tàu vận tải chi viện vũ khí, trang

bị để làm nên chiến thắng. Những yếu tố trên đã làm nên huyền thoại của một con đường chiến lược trên biển.

3. Nêu cao ý thức độc lập, tự chủ, tự lực, tự cường; đoàn kết, thống nhất, kỷ luật nghiêm minh; nắm vững khoa học kỹ thuật; khắc phục khó khăn, phá thế bao vây của địch; linh hoạt, mưu trí, sáng tạo, liên tục tiến công, quyết chiến, quyết thắng; tìm ra nhiều phương thức vận chuyển có hiệu quả cho cách mạng miền Nam.

Để tạo nên yếu tố bí mật, bất ngờ, phải dùng tàu loại nhỏ, hoạt động trong các điều kiện thời tiết, địa hình phức tạp và sự phong tỏa của địch, hàng loạt vấn đề khoa học kỹ thuật đã được đặt ra và giải quyết để đưa con tàu vượt qua sóng gió, bão tố, vượt qua sự bao vây, phong tỏa của địch tới bến an toàn. Cán bộ, chiến sĩ các lực lượng vận tải đã đề xuất, tổ chức tiếp nhận, cải hoán phương tiện để có trang bị phù hợp, giữ nghiêm kỷ luật chiến trường, kết hợp giữa hoạt động bí mật và công khai, giữa du kích và hiện đại, giữa sức mạnh dân tộc và sức mạnh quốc tế, sáng tạo ra chiến thuật độc đáo trong vận tải; địch phong tỏa đường trong, ta đi đường ngoài; địch phong tỏa biển gần, ta đi biển xa; địch phong tỏa theo tuyến biển dài, ta đi phân đoạn; đồng thời biết khéo léo

kết hợp với cải dạng, ngụy trang nghi binh, đối sách khôn khéo, táo bạo, bí mật, thọc sâu vào bên nhanh chóng, bất ngờ, quay vòng tăng chuyển, vận chuyển năng suất, chất lượng, hiệu quả và an toàn.

Cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số”, với trang bị hàng hải thô sơ, nhưng bằng trình độ và kinh nghiệm dày dặn, đã nắm vững kỹ thuật điều khiển tàu và khả năng phán đoán thời tiết, nắm vững địa hình, hàng hải thiên văn, đi được biển xa cập bến an toàn.

Ra đời và trưởng thành trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, lực lượng vận tải quân sự từ chỗ ngày đầu chỉ có 4 tàu gỗ thô sơ gắn máy từ miền Nam đưa ra và 38 cán bộ, chiến sĩ làm nòng cốt, sau một thời gian hoạt động đã trở thành lữ đoàn vận tải, đảm đương hướng chiến lược trên biển, với những trang bị từng bước hiện đại. Từ chỗ chỉ có tàu gỗ, hoạt động ven bờ đã phát triển lên những đội tàu vỏ sắt, hoạt động xa bờ, dài ngày, lợi dụng đường hàng hải quốc tế, biển công và cả vùng biển nước bạn, đi bằng hàng hải thiên văn như những con tàu viễn dương hiện đại, rồi trà trộn vào những tàu thuyền của ngư dân hoạt động ở ven biển để cập bến an toàn, đưa vũ khí đạn dược và đưa, đón cán bộ, chiến sĩ vào các chiến trường ven biển và Nam Bộ đúng

lúc, đúng thời cơ; góp phần duy trì, phát triển chiến tranh cách mạng, làm nên thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất Tổ quốc, đưa cả nước tiến lên chủ nghĩa xã hội.

Theo Kỳ tích đường Hồ Chí Minh trên biển (Nhà xuất bản Hồng Đức)

<https://www.baohanam.com.vn>

9. Tàu không số - Những câu chuyện huyền thoại // Đảng Cộng sản Việt Nam online. - 2011. - Ngày 21 tháng 10.

Nửa thế kỷ đã trôi qua kể từ ngày chiếc “Tàu Không số” đầu tiên rời bến, vận chuyển hàng hóa, vũ khí cho chiến trường miền Nam, nhưng những câu chuyện huyền thoại về lòng dũng cảm, mưu trí, về ý chí cách mạng của những người lính hải quân trên con đường Hồ Chí Minh trên biển vẫn có sức thu hút mãnh liệt.

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, để trực tiếp chi viện vũ khí, hàng hóa và nhân lực cho cách mạng miền Nam, cùng với con đường vận tải dọc Trường Sơn, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương quyết định mở đường vận chuyển chiến lược trên biển Đông. Trong suốt 15 năm làm nhiệm vụ vận tải chiến lược quân sự trên biển (1961-1975), Đoàn 125 đã huy động được gần 1.900 lượt tàu thuyền, vận chuyển hơn 152.000 tấn vũ khí, trang bị kỹ thuật, thuốc chữa bệnh và hơn 80.000 cán bộ, chiến sĩ từ Bắc vào Nam. Những con tàu ấy đã vượt hàng ngàn hải lý, khắc phục hơn

4.000 quả thủy lôi, chống chọi với hơn 20 cơn bão, chiến đấu hơn 30 lần với tàu địch, đánh trả 1.200 lần máy bay địch tập kích, bắn rơi 5 chiếc và bắn cháy nhiều tàu xuồng của địch. 15 năm ấy, những chuyến tàu lặn lẽ vượt sóng gió, vượt hiểm nguy và tai mất kẻ thù, chở nặng vũ khí, hàng hóa cùng nghĩa tình miền Bắc đến với chiến trường miền Nam.

Đấu trí với địch để bảo vệ tàu

Khác với các chiến sĩ không quân, lục quân “tìm địch mà đánh”, nhiệm vụ của người chiến sĩ hải quân trên “Tàu Không số” ngày ấy là tìm cách tránh địch để bảo vệ hàng hóa. Vì phải giữ bí mật, tuyệt đối không để địch phát hiện ra tuyến vận tải đặc biệt này, mỗi tàu đều được cài sẵn những khối lớn thuốc nổ ở mũi, thân và đuôi tàu với các loại kíp nổ tức thì được khởi động bằng tay và bằng điện. Các thủy thủ đoàn đều được đơn vị tổ chức “Lễ truy điệu sống” trước

khi khởi hành phòng khi bị địch phát hiện, các chiến sĩ trên tàu sẽ tự kích nổ tàu để giữ bí mật. “Tàu Không số” cũng chọn những lúc thời tiết xấu nhất để khởi hành, càng là giông tố, bão bùng, càng là lúc thuận lợi cho những nhiệm vụ bí mật. Bởi vậy, mỗi lần “Tàu Không số” xuất phát là mỗi lần thử thách ý chí và tinh thần của cán bộ, chiến sĩ trong đơn vị.

Trong những tình huống khó khăn, vừa phải vượt sóng to, gió lớn, vừa phải đấu trí với địch để bảo vệ tàu, các cán bộ, chiến sĩ trên tàu đã nêu cao tinh thần cách mạng tiến công, giữ vững quyết tâm chiến đấu, mưu trí, linh hoạt, kiên trì, bền bỉ vượt qua mọi nguy hiểm, thực hiện đúng ý định, chủ trương, phương châm chỉ đạo của cấp trên.

Ông Nguyễn Xuân Thom, sinh ra và lớn lên ở xã Tân Tiến, huyện Đàm Dơi, tỉnh Cà Mau là một điển hình cho tinh thần chiến sĩ “Tàu Không số” ngày ấy. Căm thù giặc Mỹ, ông đi theo cách mạng, vào vùng giải phóng, gia nhập đội dân quân du kích Ấp 7 tại quê hương, sau đó được chuyển về trung đội du kích xã làm nhiệm vụ canh gác, bảo vệ căn cứ cách mạng, tính mạng và tài sản của nhân dân. Từ một du kích, ông bắt đầu tham gia Đoàn 962 từ tháng 6 năm 1962, từng bước trưởng thành thành một thuyền trưởng “Tàu Không số” dày dặn kinh nghiệm. Tuổi trẻ của ông gắn với những chuyến đi trên biển Đông, với hàng chục chuyến tàu chở vũ khí vào miền Nam đánh Mỹ. Ông đã tham gia 16 chuyến vượt biển, 12 chuyến thành công và 4 chuyến không thành công, mỗi chuyến đi lại

là một câu chuyện, một kỷ niệm khó quên.

Với ông, “những chuyến đi thành công đương nhiên để lại nhiều ấn tượng, nhưng những chuyến đi không thành công cũng để lại nhiều kỷ niệm sâu sắc và từ đó còn là những bài học cho cuộc đời chiến đấu sau này”. Kỷ niệm đặc biệt của ông là chuyến đi năm 1972 (từ 1970 đến 1972 là những năm tháng khó khăn của các chuyến “Tàu Không số”). Khi ấy, ông làm thuyền trưởng Tàu 653, đi vào bến Vàm Lũng, Cà Mau.

Ông Thom kể lại: Theo kế hoạch, ngày 12/2/1972, Tàu 653 xuất phát nhằm thẳng hướng 2 quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa. Tiếp tục hành trình theo kế hoạch, Tàu 653 hướng về phía Nam Côn Đảo. Nhưng đến ngày 18/2/1972, nhận được một bức điện từ Sở chỉ huy Đoàn 125 cho biết: Tàu HQ 05 của Hải quân Sài Gòn đang tuần tra tuyến Hòn Khoai - Côn Sơn, đề nghị cho tàu nguy trang và kiên trì đi theo hướng quay ra miền Bắc. Sau khi nhận lệnh, các chiến sĩ tăng cường nguy trang tàu và triển khai công tác sẵn sàng chiến đấu. Tất cả các loại súng DKZ, B41, AK, 12,7 ly đều được lắp đạn và bố trí sẵn. Nhưng khi cho tàu quay ra, tàu địch vẫn bám sát, cố tiếp cận với mục đích bắt tàu ta phải đầu hàng. Chúng dùng mọi cách: O ép, kêu gọi đầu hàng, dùng vũ lực... nhưng không dám tấn công vì chúng biết tàu của ta là tàu “nguy hiểm”, nếu tấn công tàu sẽ nổ. Thấy tàu ta không động tĩnh gì mà cứ thẳng tiến ra Bắc, tàu HQ 05 thay đổi hướng đi bằng cách chặn đầu ép tàu ta đi theo chúng nhưng trong liên tục 5

ngày, các thủy thủ thay nhau lái, canh địch và tiếp tục đi theo kế hoạch: thẳng hướng ra Bắc. Khi ra tới vĩ tuyến 17, biết không thể thắng được ý chí chiến đấu của ta, địch mới cho tàu quay lại. Đến trưa ngày 25/2/1972, tàu của ta về cập cảng an toàn, kết thúc chuyến đi đầy cam go, thử thách. Đó là một chuyến đi để lại rất nhiều kinh nghiệm, dù bị địch phát hiện và áp sát trong nhiều ngày, nhưng nhờ ý chí, sự quyết tâm, tàu của ta vẫn cập bến an toàn.

Là một người con của vùng Giao Long, Giao Thủy (Nam Định), Trần Kim Trung nhập ngũ năm 1964, vào Hải quân và tham gia đi trên những chuyến “tàu không số”. Bây giờ, khi đã hơn 70 tuổi, ông còn nhớ y nguyên mỗi lần chuẩn bị cho một chuyến đi là mỗi lần chuẩn bị tinh thần có thể hy sinh bất cứ lúc nào. Với ông, chuyến đi ấn tượng nhất lại là một chuyến đi tàu bị phá hủy, nhưng rất may là sau khi ta đã bốc dỡ hàng thành công. Ông nhớ lại: Vào đầu năm 1965, khi chuẩn bị ăn Tết thì được lệnh khẩn cấp, vận chuyển 1 chuyến hàng đặc biệt gồm hàng hóa và vũ khí vào Nam. Khi ấy, cán bộ chủ chốt trên Tàu 143 có thuyền trưởng Lê Văn Thiêm, thuyền phó hỏa lực Hồ Sành, thuyền phó hàng hải Hoàng Xuân Thu và chính trị viên Phan Văn Bằng chỉ huy, cùng 16 cán bộ, chiến sĩ rời cảng K20, chở 63 tấn vũ khí vào Vũng Rô (Phú Yên). Tàu đóng giả một tàu khai thác hải sản trên vùng biển quốc tế. Trên hành trình, ban ngày, cứ vài tiếng lại có một chiếc máy bay của Mỹ bám theo, ban đêm lại có hai tàu chiến địch đi kèm, chiếc phía trước,

chiếc phía sau. Nhưng với ý chí sắt thép, Tàu 143 vẫn cứ đi. Tới 23h ngày 15/2/1965, tàu vào bến Vũng Rô để bốc dỡ hàng. Sau khi bốc dỡ, tàu nhỏ neo ra biển thì neo bị hỏng. Sửa xong thì trời đã sáng bạch nên không thể quay tàu ra biển được mà phải ở lại, đợi đến tối sẽ rời bến. Bất ngờ, đến 12h trưa có một máy bay trinh sát của địch bay tới Vũng Rô, ném xuống chỗ tàu của ta đang trú ẩn một quả pháo mù chỉ điểm mục tiêu. Một tốp máy bay khu trục A-1 Skyraiders lao đến bắn một loạt tên lửa làm lá ngụy trang trên tàu bốc cháy. Tàu 143 đã bị lộ và bị phá hủy.

Suốt 15 năm làm nhiệm vụ vận tải quân sự trên biển, có những chuyến đi thành công, cũng có những chuyến đi không thành công, có nhiều con tàu bị phá hủy, nhưng chúng ta đã cho địch thấy ý chí sắt đá, lòng dũng cảm và niềm tin vào chiến thắng cuối cùng của ta.

Thăm tình đồng đội, tình quân dân

Mỗi chuyến tàu không số ra khơi, các thủy thủ đoàn không chỉ đối phó với địch mà phải đối mặt với cả những cuộc chiến với sóng to, gió lớn, những lúc bệnh tật. Ông Trần Kim Trung vẫn nhớ: Thường mỗi chuyến đi kéo dài khoảng 20 ngày, chúng tôi phải thay nhau lái tàu, thay nhau nấu cơm, nhiều khi không có nước để tắm. Cũng có nhiều anh em không chịu được sóng nên cứ ăn vào lại nôn ra, mặt mày tái nhợt... Nhưng chính những ngày tháng khó khăn, vất vả ấy lại là lúc có thể cảm nhận rõ nhất tình cảm chân thành, thăm thiết giữa

những người chiến sĩ. Những khi ấy, dù phải đối mặt với nhiều khó khăn, vất vả nhưng chỉ cần nghĩ về quê hương miền Bắc còn đói khổ, miền Nam còn chìm trong khói lửa chiến tranh và giữ vững niềm tin rằng, mỗi chuyến hàng thành công sẽ góp phần vào chiến thắng chung của dân tộc là chúng tôi lại có động lực để tiếp tục thực hiện nhiệm vụ.

Trong những chuyến đi đầy gian khổ, không chỉ có tình đồng đội, đồng chí với nhau mà còn có cả tình cảm quân dân. Những chuyến đi bị địch phát hiện, tàu bị phá hủy, khi ấy, chính nhờ sự đùm bọc của người dân địa phương và của các bác sĩ mà các chiến sĩ “Tàu Không số” lại có thể trở lại miền Bắc tiếp tục làm nhiệm vụ.

Năm 1968, ông Nguyễn Xuân Thom làm thuyền phó Tàu 143, tết Mậu Thân 1968 đi vào Quảng Ngãi nhưng chuyến đi bị lộ, phải tự phá hủy tàu và các thủy thủ bơi vào bờ. Chuyến tàu khi ấy có 17 đồng chí thì có 3 đồng chí hy sinh, những người còn lại đều bị thương. Đó là những ngày tháng đáng ghi nhớ với ông khi được người dân, các bác sĩ, y tá tận tình chăm sóc, chữa khỏi vết thương. Ông nhớ lại: Chúng tôi được đưa lên điều trị tại trạm xá Đặng Thùy Trâm. Khi ấy, Đặng Thùy Trâm là một cô gái Hà Nội, chúng tôi là các chiến sĩ chuẩn bị lên đường ra miền Bắc. Cô muốn gửi gắm tình cảm của mình là những cuốn nhật ký, một vài cuốn sổ ra cho mẹ ở miền Bắc. Hình ảnh người bác sĩ trẻ tuổi từ thủ đô Hà Nội lặn lội vào miền Nam sát cánh cùng nhân dân trong cuộc kháng chiến đã khiến các thủy thủ vô cùng cảm động.

Hình ảnh ấy đã giúp chúng tôi có thêm động lực khắc phục khó khăn, khổ ải để 23 ngày sau, khi bình phục lại tiếp tục vượt Trường Sơn, trở ra miền Bắc, nhận lại tàu và tiếp tục con đường chiến đấu.

Chiến tranh lùi xa đã 36 năm, đất nước đã hòa bình, thống nhất, nhưng các thế hệ người Việt Nam sẽ không bao giờ quên, trong thắng lợi vĩ đại đó của dân tộc, có phần đóng góp công sức, xương máu của rất nhiều cán bộ, chiến sĩ đoàn “Tàu Không số” - những người dù biết trước có thể sẽ hy sinh, nhưng vẫn giữ vững lòng tin, không hề sợ hãi, không hề do dự, “ngồi” trên hàng tấn thuốc nổ để làm nhiệm vụ. Những cán bộ, chiến sĩ trên “Tàu Không số” ngày ấy đã phát huy cao độ tinh thần của lớp thanh niên thời đại Hồ Chí Minh và là tấm gương sáng, là động lực thúc đẩy thế hệ trẻ ngày nay tiếp bước cha anh, góp công sức trong công cuộc xây dựng và bảo vệ Tổ quốc./.

<https://dangcongsan.vn>

TRÀM TÍCH ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

10. ANH HOÀI. Trầm tích Đường Hồ Chí Minh trên biển / Anh Hoài // Tiền phong. - 2012. - Ngày 12 tháng 11.

Cùng với đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển là một nét độc đáo, đặc sắc, sáng tạo của đường lối chiến tranh nhân dân, thể hiện tầm nhìn chiến lược của Đảng CSVN và Chủ tịch Hồ Chí Minh.

Theo dấu tích đường Hồ Chí Minh trên biển:

Trầm tích đường Hồ Chí Minh trên biển

Cùng với đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển là một nét độc đáo, đặc sắc, sáng tạo của đường lối chiến tranh nhân dân, thể hiện tầm nhìn chiến lược của Đảng CSVN và Chủ tịch Hồ Chí Minh.

Con đường này cùng với những huyền thoại của mình đã trở thành biểu tượng tự hào của dân tộc Việt Nam, trở thành thiên anh hùng ca bất tử trong truyền thống cách mạng vẻ vang của quân và dân ta...

Nhân kỷ niệm 50 năm ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển (23 – 10 – 1961 – 23-10-2011), các CCB đoàn tàu không số và các thanh niên tiêu biểu trên toàn quốc đã có cơ hội được trở lại trên con đường lịch sử.

Ấy là dịp hiếm hoi để các CCB có thể hội ngộ đồng đội, có thể gặp lại hình ảnh của mình trên chính con đường không cột mốc thời chiến tranh chống Mỹ.

Ấy cũng là cơ hội quý báu để thế hệ trẻ chúng tôi được tiếp cận với những tư liệu quý giá, với những nhân chứng sống trên cung đường huyền thoại. Từ đó thu về những bài học lịch sử sâu sắc. Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước vĩ đại của nhân dân ta đã xuất hiện con đường huyền thoại thực hiện chiến lược chi viện cho chiến trường miền Nam.



Mô hình con tàu vỏ gỗ đơn sơ 2 đáy đầu tiên của đoàn tàu không số cùng những bức ảnh về chiến sỹ trong thường phục

Mỗi chuyến ra đi trên con đường ấy là một cuộc đấu trí căng thẳng, quyết liệt với kẻ thù, với thiên nhiên, với chính bản lĩnh của mỗi cá nhân.

Mỗi cán bộ, chiến sỹ khi tham gia đoàn tàu không số đều phải là những người thông minh, quyết đoán, táo bạo và đều tự xác định phải hy sinh. Khi gặp hiểm nguy, sẵn sàng quyết tử lao vào tàu địch, chiến đấu đến phút cuối cùng để bảo vệ hàng, vũ khí và đảm bảo bí mật về chủ trương của Đảng, về con đường, về bến bãi...

Trên trận chiến này, những đồng đội đã gắn bó với nhau bằng tình nghĩa anh em ruột thịt, bằng tinh thần chiến đấu ngoan cường, oanh liệt. Biết bao nhiêu người đã cùng con tàu nằm lại giữa biển khơi, họ tình nguyện ngã xuống cho đất nước đứng lên. Tại đây cũng xuất hiện những chi bộ đỏ, chi bộ thép đủ sức lãnh đạo và giải quyết những vấn đề nảy sinh trong quá trình thực hiện nhiệm vụ độc lập trên biển.

Từ con đường huyền thoại ấy đã xuất hiện nhiều tập thể, cá nhân anh hùng mà tên tuổi mãi sáng lung linh trên mặt biển Đông, trong lòng nhân dân như tàu 41, 41, 154... như các đồng chí Bông Văn Dĩa, Phan Văn Nhờ, Nguyễn Phan Vinh, Nguyễn Văn Hiến...

Đường Hồ Chí Minh trên biển cũng là nơi ghi dấu những mối tình quân dân thấm thiết, tình anh em hữu nghị của các nước XHCN. Trong hoàn cảnh địch có ưu thế hoàn toàn kiểm soát trên không, trên biển lại phong tỏa ngày càng gắt gao, quân và

dân ta đã chiến đấu bằng tinh thần quả cảm và trình độ nghiệp vụ tinh thông, trình độ chỉ huy thống nhất, kiên quyết, bí mật, hiệp đồng chặt chẽ, kết hợp chiến thuật với kỹ thuật, đảm bảo thông suốt liên lạc giữa sở chỉ huy với tàu, giữa tàu với các bến bãi...



Sa hình về rừng mắm tại Vàm Lũng (Cà Mau) – nơi tiếp nhận vũ khí của miền Bắc.

Con đường cũng ghi dấu sự hy sinh, dùm bọc, che chở của cấp ủy, chính quyền và nhân dân địa phương tại các bến bãi ngay giữa lòng địch như: Vàm Lũng (Cà Mau), Vũng Rô (Phú Yên), Hòn Hèo (Khánh Hòa), Thạnh Phong (Bến Tre)... Đó cũng là nơi ghi dấu tinh thần quốc tế cao cả của Liên Xô khi chuyên chở vũ khí của Liên Xô tới đảo Hải Nam (Trung Quốc) để tàu ta trực tiếp nhận vũ khí và vận chuyển vào chiến trường miền Nam.

Cũng là chứng tích tình cảm của Trung Quốc khi giành cho ta các cảng biển như Hậu Thủy, Duy Ninh, Bắc Á... để tiếp nhận hàng hóa vũ khí hay là giúp đỡ khi cán bộ, chiến sỹ ta bị

thương hoặc tàu gặp sự cố... Những tình cảm ấy đã góp phần làm nên huyền thoại của con đường chiến lược trên biển của cách mạng Việt Nam.

Theo các CCB, con đường này được gọi là huyền thoại chính bởi vì họ đã cùng nhau thực hiện thành công những việc tưởng chừng như không thể. Thời kỳ ấy, cán bộ, chiến sỹ “đoàn tàu không số” với trang bị hàng hải thô sơ nhưng bằng trình độ và kinh nghiệm dày dặn đã nắm vững kỹ thuật điều khiển tàu và khả năng phán đoán thời tiết, nắm vững địa hình, hàng hải cũng như thiên văn để có thể đi được ngoài biển xa và cập bến an toàn.

Từ chỗ chỉ có 4 tàu vỏ gỗ gắn máy thô sơ đưa từ miền Nam ra cùng với 38 cán bộ nòng cốt, sau một thời gian hoạt động trên biển, đoàn tàu không số đã trở thành lữ đoàn vận tải, đảm bảo hướng vận chuyển chiến lược trên biển. Ít ai có thể ngờ rằng những con tàu vỏ gỗ đơn sơ chỉ hoạt động ven bờ lại có thể phát triển thành đội tàu vỏ sắt hoạt động xa bờ, dài ngày, lợi dụng đường hàng hải quốc tế, biển công và cả vùng biển nước bạn, đi bằng hàng hải thiên văn như những con tàu viễn dương hiện đại.

Và điều đặc biệt sáng tạo là những con tàu ấy đã trà trộn với tàu ngư dân, đổi số liên tục để có thể lọt qua vòng kiểm tỏa của địch chở vũ khí, cán bộ, chiến sỹ cập bến an toàn, đúng thời điểm. Thành quả ấy đã góp phần duy trì, phát triển chiến tranh cách mạng, làm nên thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, giải phóng hoàn toàn miền nam, thống nhất Tổ quốc.

Chiến tranh đã đi qua nhưng những câu chuyện anh hùng trên con đường huyền thoại sẽ còn được truyền lại tới mai sau như một điều kỳ diệu được làm nên bởi những con người có tấm lòng yêu nước nồng nàn. Ngày nay, đường Hồ Chí Minh trên biển vẫn tiếp tục phát huy truyền thống trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, bảo vệ vững chắc chủ quyền biển đảo và thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc.

Và những thanh niên thời đại chúng tôi, khi được đi trên con đường huyền thoại này sẽ không quên những bài học lịch sử sâu sắc của cha ông. Từ đó nêu cao trách nhiệm, nghĩa vụ của mình với Tổ quốc trong thời kỳ hội nhập, trong tình hình mới của thế giới.

<https://tienphong.vn>

PHẦN II: ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN - GIÁ TRỊ LỊCH SỬ VÀ Ý NGHĨA THỜI ĐẠI ĐOÀN TÀU KHÔNG SỐ VÀ ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN: BIỂU TƯỢNG CỦA CHỦ NGHĨA ANH HÙNG CÁCH MẠNG

11. Đoàn tàu không số và đường Hồ Chí Minh trên biển: Biểu tượng của chủ nghĩa anh hùng cách mạng / PV // Báo Bình Dương online. - 2016. - Ngày 22 tháng 10.

Cùng với xẻ dọc Trường Sơn, mở đường mòn Hồ Chí Minh, một con đường Bắc - Nam bí mật trên biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển đã được mở vào ngày 23-10-1961. Đoàn 759 - Đoàn tàu không số (Lữ đoàn 125) là lực lượng vận tải chiến lược trên con đường biển này, đã thực hiện xuất sắc nhiệm vụ chi viện cho chiến trường miền Nam. Đường Hồ Chí Minh trên biển và Đoàn tàu không số với bao kỳ tích, đã đi vào lịch sử dân tộc như một chiến công huyền thoại, là một biểu tượng của bản lĩnh chính trị và chủ nghĩa anh hùng cách mạng của dân tộc ta trong thời đại Hồ Chí Minh.



Đoàn tàu không số vận chuyển vũ khí trên Đường Hồ Chí Minh trên biển để chi viện cho chiến trường miền Nam. Ảnh: T.L

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Chính trị, theo quyết định của Quân ủy Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh, một đơn vị đặc nhiệm được thành lập vào tháng 7-1959, có biệt danh là Đoàn 759, lúc đầu là đơn vị nhỏ cỡ tiểu đoàn được tổ chức dưới hình thức

“Tập đoàn đánh cá Sông Gianh” thuộc Tổng cục Hậu cần; đến ngày 23-10-1961, trực thuộc Bộ Quốc phòng. Tháng 8-1963, Trung ương quyết định giao Đoàn 759 cho Bộ Tư lệnh Hải quân, đổi tên thành Lữ đoàn 125. Đường Hồ Chí Minh trên biển gồm 5 tuyến đi có tổng chiều dài gần 12.000 hải lý (hơn 22.000km) là chiếc cầu nối giữa hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam, chi viện trực tiếp cho những chiến trường xa nhất, khó khăn nhất là Nam bộ, Nam Trung bộ, vùng ven biển Khu 5, trở thành con đường huyền thoại với bao kỳ tích anh hùng.

Sau chuyến tàu đầu tiên thất bại, Đoàn 759 đã tổ chức rút kinh nghiệm, tính toán cách tổ chức chặt chẽ và thông minh hơn. Qua 14 năm ròng rã (1961-1975), những chuyến tàu không số của Đoàn 759 đã lập công xuất sắc, đưa 152.876 tấn vũ khí, trang bị kỹ thuật, thuốc chữa bệnh cho miền Nam; đưa đón 80.026 lượt cán bộ, chiến sĩ (trong đó có hàng trăm cán bộ cao cấp của Đảng, của quân đội) vào miền Nam và từ miền Nam ra miền Bắc, vượt qua gần 4 triệu hải lý an toàn. Những lúc tàu thuyền ta bị địch bao vây, không thể thoát khỏi sự truy lùng của địch, những con tàu không số đã biến thành những khối thuốc nổ vào tàu địch. Cán bộ, chiến sĩ trên các con tàu đã chiến đấu 300 lần với địch

và bị hơn 1.200 lần máy bay địch bắn phá nhưng vẫn bảo đảm được nhiệm vụ. Trong 168 con tàu ra đi từ năm 1966 đến năm 1972, có 8 trường hợp phải phá tàu. “Trong trường hợp đấu trí không nổi, độ sức không thắng, hết đường quay về thì phải bằng lòng can đảm và ý chí quật cường phá tàu để xóa hết tang vật. Không có một con tàu nào đầu hàng”.

Để đối đầu với quân địch, không chỉ cần có sự quyết tâm, tinh thần chiến đấu dũng cảm ngoan cường, mưu trí, sáng tạo của cán bộ, chiến sĩ, mà còn cần phải có trang bị khí tài chất lượng. Nhờ có vũ khí từ các chuyến tàu không số chuyển vào, ta đã liên tiếp có nhiều trận chiến thắng lớn, như trận Bá Gia - Vạn Tường (tháng 7-1965 ở tỉnh Quảng Ngãi), quân giải phóng Quân khu 5 đã tiêu diệt gọn 1 chiến đoàn, 2 tiểu đoàn, phá hủy 15 xe, bắn rơi 18 máy bay địch. Trận Vạn Tường, trận đánh trực diện với quân Mỹ, hạ 916 lính Mỹ, tiêu diệt 18 xe tăng, bắn rơi 22 máy bay Mỹ. Trận Bàu Bàng (ngày 12-11-1965 tại Bình Dương), Đoàn 759 (Lữ đoàn 125) đã tổ chức gấp rút 4 tàu chở 187 tấn vũ khí vào miền Tây Nam bộ, đặc biệt có 3 quả thủy lôi lớn, súng tự động AKA, kính ngắm và súng bắn tỉa để kịp thời trang bị cho các sư đoàn chủ lực, trong đó một số trung đoàn được trang bị vũ khí hiện đại của Liên Xô, đã bao vây, loại khỏi vòng chiến đấu hơn 2.000 lính Mỹ, Sư đoàn Bình Dã (F9), đã nhanh chóng diệt 1 tiểu đoàn Mỹ (Lữ đoàn 173). Trận đánh chìm tàu chiến Mỹ Ballon Rouge Victory trên sông Lòng Tàu (huyện Cần Giuộc, TP.Hồ Chí Minh) bằng những quả thủy lôi khổng lồ KB

của Liên Xô, chở từ miền Bắc vào (mỗi quả nặng 1.075kg), do bộ đội Rừng Sác thực hiện đã làm hoảng loạn tinh thần của quân lính Mỹ. Các chiến thắng đó đã khẳng định quyết tâm của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương: “Không sợ quân Mỹ, có thể đương đầu với quân Mỹ và có thể chiến đấu giành thắng lợi trong chiến tranh cục bộ”.

Trong cuộc Tổng tiến công mùa Xuân năm 1975, để thực hiện Chỉ thị “thần tốc và thần tốc hơn nữa” của Đại tướng, Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp, phải kịp thời chuyển thật nhanh những vũ khí hạng nặng và hàng chục ngàn chiến sĩ vào miền Tây, kịp thời hợp đồng tác chiến với cánh quân đường bộ, Đoàn 759 đã vận chuyển thần tốc 130 lần với 143 chuyến tàu chở 8.721 tấn vũ khí hạng nặng, 50 xe tăng và đại pháo, đưa 18.741 cán bộ, chiến sĩ vượt 6.572 hải lý để kịp thời tham gia chiến đấu trong chiến dịch Hồ Chí Minh, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước.

Đường Hồ Chí Minh trên biển cũng “muôn hình vạn trạng” như Đường Hồ Chí Minh trên bộ. Đoàn 759 đã sáng tạo nhiều phương thức khác nhau mà có lẽ cũng khó tìm thấy một tiền lệ nào trong lịch sử vận tải đường biển của loài người. Có những phương tiện thông thường như tàu biển, vận chuyển đột xuất những khối lượng lớn đi ra ngoài khơi xa, ban đêm tìm cơ hội thuận lợi đột nhập vào một bãi nào đó đã được hẹn trước. Lại có những thuyền đánh cá với những chiến sĩ trút bỏ áo lính để làm thường dân với thuyền hai đáy, sử dụng cho những cự ly xuất phát từ những bến phía Bắc vĩ tuyến 17 (Quảng Bình) rồi

đi gấp trong đêm vào các tỉnh phía Nam, có những chặng phải đi hai hoặc ba đêm. Cứ gần sáng, những chiếc thuyền đánh cá này phải tạm thời vào gần bờ để lẩn tránh tại những cơ sở đã được chuẩn bị sẵn sàng, trời tối lại lên đường. Một cơ hội tốt nữa là trong dịp Tết Nguyên đán, rất nhiều thuyền đi bắt đầu từ ngày 30, thậm chí mùng 1 tết. Nhưng tết chỉ là một thời gian ngắn ngủi trong năm. Phần lớn thời gian vận chuyển ngoài tết là thời gian có gió bão, tàu tuần tiễu của địch không đi được, máy bay trinh sát của địch không nhìn thấy. Đó là cơ hội lên đường. Tất cả các bến phà có chung một tính chất là tạo bất ngờ, theo khí phách “vào hang hùm thì không sợ cọp” đòi hỏi con người phải gan dạ, đối diện tình hình khó khăn, nguy hiểm không được bối rối và manh động.

Năm tháng sẽ qua đi, nhưng Đường Hồ Chí Minh trên biển mãi mãi là niềm tự hào của quân đội ta,

nhân dân ta; là biểu tượng sáng ngời của chủ nghĩa anh hùng cách mạng, của trí thông minh, lòng dũng cảm, ý chí sắt đá, quyết tâm giành độc lập, tự do, thống nhất đất nước của dân tộc ta... Đó cũng là biểu hiện sáng ngời của chủ nghĩa anh hùng cách mạng của nhân dân ta, đặc biệt là của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 759 (Lữ đoàn 125), Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng; ròng rã 14 năm đã bền bỉ, mưu trí, dũng cảm. Trong đó, nhiều đồng chí cùng với những con tàu không số đã mãi mãi ở lại với biển cả, với non sông đất nước, tô thắm thêm truyền thống vẻ vang của Quân đội nhân dân Việt Nam anh hùng. Đoàn 759 (Lữ đoàn 125) với những chiếc tàu không số - những ngôi sao sáng chói trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, đã đi vào những trang sử đặc biệt chiến tranh nhân dân huyền thoại của Việt Nam trong thời đại Hồ Chí Minh.

<http://baobinhduong.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN, CON ĐƯỜNG HUYỀN THOẠI

12. NGUYỄN HỮU DƯƠNG. Đường Hồ Chí Minh trên biển, con đường huyền thoại / Nguyễn Hữu Dương // Quân đội nhân dân online. - 2020. - Ngày 16 tháng 6.

Sau thắng lợi của cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp, đất nước tạm thời bị chia cắt làm hai miền. Miền Bắc được giải phóng và tiến lên chủ nghĩa xã hội, miền Nam nằm dưới ách thống trị của đế quốc Mỹ và tay sai.

Để giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, Đảng ta xác định: Con đường của cách mạng miền Nam phải bằng bạo lực, đồng thời kết

hợp chặt chẽ giữa đấu tranh chính trị với đấu tranh vũ trang...

Với chủ trương đó, Bộ Chính trị quyết định thành lập “Đoàn công tác quân sự đặc biệt” (sau đổi tên là Đoàn 559), với nhiệm vụ mở đường vận chuyển hàng quân sự chi viện miền Nam; tổ chức đưa đón bộ đội, cán bộ; chuyển công văn tài liệu từ Bắc vào Nam và ngược lại. Cùng với việc vận chuyển chi viện bằng đường

bộ, Đoàn 559 được giao nhiệm vụ tổ chức vận chuyển chi viện cho miền Nam bằng đường biển. Lực lượng nòng cốt thực hiện nhiệm vụ này được giao cho Tiểu đoàn 603 với tên gọi “Tập đoàn đánh cá miền Nam” (thành lập 7/1959, đứng chân ở thôn Thanh Khê, xã Thạch Trạch, huyện Bồ Trạch, tỉnh Quảng Bình).

Sau một thời gian chuẩn bị mọi mặt, Tiểu đoàn 603 tổ chức 2 chiếc thuyền gỗ vận chuyển chuyên hàng đầu tiên (năm 1960), đưa vũ khí vào Khu 5, nhưng không thành công do gặp bão, thuyền bị hỏng nặng và gặp địch, phải thả hàng xuống biển phi tang. Nhận thấy việc dùng thuyền gỗ chạy buồm chở vũ khí vào Nam khó khăn và không an toàn, Quân ủy Trung ương - Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Đoàn 559 tạm ngừng hoạt động của Tiểu đoàn 603 và sáp nhập đơn vị này vào Tiểu đoàn 301 để tập trung xoi mở đường Hồ Chí Minh trên bộ.

Sau khi Trung ương ban hành Nghị quyết 15 (01/1959), phong trào cách mạng miền Nam phát triển mạnh mẽ, dẫn tới sự ra đời của Mặt trận dân tộc giải phóng miền Nam. Lúc này, nhu cầu xây dựng, phát triển LLVT ở miền Nam, đặc biệt là vũ khí, trang bị ngày càng lớn và cấp thiết. Từ năm 1961-1963, tranh thủ điều kiện thuận lợi của cách mạng Lào, Đoàn 559 đã “lật cánh” từ phía Đông sang phía Tây Trường Sơn, mở đường vận chuyển vũ khí, lương thực, thực phẩm và thuốc men, đồng thời tổ chức các tuyến giao liên hành quân chi viện cách mạng miền Nam và cách mạng Lào, đáp ứng nhu cầu ngày càng lớn của các chiến trường. Tuy nhiên, Tuyến 559 mới chỉ cung cấp được vũ

khí cho Mặt trận Trị Thiên và Khu 5, còn Nam Bộ thì vẫn chưa vươn tới được.



*Tàu không số vận chuyển hàng hóa, vũ khí trên tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển.
Ảnh: Tư liệu*

Trước tình hình đó, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương chủ trương nhanh chóng mở đường vận chuyển chiến lược trên biển Đông chi viện cho miền Nam, trước tiên là cho Nam Bộ. Tháng 02/1961, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương chỉ thị cho các tỉnh ven biển Nam Bộ đưa thuyền ra miền Bắc nhận vũ khí rồi chuyển về, đồng thời giao Bộ Tư lệnh Hải quân nghiên cứu tuyến vận tải chiến lược trên biển. Sau 5 chuyến đi biển ra miền Bắc nhận và chuyển vũ khí về thành công của các tỉnh Bến Tre, Cà Mau, Bạc Liêu, Trà Vinh, Bà Rịa..., thời cơ thành lập đoàn vận tải thủy chiến lược trên biển Đông để tiếp tế vũ khí cho miền Nam đã chín muồi. Ngày 23/10/1961, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Đoàn vận tải Quân sự 759 (từ 24/01/1964 đổi là Đoàn 125 Hải quân), có nhiệm vụ mua sắm phương tiện, vận chuyển các loại hàng tiếp tế cho chiến trường miền Nam bằng đường biển.

Do tính chất đặc biệt của tuyến vận chuyển chi viện đường biển, Quân ủy Trung ương xác định "chủ yếu là chuyên chở vũ khí, do Quân ủy

Trung ương phụ trách. Cần tổ chức biệt lập với đường bộ và đường của dân chính Đảng...”. Đồng chí Trần Văn Trà, Phó Tổng tham mưu trưởng được Quân ủy Trung ương giao nhiệm vụ đặc trách chỉ đạo công tác chi viện đường biển (có một số đồng chí ở các tổng cục đặc phái giúp việc). Rút kinh nghiệm hai chuyến đi thử nghiệm không thành công của Tiểu đoàn 603, tuyển vận tải biển được nghiên cứu và tổ chức rất chặt chẽ. Thực hiện sự chỉ đạo của Quân ủy Trung ương - Bộ Quốc phòng, Tổng cục Hậu cần (TCHC) đã phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng, nghiên cứu các đề án, kế hoạch tổ chức chi viện vũ khí, trang bị cho miền Nam với phương châm: cần đến đâu thì đưa vào tới đó. Việc chuẩn bị và triển khai thực hiện được tiến hành rất khẩn trương và bí mật. Theo quy định của trên, chỉ chuyển vào miền Nam những vũ khí của Mỹ, Pháp, còn vũ khí của Liên Xô, Trung Quốc phải xóa các chữ ghi nguồn gốc sản xuất. Vũ khí, trang bị sau khi kiểm tra, sửa chữa, hiệu chỉnh, tẩy xóa... được bao gói cẩn thận, tiện cho vận chuyển và do lực lượng vận tải cơ giới của TCHC bí mật đưa đến các vị trí tập kết.

Ngoài việc bảo đảm mọi mặt thiết yếu về hậu cần - kỹ thuật, TCHC đặc biệt chú trọng công tác tạo nguồn, chuẩn bị vũ khí, đạn chi viện chiến trường. Để giữ bí mật tuyệt đối và đảm bảo vũ khí, trang bị không bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển trên biển hoặc khi cần ném xuống biển, vớt lên vẫn sử dụng tốt, TCHC đã tổ chức riêng một kho chuyên trách nghiên cứu, bảo quản, bao gói vũ khí, đạn cho Đoàn 759. Các quân khu ở

chiến trường miền Nam (trước tiên là các Quân khu 7, 9) đã tích cực chuẩn bị chu đáo bến nhận hàng ở các tỉnh Bà Rịa, Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre... Đồng thời, xây dựng phương án tổ chức lực lượng, phương tiện tiếp nhận, giải tỏa hàng phù hợp với điều kiện cụ thể của từng địa phương.

Sau một thời gian chuẩn bị và đi chuyển đầu tiên thành công, từ tháng 9 - 12/1962, Đoàn đã tổ chức 4 tàu vỏ gỗ, chuyển được 119 tấn vũ khí, đạn cấp bến Bồ Đề (Cà Mau) an toàn. Năm 1963, Đoàn 125 bắt đầu sử dụng cả tàu vỏ sắt và vỏ gỗ, chuyển 23 chuyến vũ khí vào cả 4 bến của Nam Bộ (trong đó có 3 chuyến hàng không tới đích); năm 1964, chuyển được 59 chuyến hàng...

Nhằm đáp ứng nhu cầu vũ khí, trang bị của LLVT Khu 5 đang ngày trở nên rất cấp thiết, tháng 10/1964, sau khi các bến Vũng Rô (Phú Yên); Lộ Giao (Bình Định); Đạm Thủy (Phổ An - Quảng Ngãi) và Bình Đào (Quảng Nam) được chuẩn bị chu đáo, bảo đảm bí mật, an toàn, Đoàn 125 được lệnh vận chuyển vũ khí, trang bị cho Khu 5. Với phương châm bí mật, bất ngờ, Đoàn 125 sử dụng các loại tàu vỏ gỗ nhỏ (50-60 tấn) nghi trang giống tàu đánh cá đưa trót lọt, an toàn chuyển đầu vào bến Lộ Giao (26/10/1964) và 3 chuyến tới bến Vũng Rô. Nhưng chuyến thứ 4 vào Vũng Rô (15/02/1965), sau khi giao hàng xong, tàu bị hỏng, phải giấu gần bờ, hôm sau bị máy bay địch phát hiện, bắn phá; ta nổ mìn hủy tàu, nhưng địch vẫn vớt được vỏ tàu cùng một số vũ khí. Tuyển vận tải chiến lược trên biển của ta đã bị lộ, địch tăng cường tuần tra, kiểm soát gắt gao

các vùng biển. Đoàn 125 phải buộc tạm dừng vận chuyển cho Khu 5 và tìm phương thức hoạt động mới. Với 89 chuyến tàu chuyển 4.419 tấn hàng (chủ yếu là vũ khí, đạn dược) chuyển vào Khu 5 và chiến trường Nam Bộ từ tháng 9/1962 đến 02/1965, Đoàn 125 đã góp phần quan trọng vào sự phát triển và chiến thắng của LLVT ta trong các trận Ấp Bắc, Đầm Dơi, Chà Lã, Bình Giã, Núi Thành, Vạn Tường..., cùng quân và dân miền Nam đánh bại chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” của đế quốc Mỹ.

Sau sự kiện Vũng Rô, Đoàn 125 đề xuất và được Quân ủy Trung ương nhất trí phương thức đưa tàu đi theo đường hàng hải quốc tế, sau đó bất ngờ đột nhập vào các bến tiếp nhận, nhưng cũng gặp rất nhiều khó khăn. Đặc biệt, sau Tổng tiến công và nổi dậy của quân và dân ta Tết Mậu Thân 1968, địch kiểm soát gắt gao các vùng biển, Đoàn 125 phải tạm dừng vận chuyển. Tính chung, trong 4 năm (1965-1968), tuyến đường biển tổ chức được 27 chuyến, song chỉ có 7 chuyến đến đích, giao được 410,4 tấn hàng (chủ yếu cho Nam Bộ), 11 chuyến phải quay trở lại miền Bắc, 6 chuyến phải tự phá hủy, 3 chuyến bị địch đánh chiếm.

Trước tình hình đó, bằng chính sách ngoại giao khôn khéo, ta đã tranh thủ sự giúp đỡ của Chính phủ Vương quốc Campuchia, chuyển hướng tổ chức vận chuyển bằng tàu biển quốc tế đưa hàng viện trợ quân sự vào cảng Xihanúcvin, sau đó thuê tàu của quân đội Hoàng gia Campuchia tiếp tế cho chiến trường Nam Bộ và một phần cho chiến trường Tây Nguyên. Bằng cách này, từ 1966-1969, đã có 10

chuyến tàu, chuyển 90.870 tấn hàng cấp cảng Xihanúcvin, trong đó có 21.473 tấn vũ khí, đạn dược; chuyển về chiến trường miền Nam được 18.703 tấn...

Sau Tết Mậu Thân 1968, đế quốc Mỹ chuyển sang thực hiện chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh” và tiến hành cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ 2 ở miền Bắc với quy mô và cường độ đánh phá hết sức ác liệt, khiến công tác chi viện vũ khí, trang bị chi viện cho chiến trường miền Nam gặp rất nhiều khó khăn. Đầu năm 1970, ta nối lại việc chuyển vũ khí đạn bằng đường biển vào chiến trường Khu 5 nhưng bị Hạm đội 7 của Mỹ khống chế, tàu không cập bến được, phải dùng lực lượng nhỏ vận chuyển vào bờ. Ngày 18/3/1970, Mỹ giạt dây Lonon đảo chính lật đổ chính phủ Xihanúc, tuyến đường biển từ Xihanúcvin về miền Nam cũng không còn... Trước tình hình này, trên tuyến chi viện Trường Sơn, ta đã phát triển mạnh các phương thức vận chuyển cơ giới, kể cả đường bộ, đường thủy, trong đó lấy vận chuyển đường bộ bằng ô tô làm nòng cốt. Từ năm 1971 đến 4/1972, địch phong tỏa, kiểm soát rất gắt gao trên tuyến biển (cả miền Bắc và miền Nam), khiến hầu hết các chuyến tàu chở vũ khí vào Nam của Đoàn 125 phải quay lại. Để đáp ứng yêu cầu cấp thiết về vũ khí, ngày 27/7/1971, Quân khu 9 thành lập Đoàn 371 dưới dạng tàu đánh cá hợp pháp. Được tàu của Đoàn 125 hộ tống, dẫn dắt từng chuyến đi qua các vùng biển nguy hiểm, hai năm 1971-1972, Đoàn 371 đã vận chuyển được 31 chuyến với 520 tấn vũ khí vào Quân khu 9.

Sau khi Hiệp định Pari được ký kết (27/01/1973), đế quốc Mỹ buộc phải rút quân viễn chinh và chur hầu ra khỏi miền Nam, thế và lực của địch đã suy yếu hẳn. Vì vậy, công tác tổ chức bảo đảm vũ khí, trang bị chi viện cho các chiến trường có bước tiến nhảy vọt. Đoàn 125 có sự phát triển về tổ chức và được trang bị thêm nhiều tàu mới có trọng tải 100 tấn trở lên. Nhằm chuẩn bị cho thời cơ chiến lược, Đoàn 125 đã tham gia cùng ngành Hậu cần vận chuyển từ miền Bắc vào Quảng Bình và Cửa Việt, tạo chân hàng vững chắc để chi viện cho miền Nam qua đường Hồ Chí Minh trên bộ. Trong 2 năm 1973-1974, Đoàn đã huy động 380 lượt tàu, vận chuyển hàng chục ngàn tấn hàng, đưa 2.042 lượt người từ hậu phương vào tiền tuyến và các đảo. Đặc biệt, trong Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975, Đoàn đã vận chuyển vào chiến trường 17.473 cán bộ, chiến sĩ, 40 xe tăng, 7.786 tấn vũ khí, nhiên liệu..., góp

phần cùng ngành Hậu cần - Kỹ thuật đáp ứng kịp thời mọi nhu cầu cho các đoàn quân thần tốc vào giải phóng miền Nam, giải phóng Quần đảo Trường Sa và các đảo trên vùng biển Tây Nam...

Có thể nói, cùng với đường Hồ Chí Minh trên bộ, đường Hồ Chí Minh trên biển là một trong những sáng tạo chiến lược của Đảng ta trong lãnh đạo và chỉ đạo chiến tranh. Những bài học lịch sử về tuyến đường này, đặc biệt là việc tổ chức, chỉ huy, chỉ đạo, bảo đảm, bảo vệ... trong hoàn cảnh khó khăn ngặt nghèo để phát huy vai trò chi viện chiến lược của tuyến đường hiện vẫn nguyên giá trị, cần được nghiên cứu, kế thừa, phát triển sáng tạo vào hoạt động quân sự - quốc phòng, trong đó có công tác hậu cần - kỹ thuật, đáp ứng yêu cầu, nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc trong tình hình mới.

<https://hc.qdnd.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN ĐỐI VỚI CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC CỦA DÂN TỘC VIỆT NAM

13. TRƯƠNG MAI HƯƠNG. Đường Hồ Chí Minh trên biển đối với cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc Việt Nam / Trương Mai Hương // Báo Hà Nam online. - 2018. - Ngày 6 tháng 9.

Bước vào cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, sau những năm đầu hết sức khó khăn, đến năm 1959, đặc biệt là sau khi có Nghị quyết 15 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, phong trào đấu tranh cách mạng của nhân dân ta ở miền Nam có bước phát triển nhảy vọt. Phong trào nổi dậy của quần chúng kết hợp với

đấu tranh vũ trang ngày càng lan rộng.

Trước tình hình đó, yêu cầu về cán bộ và vũ khí ngày càng lớn. Đường vận tải chiến lược Trường Sơn lúc này chỉ mới vươn tới được các tỉnh phía Bắc Khu 5, còn các tỉnh thuộc miền Đông Nam và đồng bằng

sông Cửu Long không đủ sức đáp ứng yêu cầu, nhất là đối với các tỉnh Nam Bộ, cực Nam Trung Bộ. Ngày 23-10-1961, Bộ Quốc phòng ra Quyết định số 97/QĐ-QP thành lập Đoàn vận tải biển 759. Đoàn 759 nhanh chóng xây dựng lực lượng, chuẩn bị phương tiện, tổ chức trình sát nhằm nắm chắc quy luật tuần tra, hoạt động ngăn chặn trên biển của địch; hiệp đồng với các tỉnh ven biển Nam Bộ và Nam Trung Bộ, xây dựng các bến bãi sẵn sàng tiếp nhận vũ khí. Trong suốt cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, tuyến chi viện chiến lược - Đường Hồ Chí Minh trên biển đã có những đóng góp quan trọng, thể hiện trên một số điểm chủ yếu sau đây:

Một là, đường Hồ Chí Minh viện chiến lược, góp phần quan trọng vào sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Ngày 11-10-1962, một tàu vỏ gỗ mang mật danh “Phương Đông 1”, do đồng chí Lê Văn Một và đồng chí Bông Văn Dĩa chỉ huy, chở 30 tấn vũ khí rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng) rẽ sóng ra khơi nhằm hướng Cà Mau tiến tới. Đến ngày 19-10-1962, tàu cập bến Vàm Lũng an toàn. Nhân dân đón nhận chuyển tàu chi viện vũ khí đầu tiên cho cách mạng miền Nam với lòng phấn khởi vô hạn. Họ nhanh chóng khuân vác vũ khí cất giấu vào những kho bí mật an toàn. Tiếp theo tàu Phương Đông 1 là tàu Phương

Đông 2, 3, 4 cũng lần lượt lên đường vận chuyển vũ khí vào Nam Bộ.

Trong vòng hai tháng, các tàu này đã chuyển vào Nam 111 tấn vũ khí, cập các bến đã chuẩn bị của tỉnh Cà Mau. Vượt qua những thử thách ác liệt, gian nan, đấu trí và đấu lực căng thẳng với địch và sóng gió biển khơi, các chiến sĩ Hải quân đã hoàn thành nhiệm vụ xuất sắc thời kỳ đầu tiếp tế vũ khí cho cách mạng miền Nam, góp phần rất quan trọng tăng cường nhanh chóng sức mạnh chiến đấu cho lực lượng vũ trang giải phóng... Công việc vận chuyển vũ khí vào chiến trường Nam Bộ tạm ổn, tuy số lượng chưa nhiều, nhưng đã góp phần quan trọng giúp quân và dân các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long phát triển lực lượng vũ trang, tạo được thế mới, lực mới, đánh thắng địch nhiều trận, củng cố và mở rộng vùng giải phóng.

Đồng thời với việc vận chuyển vũ khí vào Nam Bộ, Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng giao nhiệm vụ cho Bộ Tư lệnh Hải quân nghiên cứu mở đường vận chuyển vũ khí bằng đường biển vào Nam Trung Bộ - một chiến trường có vị trí chiến lược hết sức quan trọng. Vận chuyển bằng đường biển vào Nam Trung Bộ tuy cung đường ngắn hơn nhưng lại hết sức khó khăn, nguy hiểm. Khó khăn lớn nhất là tìm địa điểm tổ chức bến bãi. Địa hình vùng ven biển Nam Trung Bộ trống trải, độ dốc lớn,

không có nhiều kênh rạch và rừng ngập mặn như ở Nam Bộ. Các cửa sông mà tàu của ta có thể vào để giao hàng dày đặc đồn bốt và căn cứ hải quân của địch. Đây lại là vùng nằm dọc theo Quốc lộ 1 nên địch tổ chức tuần phòng rất gắt gao.

Cũng giống như ở Nam Bộ, việc tổ chức xây dựng các bến bãi ở Nam Trung Bộ đã nhận được sự ủng hộ, giúp đỡ hết lòng của cấp ủy Đảng và nhân dân các địa phương. Tính đến năm 1965, hàng chục bến bãi tiếp nhận vũ khí đã được bí mật xây dựng ở một số tỉnh ven biển như: Vàm Lũng, Bò Đề, Bến Cũ, Kiến Vàng, Cái Bàu (Cà Mau, Bạc Liêu); Hố Lồng Đèn (Rạch Giá), Ba Động, Khâu Lầu, La Ghi, Láng Nước, Rạch Cờ, Hố Tàu (Trà Vinh)... Chính hệ thống bến bãi kể trên đã góp phần làm nên những chiến công của tuyến chi viện chiến lược - Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Tính từ tháng 10-1962 đến tháng 2-1965, ta đã sử dụng 3 tàu vỏ gỗ, 17 tàu vỏ sắt tổ chức đưa 88 chuyến tàu tới đích (không tính các chuyến trinh sát, mở đường) vận chuyển được 4.919,636 tấn vũ khí và một số mặt hàng thiết yếu vào chiến trường **(2)** (Cà Mau, Bạc Liêu 45 chuyến, Bến Tre 23 chuyến, Trà Vinh 12 chuyến, Bà Rịa 3 chuyến, Vũng Rô 4 chuyến, Bình Định 1 chuyến), đạt 93% kế hoạch, vượt chỉ tiêu Trung

ương giao (Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng giao chỉ tiêu đưa được 50% số hàng tới đích đã là thành công). Riêng hai năm 1962 và 1964, đạt tỷ lệ cao nhất: 100% (57/57) số chuyển thành công.

Thành công của những chuyến vũ khí đã trực tiếp góp phần đẩy mạnh chiến tranh nhân dân, xây dựng và phát triển khối chủ lực ở chiến trường Nam Bộ, cực Nam Trung Bộ; góp phần làm nên những chiến thắng oanh liệt của quân dân ta ở Ấp Bắc, Đầm Dơi, Cái Nước, Chà Lã, Vạn Tường, Ba Gia, Bình Giã, Đồng Xoài... Đặc biệt, điều đó có ý nghĩa hơn khi cũng trong thời gian này, tuyến chi viện chiến lược trên bộ (Đoàn 559) tuy đã được tổ chức ngang cấp sư đoàn, được biên chế 2 trung đoàn gửi thò, 1 đại đội ô tô vận tải, một số đơn vị công binh, giao liên... đã có những nỗ lực rất lớn trong nhiệm vụ mở đường và đã vươn vào tới chiến trường Bắc Tây Nguyên. Nhưng do đường mới mở, bị mưa lớn, lại bị địch ngăn chặn quyết liệt, nên chỉ chuyển tới các chiến trường được 1.410 tấn vật chất các loại (chủ yếu cho Trị Thiên và Nam Lào), đạt 25% kế hoạch trên giao.

Qua con đường vận tải biển, hậu phương lớn miền Bắc đã tiếp tế kịp thời vũ khí, đạn dược cho chiến trường miền Nam. Được trang bị vũ khí, kỹ thuật quân sự tương đối đầy đủ, đồng bộ, năm 1964, Quân giải

phóng mở chiến dịch tiến công Bình Giả; năm 1965, mở chiến dịch Đồng Xoài và Ba Gia đánh bại hoàn toàn “chiến lược chiến tranh đặc biệt” của đế quốc Mỹ. Sau các chiến thắng có ý nghĩa chiến lược này, năm 1965, khối chủ lực cơ động Quân giải phóng phát triển thành 5 sư đoàn và 11 trung đoàn bộ binh, cùng nhiều trung đoàn, tiểu đoàn binh chủng kỹ thuật, sẵn sàng bước vào cuộc đọ sức với quân Mỹ. Sự kiện này đánh dấu bước trưởng thành vượt bậc của lực lượng vũ trang giải phóng miền Nam nhờ vào sự chi viện tích cực của hậu phương miền Bắc qua 2 con đường chiến lược huyền thoại: Đường bộ Trường Sơn và Đường vận tải biển.

Từ tháng 2-1965 đến tháng 1-1973 là giai đoạn khó khăn nhất nhưng hết sức hào hùng của tuyến chi viện chiến lược trên biển. Sau sự kiện xảy ra với tàu C143 ở Vũng Rô (Phú Yên), bí mật của tuyến chi viện chiến lược trên biển của ta không còn nữa. Công việc tiếp tế cho miền Nam bằng đường biển vẫn phải tiếp tục, nhưng ta chuyển hướng vận chuyển từ phương thức trực tiếp sang phương thức gián tiếp. Bằng phương pháp vận chuyển này, trong một năm (từ 1-11-1968 đến 31-10-1969), lực lượng vận tải biển đã đưa vào cảng sông Gianh 21.737 tấn vũ khí. Từ đây, số vũ khí này được chuyển vào Nam theo đường bộ. Đồng thời với đưa hàng vào cảng sông Gianh, Quân chủng

Hải quân chọn một số tàu và thủy thủ có kinh nghiệm tiếp tục vận chuyển vào Nam theo đường Hồ Chí Minh trên biển. Ngoài ra, trong giai đoạn này, cán bộ chiến sĩ Đoàn 125 còn tham gia chiến dịch vận tải VT5 - Vận tải tranh thủ tụt thang (từ tháng 11-1968 đến năm 1969), cùng các lực lượng trong và ngoài quân đội vận chuyển hàng chục vạn tấn vũ khí, lương thực, xăng dầu... từ Hải Phòng vào các tỉnh Nam Khu 4, tạo chân hàng cho tuyến chi viện chiến lược trên bộ (Đoàn 559).

Trên con đường vận chuyển này, nhiều trận chiến đấu ác liệt đã diễn ra, nhưng cán bộ, chiến sĩ Hải quân làm nhiệm vụ vận tải biển không sờn lòng, nản chí, đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ tiếp tế cho miền Nam, góp phần tăng cường sức mạnh chiến đấu cho lực lượng vũ trang giải phóng đánh bại “chiến lược Việt Nam hóa chiến tranh” của đế quốc Mỹ.

Từ 1973 đến 1975, tuyến chi viện chiến lược bằng đường biển đã dốc toàn bộ lực lượng và phương tiện, sử dụng hàng ngàn lượt chuyển tàu chuyển vũ khí và vật chất các loại vào các chiến trường. Đặc biệt trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, đã sử dụng 140 lượt chuyển tàu, vận chuyển 6.282 tấn vũ khí và vật chất khác, cùng hàng ngàn lượt cán bộ chiến sĩ vào tăng cường cho chiến trường Nam Bộ và Khu 5,

cơ động bộ đội đặc công chiến đấu giải phóng các đảo thuộc quần đảo Trường Sa, Cù Lao Thu, các đảo phía Nam và Tây Nam của Tổ quốc.

Theo số liệu đã được Quân chủng Hải quân công bố, tính chung trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, tuyến chi viện chiến lược - Đường Hồ Chí Minh trên biển đã trực tiếp và gián tiếp vận chuyển hơn 96.000 tấn vũ khí đạn dược và các vật chất khác cùng hơn 170.000 lượt cán bộ chiến sĩ chi viện chiến trường miền Nam. Con số đó so với Đường Hồ Chí Minh trên bộ tuy ít hơn nhưng lại có ý nghĩa và tầm quan trọng đặc biệt.

Có thể thấy, hiệu quả vận chuyển của tuyến chi viện chiến lược biển đã tạo nên thế trận chiến tranh nhân dân rộng khắp trên tất cả các vùng chiến lược, các địa bàn chiến lược ở miền Nam, góp phần tạo nên sức mạnh chiến đấu và chiến thắng của quân dân ta. Đặc biệt, sự xuất hiện kịp thời những vũ khí tương đối hiện đại, có tính năng chiến đấu cao đã làm thay đổi cách đánh của quân và dân ta, thay đổi tương quan lực lượng giữa ta và địch.

Hai là, tuyến chi viện chiến lược trên biển bảo đảm thời gian nhanh hơn, kịp thời hơn, vũ khí trang bị đồng bộ và đạt hiệu quả cao.

Vận chuyển đường bộ phải qua nhiều cung, chặng, qua nhiều lực lượng phương tiện... phải mất hàng

tháng trời mới đến đích. Vận chuyển bằng đường biển tuy gian nan, nguy hiểm vì phải độc lập đối phó với địch và sóng gió, nhưng nếu vượt qua sự ngăn chặn của địch thì chỉ khoảng 5-6 ngày đã vào tới chiến trường Tây Nam Bộ.

Trong giai đoạn từ tháng 10-1962 đến tháng 2-1965, với 88 chuyến tàu, mỗi tàu có từ 10-20 cán bộ chiến sĩ, tỷ lệ đến đích đạt 93% (trong khi tỷ lệ cấp trên cho phép là 50%), tuyến chi viện chiến lược trên biển đưa tới các chiến trường được 4.919,636 tấn vũ khí và các mặt hàng thiết yếu. Với khối lượng đó, nếu dùng người gùi thồ, mỗi người trung bình gùi 25kg thì phải huy động tới 196.785 người đi liên tục trong 6 tháng (trong điều kiện đường sá bị địch đánh phá ngăn chặn). Mỗi người mỗi tháng sử dụng 21kg, 6 tháng 126kg gạo thì phải cần tới 24.794.910kg gạo (chưa tính các nhu yếu phẩm khác và tổn thất dọc đường). Còn nếu dùng ô tô, trung bình 1 xe chở được 2,5 tấn thì phải huy động 1.968 xe đi trong 2 tháng, sử dụng khoảng 4.000 tấn xăng dầu, chưa kể các chi phí bảo đảm khác và tổn thất dọc đường. Trong mùa vận chuyển 1970-1971, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn bị tổn thất 2.842 xe (44,3%); mùa vận chuyển 1971-1972 bị tổn thất 4.228 xe, chiếm 50,7% số xe được trang bị.

Ba là, tuyến chi viện chiến lược trên biển còn vận chuyển những loại hàng “đặc biệt”.

Đó là những ngoại tệ mạnh, những loại máy móc thiết bị y tế quý hiếm, những hóa chất đặc biệt... Và đặc biệt hơn cả là đã đưa đón an toàn tuyệt đối hàng trăm cán bộ cấp cao của Đảng, Nhà nước, quân đội và các chuyên gia đầu ngành tăng cường cho chiến trường như các đồng chí: Lê Đức Anh (đi Tàu 55 vào Nam Bộ năm 1964 và đi Tàu 159.TT của Đoàn 371 ra miền Bắc tháng 11-1973), Võ Văn Kiệt (đi Tàu 159.TT vào Nam Bộ tháng 10-1973), Nguyễn Hòa (đi tàu 56 năm 1964), Hoàng Thế Thiện (đi tàu 69 năm 1964), Nguyễn Thiện Thành (đi Tàu 69 năm 1964), Nguyễn Văn Sĩ (đi Tàu 54 năm 1964), Nguyễn Thế Bôn (đi Tàu 55 năm 1964), Bùi Cát Vũ (đi Tàu 165 năm 1964), Nguyễn Trọng Xuyên (đi Tàu 67 năm 1964), Lương Văn Nho (đi Tàu 69 năm 1964), Bùi Phùng (đi Tàu 65 năm 1965), Ung Răng (đi Tàu 55 năm 1965), Nguyễn Thụy Nga (đi Tàu 69 năm 1965)...

Tuyến chi viện chiến lược trên bộ được thành lập từ năm 1959 và ngay lập tức được tiến hành soi đường, gửi vũ khí vào chiến trường. Nhưng những năm đầu do bị địch ngăn chặn quyết liệt, do địa hình phía Đông Trường Sơn quá phức tạp và hiểm trở nên hoạt động hết sức khó

khăn. Chỉ sau khi mở đường sang phía Tây Trường Sơn (năm 1961), lấy vận tải cơ giới là chính (từ mùa khô 1964-1965) qua 7 tỉnh, 17 huyện của nước Lào anh em rồi vòng về Nam Tây Nguyên, thì đường Trường Sơn mới thực sự trở thành tuyến vận tải cơ giới, tuyến chi viện chiến lược, thực sự trở thành “động mạch chủ” của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của nhân dân hai nước Việt - Lào (8). Còn Đường Hồ Chí Minh trên biển, ngay sau khi chính thức được khai thông (tàu Phương Đông 1, tháng 10-1962) đã ngay lập tức phát huy hiệu quả, trở thành tuyến chi viện chiến lược, tuyến chi viện chủ yếu cho chiến trường Nam Bộ và Nam Trung Bộ. Đây cũng là tuyến chủ yếu vận chuyển, cơ động lực lượng giải phóng và bảo vệ chủ quyền biển, đảo của Tổ quốc.

Có thể khẳng định rằng, cùng với Đường Hồ Chí Minh trên bộ, Đường Hồ Chí Minh trên biển là một sáng tạo chiến lược của Đảng, một kỳ công chiến lược của dân tộc, có vai trò to lớn trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc Việt Nam. Cố Thủ tướng Võ Văn Kiệt đã đánh giá: “Năm tháng sẽ qua đi, nhưng những chiến công anh hùng và sự hy sinh cao cả của các lực lượng mở đường vận tải chiến lược mang tên Bác Hồ kính yêu trên biển Đông, của các con tàu “không số” của quân và dân các bến bãi, làm nhiệm vụ chi

viện cho cách mạng miền Nam trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại sẽ mãi mãi đi vào lịch sử đấu tranh anh dũng của dân tộc ta... Tổ quốc và nhân dân ta đòi hỏi ghi

nhớ công lao của những người đã làm nên kỳ tích Đường Hồ Chí Minh trên biển” .

<https://www.baohanam.com.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN - MỘT CHIẾN LƯỢC SÁNG TẠO CỦA ĐẢNG

14. THANH THẢO. Đường Hồ Chí Minh trên biển – Một chiến lược sáng tạo của Đảng / Thanh Thảo // Biên phòng online. - 2011. - Ngày 18 tháng 10.

Thực hiện quyết tâm giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc, ngày 23-10-1961, theo Chỉ thị của Bộ Chính trị và Quân ủy TƯ, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Đoàn 759 (tiền thân của Lữ đoàn 125 Hải quân) để vận chuyển vũ khí, trang bị từ miền Bắc vào chi viện cho chiến trường miền Nam bằng đường biển. Đường Hồ Chí Minh trên biển - con đường biểu hiện ý chí sắt đá, khí phách kiên cường, niềm tin quyết thắng đã đi vào lịch sử dân tộc Việt Nam như một huyền thoại, một kỳ tích của thế kỷ XX.

Từ những ngày đầu thành lập với 6 chiếc thuyền gỗ thô sơ đưa từ miền Nam ra và 38 cán bộ, chiến sĩ làm nòng cốt, trải qua 14 năm thực hiện nhiệm vụ trên con đường biển mang tên Bác, lực lượng vận tải biển của Hải quân đã phát triển thành binh đoàn vận tải chiến lược, hình thành nhiều tuyến, mở hàng chục bến bãi bí

mật, chi viện cho đồng bào, chiến sĩ miền Nam đánh giặc.



Các nhân chứng lịch sử Đoàn tàu không số. Ảnh: T.L

Đế quốc Mỹ và chính quyền Sài Gòn đã dùng mọi thủ đoạn tinh vi, các vũ khí tối tân hùng hủy diệt, ngăn chặn, cắt đứt tuyến chi viện của ta trên biển. Trong bom đạn, lớp lớp cán bộ, chiến sĩ đã bất chấp hiểm nguy, khắc phục mọi khó khăn gian khổ, hy sinh, chiến đấu kiên cường lập nên những chiến công vang dội. Cả tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển là một chiến trường rực sáng chủ nghĩa anh hùng cách mạng, niềm kiêu hãnh, tự hào của dân tộc Việt Nam, nổi ám ảnh và khiếp sợ của kẻ thù.

Là nơi thể hiện bản lĩnh, ý chí quyết tâm thống nhất nước nhà của toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta, nơi thử thách trí thông minh và lòng dũng cảm, nơi gắn kết tình quân dân “cá - nước”- Đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành cầu nối đặc biệt quan trọng giữa hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam và có những đóng góp quyết định vào thắng lợi chung của toàn dân tộc.

Trong 14 năm, các lực lượng làm nhiệm vụ trên tuyến vận tải biển tổ chức được 1.879 lượt tàu thuyền, đi trên 4 triệu hải lý, vận chuyển 8 vạn lượt người, trên 15 vạn tấn vũ khí, đạn dược và hàng vạn tấn hàng hóa, góp phần chi viện đắc lực cho nhiều hướng chiến trường, nhiều chiến dịch lớn, nhiều địa bàn trọng yếu mà đường bộ chưa vươn tới được, tạo nên bước ngoặt lớn của cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Theo Đại tướng Phùng Quang Thanh, Ủy viên Bộ Chính trị, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, những chiến công của các lực lượng tuyến chi viện chiến lược trên biển là minh chứng cụ thể của sự chỉ đạo sát sao và tài thao lược của Đảng. Để từng bước hình thành, phát triển tuyến đường chiến lược trên biển, chi viện ngày càng nhiều sức người, sức của cho các chiến trường đánh thắng quân xâm lược, Đảng ta đã phát huy cao nhất sức mạnh của toàn dân tộc, kết hợp với sức mạnh thời đại, tạo nên sức mạnh tổng hợp vô cùng to lớn. Nhân dân các địa phương luôn sẵn sàng đóng góp của cải và công sức cho tuyến vận tải chiến lược trên biển

được thông suốt. Các nước anh em, bạn bè trên thế giới, đặc biệt là Liên Xô và Trung Quốc đã dành cho Việt Nam sự giúp đỡ vật chất và ủng hộ tinh thần hết sức lớn lao và hiệu quả.

Kỷ niệm 50 năm Ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển là dịp để người dân cả nước bày tỏ sự tri ân và tôn vinh đối với những đóng góp và hy sinh to lớn của cán bộ, chiến sĩ Đoàn tàu không số và các lực lượng làm nhiệm vụ trên biển đã xả thân vì nền độc lập, tự do của Tổ quốc, vì sự trường tồn của dân tộc Việt Nam. Tầm vóc, ý nghĩa lịch sử và những bài học kinh nghiệm của đường Hồ Chí Minh trên biển không chỉ có giá trị với cuộc chiến tranh giải phóng dân tộc, mà còn có giá trị thiết thực, tiếp sức mạnh cho toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta thực hiện thắng lợi sự nghiệp xây dựng và bảo vệ vững chắc Tổ quốc Việt Nam XHCN.

Ngày nay, nhiệm vụ bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo và toàn vẹn lãnh thổ của Tổ quốc đang đặt ra những yêu cầu, nhiệm vụ mới đối với toàn Đảng, toàn dân và toàn quân ta. Phát huy truyền thống anh hùng của Đoàn tàu không số, vận dụng sáng tạo và phát triển những bài học kinh nghiệm của đường Hồ Chí Minh trên biển vào điều kiện mới, nhiệm vụ của Hải quân Nhân dân Việt Nam là tiếp tục làm nòng cốt cùng toàn quân, toàn dân bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền toàn vẹn lãnh thổ, giữ vững môi trường hòa bình ổn định để phát triển kinh tế, xã hội và quan hệ hữu nghị với các nước láng giềng và trên thế giới, xứng đáng là lực lượng nòng cốt làm nên con đường Hồ Chí Minh

huyền thoại trên biển trước đây cũng
như hiện nay.

<https://www.bienphong.com.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN MỘT NHÂN TỐ GÓP PHẦN QUYẾT ĐỊNH THẮNG LỢI CỦA CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ CỨU NƯỚC

15. NGUYỄN THÀNH CUNG. Đường Hồ Chí Minh trên biển, một nhân tố góp phần quyết định thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước / Nguyễn Thành Cung // Báo Hà Nam online. - 2018. - Ngày 15 tháng 9.

Có biết bao kỳ tích đã đi vào lịch sử cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước hào hùng của dân tộc Việt Nam. Mỗi kỳ tích là cả chuỗi những sự kiện mang dáng dấp một câu chuyện huyền thoại, vượt khỏi sự hình dung thông thường, nhưng đó là một thực tế - thực tế hết sức sinh động. Con đường chi viện chiến lược trên biển mang tên Hồ Chí Minh là một trong những kỳ tích như thế.

50 năm trước đây, khi cuộc kháng chiến chống Mỹ bước vào thời kỳ chuyển thế chiến lược, từ thế giữ gìn lực lượng sang thế tiến công, khi con đường chi viện trên bộ chưa thể vươn tới các chiến trường xa hậu phương miền Bắc, sâu trong vùng địch chiếm đóng, thì những chuyến tàu nhỏ bé, "tàu không số", bí mật đạp sóng Biển Đông, vượt qua sự ngăn chặn, kiểm soát ngặt nghèo của quân thù, tiếp tế vũ khí, bổ sung lực lượng cho đồng bào, chiến sĩ miền Nam đánh mạnh, thắng to. Cũng từ đây,

đánh dấu sự ra đời của một lực lượng vận tải quân sự "đặc biệt" - Đoàn 759 - Đoàn 125 Quân chủng Hải quân, với con đường chi viện trên biển, mà đích đến là những bến bãi, kho tàng được bố trí dọc theo bờ biển miền Nam. Con đường biển cùng với con đường chạy dọc theo dãy Trường Sơn hùng vĩ, trong suốt những năm tháng chiến tranh, ghi dấu biết bao chiến công oanh liệt của quân và dân ta. Hành trình nối liền hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam không dừng lại ở sự vận chuyển thông thường, mà vượt lên thành biểu tượng của ý chí, quyết tâm, tài thao lược, trí thông minh, sức sáng tạo của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta trong sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Giờ đây, với điểm đứng của hiện tại, chúng ta có điều kiện để tìm tòi, suy ngẫm về những trang sử đấu tranh hào hùng của dân tộc, về kỳ tích của con đường Hồ Chí Minh trên biển

trong những tháng năm chống Mỹ, cứu nước. Độ lùi thời gian cùng với những tìm tòi, suy ngẫm về quá khứ cho phép chúng ta thấy rõ hơn tầm vóc, ý nghĩa của một thế trận độ sức, độ trí đầy cam go của quân và dân ta với quân thù; đồng thời, nhìn nhận sâu sắc hơn về nhân tố cơ bản tạo nên thắng lợi của đường Hồ Chí Minh trên biển năm xưa.

Một là, Đường Hồ Chí Minh trên biển thể hiện nhãn quan nhạy bén, tài tình của Đảng ta và Bác Hồ

Trong quá trình hoạch định đường lối kháng chiến, cùng với việc xác định chiến lược cách mạng cho hai miền Nam - Bắc, cho tiền tuyến và hậu phương, Đảng đã xác định rõ nhiệm vụ chi viện chiến lược cho cuộc đấu tranh của quân và dân ta ở miền Nam là nhiệm vụ trọng tâm, có ý nghĩa quyết định thành bại của chiến tranh.

Có thể nói, quá trình hoạch định đường lối kháng chiến là quá trình Đảng ta, đứng đầu là Chủ tịch Hồ Chí Minh dành sự quan tâm, chỉ đạo chặt chẽ, cụ thể, tỉ mỉ công tác chi viện chiến trường thông qua Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương. Thực tế cho thấy, ngay sau Hội nghị Trung ương 15 quyết định đường lối cách mạng miền Nam từ thế giữ gìn lực lượng sang thế tiến công, Bộ Chính trị đã trực tiếp chỉ đạo tổ chức mở tuyến đường Trường Sơn chi viện miền

Nam (Đoàn 559, 5-1959). Không lâu sau đó, tuyến đường chi viện trên biển cũng được chỉ đạo tổ chức, xây dựng (7-1959).

Sự nhìn nhận từ sớm của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh về yêu cầu, nhiệm vụ, vị trí và vai trò của công tác chi viện chiến trường đã tạo bước phát triển vững chắc, mạnh mẽ cho cách mạng miền Nam. Con đường chi viện trên biển đã ghi dấu ấn quan trọng, thúc đẩy sự lớn mạnh của lực lượng vũ trang cách mạng trên chiến trường, góp phần vào thắng lợi của những trận đánh gây tiếng vang lớn như: Ấp Bắc, Đầm Dơi, Cái Nước, Chà Lã, Bình Giã, Ba Gia, Vạn Tường...

Sự nối kết, chuyển tải sức mạnh của hậu phương đối với tiền tuyến đã được thực hiện hiệu quả thông qua con đường chi viện trên biển, nhất là trong điều kiện tuyến đường Trường Sơn chưa thể vươn tới những chiến trường, địa bàn xa hậu phương, sâu trong vùng địch tạm chiếm. Kết quả của sự phát triển thực lực kháng chiến ở miền Nam sau thắng lợi của phong trào “Đồng khởi” (năm 1960) đã chứng tỏ rằng, Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh trên cơ sở nắm bắt, lường định đúng xu thế phát triển của cuộc kháng chiến, chủ động, tích cực chuẩn bị thời cơ, lực lượng, tạo ra bước phát triển mạnh mẽ, vững chắc của cách mạng; con đường chi viện

trên biển đã có những đóng góp thiết thực trong quá trình ấy.

Như vậy, quyết định đúng đắn, sáng tạo, táo bạo của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh, mở con đường vận tải quân sự chiến lược chi viện miền Nam trên hướng biển, đã thể hiện rõ nhãn quan nhạy bén, tài tình của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh; đáp ứng khát vọng cháy bỏng và quyết tâm sắt đá giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta.

Hai là, đường Hồ Chí Minh trên biển góp phần kết nối chặt chẽ giữa hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam.

Vấn đề xây dựng hậu phương chiến lược miền Bắc vững mạnh làm hậu thuẫn cho cuộc đấu tranh của nhân dân ta ở miền Nam là quan điểm nhất quán, xuyên suốt của Đảng ta. Trong đó, Đảng xác định, phải xây dựng miền Bắc thực sự trở thành "nền gốc" cho sự nghiệp đấu tranh giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước; đồng thời, chỉ rõ mối quan hệ biện chứng giữa hậu phương với tiền tuyến, tính chất, nhiệm vụ của từng miền trong việc thực hiện mục tiêu chung. Về vấn đề này, Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ III của Đảng (9-1960) chỉ rõ: miền Bắc có vai trò quyết định nhất đối với toàn bộ sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất nước nhà; miền Nam có vai trò

quyết định trực tiếp trong việc đánh đổ ách thống trị của đế quốc Mỹ và bẻ gãy tay sai...; xây dựng chủ nghĩa xã hội ở miền Bắc cũng chính là xây dựng hậu phương cho sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Từ nhận thức đúng đắn và xác định rõ vị trí, vai trò của từng miền trong cuộc đấu tranh lịch sử với đế quốc Mỹ, Đảng ta đã hình thành chủ trương, biện pháp lãnh đạo, chỉ đạo phù hợp để xây dựng, củng cố hậu phương chiến lược; gắn mọi hoạt động của hậu phương lớn miền Bắc với hoạt động của tiền tuyến lớn miền Nam; làm tròn nghĩa vụ của hậu phương - căn cứ địa cách mạng của cả nước.

Thực hiện chủ trương của Đảng, Bộ Chính trị giao cho Quân ủy Trung ương mở đường vận chuyển chiến lược trên bộ dọc theo dãy Trường Sơn và đường vận tải trên biển, nhằm chi viện sức người, sức của cho miền Nam. Con đường biển đánh dấu sự hình thành bằng chuyến tàu đầu tiên chở 30 tấn vũ khí của Đoàn 759 rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng), cập bến Vàm Lũng (Cà Mau), ngày 19 tháng 10 năm 1962. Với sự quan tâm đặc biệt, Chủ tịch Hồ Chí Minh gửi điện biểu dương và căn dặn: Đoàn 759 hãy nhanh chóng rút kinh nghiệm, tiếp tục vận chuyển nhanh, nhiều vũ khí cho

đồng bào miền Nam đánh giặc, cho Nam - Bắc sớm sum họp một nhà .

Sự kiện chuyển tàu chở vũ khí đầu tiên bằng đường biển của Hải quân nhân dân Việt Nam, từ Hải Phòng vào đến Cà Mau đã chứng tỏ, quyết định của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương mở con đường vận chuyển chiến lược trên biển, tổ chức hoạt động chi viện từ miền Bắc cho miền Nam bằng đường biển là đúng đắn, kịp thời. Từ đây, con đường vận chuyển chiến lược trên biển, mặc dù trải qua nhiều khó khăn, gian khổ, tổn thất, hy sinh, nhưng vẫn được duy trì, kết nối chặt chẽ, phối hợp nhịp nhàng giữa hai miền Nam - Bắc, tiền tuyến với hậu phương. Sự kết nối Bắc - Nam thực sự là biểu hiện sinh động của khối đại đoàn kết dân tộc, cùng phấn đấu vì mục tiêu giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Có thể khẳng định rằng, suốt chiều dài của cuộc kháng chiến, ý thức sâu sắc vị trí, vai trò của mình, quân và dân ở hậu phương cũng như tiền tuyến, Bắc cũng như Nam, dưới sự lãnh đạo của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh vừa xây dựng và chiến đấu, thực hiện nhiệm vụ thiêng liêng "chống Mỹ, cứu nước", bảo vệ miền Bắc, giải phóng miền Nam thống nhất Tổ quốc. Con đường Hồ Chí Minh trên biển trong những năm tháng ấy đã góp phần xứng đáng vào quá trình kết nối chặt chẽ giữa hậu phương lớn

với tiền tuyến lớn. Không chỉ có vậy, sự lớn mạnh của hậu phương miền Bắc xã hội chủ nghĩa và thắng lợi của công tác chi viện chiến trường chính là nguồn cổ vũ, động viên, khích lệ tinh thần đồng bào, chiến sĩ miền Nam vượt qua bao khó khăn, thử thách khốc liệt của chiến tranh, chiến đấu và chiến thắng kẻ thù xâm lược.

Ba là, đường Hồ Chí Minh trên biển thể hiện sự sáng tạo trong tổ chức, sử dụng các phương thức vận chuyển chi viện miền Nam

Phương thức vận chuyển giữ vai trò quan trọng, nhất là trong điều kiện phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật hạn chế, trong hoàn cảnh vừa phải chống chọi với sóng to, gió lớn của biển cả vừa vượt qua sự ngăn chặn quyết liệt của đối phương có trang bị phương tiện chiến đấu hiện đại. Ý thức sâu sắc vấn đề đó và thông qua nghiên cứu về khả năng phương tiện, con người và kinh nghiệm sau chuyến dùng thuyền từ Nam Bộ ra miền Bắc thành công, Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng quyết định tổ chức, sử dụng các loại tàu vận chuyển theo phương thức phù hợp, từ miền Bắc vận chuyển nhân lực, vật lực vào chiến trường Nam Bộ - nơi xa hậu phương nhất, sau đó phát triển ra chiến trường Khu 6 và Khu 5.

Về tổ chức, Bộ Quốc phòng thành lập Đoàn 759 (23-10-1961) trên cơ sở Tiểu đoàn 603 (còn gọi là Tập

đoàn đánh cá Sông Gianh), sau đó nâng quy mô và đổi tên thành Đoàn 125 (tương đương trung đoàn, 24-1-1964). Để bảo đảm hoàn thành nhiệm vụ, Đoàn 125 được tăng cường nhiều thuyền trưởng, thủy thủ, nhân viên kỹ thuật đào tạo cơ bản, hầu hết là đảng viên, đoàn viên, có sức khỏe, khả năng chịu đựng sóng gió biển tốt và bản lĩnh cách mạng kiên cường, xử lý khôn khéo, táo bạo các tình huống để giành thắng lợi trong từng chuyến đi.

Về phương tiện, từ buổi ban đầu Đoàn 603 sử dụng thuyền gỗ, chạy bằng buồm, ta tiến lên tổ chức, xây dựng đội tàu gỗ gắn máy, sau đó là tàu sắt, nâng cao sức chở và tăng thêm về số lượng. Những con tàu của ta được cải dạng thành tàu đánh cá với những đặc điểm giống với ngư dân miền Nam, hoặc tàu khai thác hải sản, thậm chí cả tàu buôn của nước ngoài. Nhờ đó, những chuyến "tàu không số" của Hải quân tham gia vận chuyển vũ khí trên biển đã vượt qua các bãi đá ngầm, sóng gió hiểm nguy và sự ngăn chặn quyết liệt của kẻ thù, đưa hàng đến các bến ven biển Nam Bộ và Khu 5 an toàn.

Sau sự kiện Vũng Rô (Phú Yên, 24-2-1965), việc sử dụng những chuyến "tàu không số" vận chuyển bằng đường biển gặp nhiều trở ngại hơn do phải đối mặt với sự phong tỏa, bao vây, kiểm soát gắt gao của địch. Yếu tố bí mật, bất ngờ đã không còn,

việc tổ chức, sử dụng tàu vận chuyển bằng đường biển phải chuyển sang phương thức mới cho phù hợp. Sau khi nghiên cứu tình hình, Đảng ủy Quân chủng Hải quân nhận định: mặc dù vùng ven biển miền Nam, địch đã dùng ra-đa, tàu thuyền chiến đấu, máy bay kiểm soát khá chặt chẽ, song ở ngoài khơi xa (đường biển quốc tế) chúng vẫn còn sơ hở, vì thế, ta có thể lợi dụng để hoạt động. Yếu tố bí mật về con đường đi trên biển của ta không còn, nhưng từng chuyến đi, cách thả hàng, lối đi vào từng bến... đều do ta chủ động, nên vẫn có thể khiến địch bị bất ngờ. Trên cơ sở đó, Quân chủng xác định phương án vận chuyển theo phương thức mới: đi xa bờ, xác định vị trí tàu bằng thiên văn (còn gọi là đi bằng phương pháp hàng hải thiên văn).

Thực hiện phương thức vận chuyển mới, Quân chủng Hải quân sử dụng tàu đi xa bờ, xen lẫn vào dòng tàu buôn ngược xuôi ngoài Biển Đông, nhiều lúc gặp khó khăn, tổn thất, do địch tăng cường vây ráp, đánh phá quyết liệt, song nhờ tổ chức phù hợp, khéo léo, kiên quyết, dũng cảm của cán bộ, chiến sĩ, ta đã đưa hàng nghìn cán bộ, vận chuyển hàng chục nghìn tấn vũ khí vào chiến trường bằng đường biển, đáp ứng kịp thời cho quân và dân miền Nam chiến đấu giành thắng lợi từng bước, tiến tới giành thắng lợi hoàn toàn cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Thành công của những chuyến "tàu không số" vận chuyển chi viện miền Nam thể hiện sức sáng tạo độc đáo của bộ đội Hải quân nhân dân Việt Nam; biết chọn lựa phương thức vận chuyển phù hợp, hiệu quả và đó là nét đặc sắc trong điều kiện chiến tranh vô cùng gian khổ, ác liệt. Những phương thức vận tải đường biển linh hoạt, sáng tạo trong kháng chiến chống Mỹ đã đặt nền móng cho việc hình thành nghệ thuật vận tải quân sự trên biển và chắc chắn rằng, những kinh nghiệm quý báu của phương thức vận tải quân sự này sẽ còn nguyên giá trị vận dụng trong vận tải, bảo đảm chiến đấu và công tác cho lực lượng Hải quân nhân dân thực hiện nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền biển đảo của Tổ quốc hiện nay và cả sau này.

Bốn là, đường Hồ Chí Minh trên biển thể hiện việc phát huy cao độ nhân tố con người với bản lĩnh chính trị vững vàng, tinh thần chịu đựng gian khổ, hy sinh, sự mưu trí, dũng cảm hiếm có của cán bộ, thủy thủ "Đoàn tàu không số"

Đi vào cuộc trường chinh chống Mỹ, cứu nước, hành trang - vũ khí sắc bén của con người Việt Nam thời đại Hồ Chí Minh chính là niềm tin sắt son vào sự nghiệp cách mạng do Đảng và Bác Hồ lựa chọn. Niềm tin ấy của các thế hệ người Việt Nam được hun đúc, bồi đắp bằng sự quan tâm, chăm lo

của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh; được hấp thu, truyền thụ qua môi trường giáo dục xã hội chủ nghĩa, qua những biểu tượng, hình tượng của con người Việt Nam giàu lòng yêu nước, có ý thức sâu sắc về giá trị của độc lập, tự do, luôn sẵn sàng hy sinh, phấn đấu cho sự nghiệp đánh đuổi ngoại xâm, thống nhất non sông gấm vóc. Được dẫn dắt bởi đường lối kháng chiến đúng đắn, ý chí, nghị lực, quyết tâm trong mỗi con người, mỗi tập thể, mỗi lực lượng thực sự là thứ vũ khí tinh thần có ý nghĩa quyết định thành bại trên mỗi trận tuyến chống quân thù. Trên ý nghĩa đó, lực lượng vận tải quân sự đường biển đã thể hiện một bản lĩnh chính trị vững vàng, tinh thần chịu đựng gian khổ, hy sinh, sự mưu trí, dũng cảm hiếm có để hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao.

Không có bản lĩnh chính trị vững vàng thì không thể thực hiện được nhiệm vụ gian khó đặt ra, nhất là trong buổi đầu hình thành lực lượng vận tải quân sự đường biển, vấn đề soi đường, thông đường, tổ chức chuẩn bị phương tiện, bến bãi. Đó quả là quá trình tìm tòi, khảo nghiệm công phu, đồng thời là sự thử thách ý chí, quyết tâm của cả một tập thể, từ người chỉ huy cho đến thủy thủ, sự phối hợp ăn khớp giữa hậu phương và tiền tuyến. Và, không có tinh thần chịu đựng gian khổ, hy sinh, sự mưu trí, dũng cảm hiếm có thì khó có thể thực hiện được cuộc vượt biển vào Nam với bao hiểm

nguy rình rập. Trên những con tàu nhỏ, trang thiết bị hạn chế, cán bộ, thủy thủ phải đối mặt với sóng to, gió lớn, với sự ngăn chặn gắt gao của quân thù đòi hỏi phải có tinh thần chịu đựng gian khổ, trong tình huống hiểm nghèo, phải chấp nhận hy sinh tính mạng để giữ bí mật của tuyến đường. Những con người can trường trong đội ngũ cán bộ, thủy thủ của "Đoàn tàu không số" trên tuyến vận tải quân sự Hồ Chí Minh trên biển, lúc đầu phần lớn quê ở các địa phương miền Nam tập kết ra Bắc, một số vốn quen với nghề đi biển, chịu đựng được sóng gió, điều khiển tàu chủ yếu bằng kinh nghiệm. Tuy nhiên, do yêu cầu nhiệm vụ, do quy mô vận chuyển phát triển, nên trong thành phần đội ngũ sĩ quan, thủy thủ, nhân viên kỹ thuật của đoàn vận tải sau này hầu hết được đào tạo cơ bản, là những đảng viên, đoàn viên, vừa có tri thức, sức khỏe, có khả năng chịu đựng gian khổ, bản lĩnh cách mạng kiên cường, vừa có quyết tâm cao, kinh nghiệm dày dặn. Đây chính là những cán bộ, chiến sĩ được đào tạo, rèn luyện, trưởng thành trong các cơ quan, đơn vị, nhà trường trên miền Bắc, trở thành nguồn nhân lực quan trọng đảm đương nhiệm vụ nặng nề mà Đảng và nhân dân giao phó.

Trên những chuyến "tàu không số", nhiều cán bộ chỉ huy, thuyền trưởng, chính trị viên, thuyền phó đã thể hiện sự xử trí tài tình, mưu trí,

điều khiển con tàu tiếp tục giữ vững hành trình vào Nam và đối phó linh hoạt với các tình huống xảy ra. Có thể kể ra đây những cán bộ như thế: đồng chí Hồ Đắc Thanh, Nguyễn Văn Cứng, Lê Văn Thêm, Đinh Đạt, Phạm Vạn, Lê Quốc Thành, Nguyễn Hữu Phước, Trần Ngọc Ân...

Các đồng chí ấy đã nêu những tấm gương mẫu mực về chủ nghĩa anh hùng cách mạng và trình độ hàng hải vững vàng, điều khiển những con tàu vượt qua các bãi đá ngầm, sóng gió hiểm nguy và nhất là sự phong tỏa ngăn chặn, đánh phá ác liệt của quân thù, đưa nhiều chuyến tàu chở vũ khí cấp bển an toàn. Và cũng trong số đó, nhiều cán bộ, chiến sĩ cùng với những con tàu ra đi không trở lại. Khi gặp địch bao vây bốn phía, cán bộ và chiến sĩ trên tàu đã dũng cảm chiến đấu và để giữ bí mật cho con đường, họ hy sinh cả thân mình nơi biển cả mênh mông. Nêu tấm gương nghĩa liệt ấy là các đồng chí Đặng Văn Thanh, Nguyễn Phan Vinh, Nguyễn Văn Hiệu, Hồ Đức Thắng...

Có thể nói, suốt 14 năm ròng rã (1961 - 1975) thực hiện vận chuyển chiến lược bằng đường biển chi viện miền Nam, cán bộ, chiến sĩ hải quân nhân dân đã lập nhiều chiến công xuất sắc, nêu cao chủ nghĩa anh hùng cách mạng và tạo dựng nên một con đường huyền thoại trên biển mang tên Hồ Chí Minh - vị Cha già kính yêu của

Bộ đội Hải quân nhân dân Việt Nam nói riêng, của Quân đội nhân dân Việt Nam nói chung.

Suy cho cùng, thời đại Hồ Chí Minh đã tạo ra con người Việt Nam và chính con người Việt Nam đã viết nên những trang sử hào hùng của thời đại Hồ Chí Minh. Thắng lợi của sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước nói chung và thành công của công cuộc chi viện chiến trường bằng Đường Hồ Chí Minh trên biển nói riêng thực sự là biểu trưng sinh động cho giá trị, phẩm chất và hào khí bất khuất của con người Việt Nam. Đây chính là nhân tố trung tâm, quyết định tạo nên sức mạnh phi thường để nhân dân Việt Nam đương đầu và đánh thắng quân xâm lược Mỹ.

Hơn một phần ba thế kỷ đã qua, nhưng âm hưởng của một thời đánh Mỹ, gian lao mà anh dũng, vẫn còn đọng mãi trong ký ức của nhiều thế hệ người Việt Nam. Ký ức và những trang sử oanh liệt về những con tàu nhỏ vượt sóng to, gió lớn, vượt qua mưa bom, bão đạn của quân thù, mang theo niềm tin, khát vọng cháy bỏng về độc lập, tự do, thống nhất đất nước của cả dân tộc sẽ mãi là điểm tựa để mỗi thế hệ người Việt Nam hôm nay ý thức sâu sắc hơn về trách nhiệm với Tổ quốc, góp sức xây dựng đất nước giàu mạnh và bảo vệ vững chắc thành quả mà các thế hệ cha anh đã đổ xương máu để giành được.

Kỷ niệm 50 năm Ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển, chúng ta bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đối với công lao to lớn, sự hy sinh cao cả của các thế hệ cán bộ, chiến sĩ "Đoàn tàu không số" của tuyến vận tải quân sự - Đường Hồ Chí Minh trên biển - một trong những nhân tố quyết định thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Những thành tích và bài học kinh nghiệm về mở đường Hồ Chí Minh trên biển trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước là di sản vô cùng quý báu, phải được giữ gìn và tiếp tục phát huy, phát triển trong những điều kiện mới. Trong công cuộc xây dựng đất nước và bảo vệ Tổ quốc, nhất là nhiệm vụ chủ quyền biển đảo đặt ra cho Quân đội, trong đó trực tiếp là Quân chủng Hải quân hết sức nặng nề. Bởi vậy, đối với Quân chủng Hải quân, trên cơ sở quán triệt sâu sắc Nghị quyết Trung ương 4, khóa X về "Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2010", Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI và các nghị quyết, chỉ thị của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương, cần thực hiện tốt vai trò là lực lượng nòng cốt trong xây dựng và bảo vệ chủ quyền biển, đảo của Tổ quốc. Để hoàn thành tốt nhiệm vụ vẻ vang đó, Hải quân nhân dân Việt Nam phải thường xuyên quán triệt và chấp hành các nhiệm vụ xây dựng Quân chủng trong thời kỳ mới; đồng thời định ra những yêu cầu mới

trong xây dựng Hải quân nhân dân, phù hợp với điều kiện địa lý từng vùng biển và khả năng của nền kinh tế đất nước, kết hợp chặt chẽ việc phát triển kinh tế và tăng cường công tác quản lý, bảo vệ vùng biển đi đôi với xây dựng lực lượng vũ trang ba thứ quân, nòng cốt là Hải quân nhân dân

Việt Nam vững mạnh toàn diện, cùng toàn Đảng, toàn dân, toàn quân bảo vệ vững chắc chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ vùng biển, hải đảo, thêm lục địa và vùng đặc quyền kinh tế của Tổ quốc, hoàn thành tốt nhiệm vụ trong mọi tình huống.

<https://www.baohanam.com.vn>

“ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN” – MỘT QUYẾT ĐỊNH CHIẾN LƯỢC GÓP PHẦN TO LỚN LÀM NÊN ĐẠI THẮNG MÙA XUÂN NĂM 1975

16. ĐẶNG SÁNG. “Đường Hồ Chí Minh trên biển” – Một quyết định chiến lược góp phần to lớn làm nên đại thắng mùa xuân năm 1975 / Đặng Sáng // Tuyên giáo online. - 2020. - Ngày 29 tháng 4.

Năm 1961, trước sự phát triển mạnh mẽ của phong trào cách mạng miền Nam và nhu cầu chi viện cho đồng bào, chiến sĩ miền Nam ngày càng lớn, Trung ương Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh quyết định thành lập Đoàn 759, tiền thân của Lữ đoàn 125 Hải quân và đây cũng là thời điểm đánh dấu sự ra đời “Đường Hồ Chí Minh trên biển”, một biểu tượng sáng ngời về tài thao lược và nghệ thuật chỉ đạo chiến tranh nhân dân, một quyết định chiến lược của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh, góp phần quan trọng làm nên Đại thắng mùa Xuân năm 1975.

Đường Hồ Chí Minh trên biển là tên gọi của tuyến đường vận tải quân sự do Hải quân nhân dân Việt Nam và

Quân giải phóng miền Nam Việt Nam thực hiện bí mật trên Biển Đông, được thành lập ngày 23/10/1961, trong Chiến tranh Việt Nam, để vận chuyển vũ khí từ miền Bắc Việt Nam vào chi viện cho Quân Giải phóng miền Nam. Trong kháng chiến chống Mỹ, đường Hồ Chí Minh là con đường thể hiện ý chí quyết chiến, quyết thắng, lòng dũng cảm và khí phách một dân tộc anh hùng; một “huyền thoại có thật”, một “kỳ tích” của dân tộc ta. Đó không chỉ là phương thức chi viện mới hết sức quan trọng, trực tiếp cho các chiến trường ven biển miền Nam, mà còn là một sáng tạo chiến lược của Đảng về chiến tranh nhân dân trong thời đại Hồ Chí Minh, đã góp phần to lớn làm nên Đại thắng mùa Xuân năm 1975.



Thứ nhất, đường Hồ Chí Minh trên biển thể hiện tầm nhìn chiến lược của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh

Trước sự phát triển của phong trào đấu tranh cách mạng ở miền Nam, đầu năm 1961, Thường trực Quân ủy Trung ương xác định: “Cuộc đấu tranh cách mạng của nhân dân ta ở miền Nam đã bước vào một giai đoạn mới và ngày càng trở nên gay go, quyết liệt... Muốn đẩy mạnh cách mạng miền Nam tiến lên giành thắng lợi quyết định cần phải kiên quyết chi viện cho miền Nam những thứ mà chiến tranh cần thiết. Miền Bắc phải thực hiện nhiệm vụ này với tất cả khả năng của mình trên nguyên tắc góp sức đẩy mạnh cách mạng miền Nam nhưng vẫn giữ vững hòa bình ở miền Bắc... Việc chi viện cho miền Nam có tính chất lâu dài và toàn diện”. Thường trực Quân ủy Trung ương cũng chỉ rõ: Lực lượng chi viện bao gồm con người và phương tiện vật chất. Con người là những cán bộ, nhân viên công tác góp phần xây dựng lực lượng tại chỗ của miền Nam.

Phương tiện vật chất, chủ yếu trước hết là vũ khí và khí tài quân sự, thuốc men... giải quyết mức tối thiểu cho cả Liên khu 5 và Nam Bộ. Đường chi viện là đường bộ, đường không và đường thủy. Đường thủy có nhiều khả năng thực hiện. Vấn đề quan trọng là ta phải nắm được tình hình ở miền Nam... Thường trực Quân ủy Trung ương cũng chỉ rõ biện pháp tiến hành trong vận tải đường thủy là dùng phương tiện từ miền Bắc chở hàng vào miền Nam hoặc từ miền Nam ra chở hàng đưa vào và có thể dùng biện pháp từ trong miền Nam ra kết hợp từ ngoài miền Bắc đưa hàng vào gặp nhau chuyển hàng giữa đường... Như vậy, Đảng ta đã xác định nhiệm vụ vận tải đường biển chi viện cách mạng miền Nam là nhiệm vụ chiến lược, có tính lâu dài.

Tầm nhìn chiến lược của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh còn thể hiện ở việc mở tuyến đường vận tải trên biển đúng thời cơ; quy tụ được sức mạnh của toàn dân tộc; phương pháp vận chuyển “độc nhất vô nhị” trong lịch sử chiến tranh thế giới. Đường Hồ Chí Minh trên biển ra đời vào thời điểm khó khăn, gian khổ, ác liệt nhất của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Trong khi địch được trang bị các loại vũ khí, phương tiện hiện đại, tối tân, chúng ta chỉ có những loại tàu thuyền nhỏ bé, thô sơ, sử dụng tàu giả dạng vận tải, tàu đánh cá; kết hợp hoạt động bí mật và công khai; tàu có

thể xuất phát từ nhiều bến đi (kể cả ở nước ngoài) và cập nhiều bến đến; dẫn tàu đi trên nhiều tuyến đường khác nhau, có giai đoạn đi vòng ra biển xa, vùng biển quốc tế; địch phong tỏa đường trong ta đi đường ngoài, địch ngăn chặn đường dài ta đi phân đoạn; địch bám đuôi, ta đi thẳng ra vùng biển quốc tế; khi địch phát hiện, áp sát tấn công hoặc cướp tàu, ta đánh trả quyết liệt, có lúc phải phá hủy tàu và hàng để giữ bí mật nhiệm vụ và con đường. Đường Hồ Chí Minh trên biển đã khẳng định tầm nhìn, bản lĩnh và tài thao lược của Đảng, ý chí và khát vọng độc lập, tự do, thống nhất đất nước của toàn dân tộc, chúng ta đã biết dựa vào khả năng to lớn của Nhân dân để vượt qua mọi khó khăn, từng bước đánh bại các âm mưu, thủ đoạn của kẻ thù, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ chi viện cho chiến trường miền Nam trong những thời điểm khó khăn, ác liệt nhất. Nó làm cho đối phương kinh ngạc, bất ngờ và không thể tưởng tượng được về sự có mặt, quy mô, sự dũng cảm và tính sáng tạo vô song của con đường, những con tàu và những con người tham gia tuyến đường.

Thứ hai, đường Hồ Chí Minh trên biển có vai trò to lớn trong chi viện sức người, sức của cho chiến trường miền Nam

Đường Hồ Chí Minh trên biển đã làm tốt vai trò tiếp viện kịp

thời cho chiến trường miền Nam, góp công, góp sức, cùng quân dân cả nước làm nên thắng lợi của Chiến dịch Xuân năm 1975, giải phóng miền Nam thống nhất đất nước. Trong vòng hai tháng, các tàu này đã chuyển vào Nam 111 tấn vũ khí, cập các bến đã chuẩn bị của tỉnh Cà Mau. Vượt qua những thử thách ác liệt, gian nan, đấu trí, đấu lực căng thẳng với địch và sóng gió biển khơi, các chiến sĩ Hải quân đã hoàn thành nhiệm vụ xuất sắc thời kỳ đầu tiếp tế vũ khí cho cách mạng miền Nam, góp phần rất quan trọng tăng cường nhanh chóng sức mạnh chiến đấu cho lực lượng vũ trang giải phóng. Công việc vận chuyển vũ khí vào chiến trường Nam Bộ tạm ổn, tuy số lượng chưa nhiều, nhưng đã góp phần quan trọng giúp quân và dân các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long phát triển lực lượng vũ trang, tạo được thế mới, lực mới, đánh thắng địch nhiều trận, củng cố và mở rộng vùng giải phóng. Thành công của những chuyến vũ khí đã trực tiếp góp phần đẩy mạnh chiến tranh nhân dân, xây dựng và phát triển khối chủ lực ở chiến trường Nam Bộ, cực Nam Trung Bộ; góp phần làm nên những chiến thắng oanh liệt của quân dân ta ở Ấp Bắc, Đầm Dơi, Cái Nước, Chà Lã, Vạn Tường, Ba Gia, Bình Giả, Đồng Xoài... Có thể thấy, hiệu quả vận chuyển của tuyến chi viện chiến lược biển, đã tạo nên thế trận chiến tranh

nhân dân rộng khắp trên tất cả các vùng chiến lược, các địa bàn chiến lược ở miền Nam, góp phần tạo nên sức mạnh chiến đấu và chiến thắng của quân dân ta. Đặc biệt, sự xuất hiện kịp thời những vũ khí tương đối hiện đại, có tính năng chiến đấu cao đã làm thay đổi cách đánh của quân và dân ta, thay đổi tương quan lực lượng giữa ta và địch.

Đường Hồ Chí Minh trên biển bảo đảm tuyến chi viện chiến lược trên biển nhanh hơn, kịp thời hơn, vũ khí trang bị đồng bộ và đạt hiệu quả cao và có thể vận chuyển được những loại hàng “đặc biệt”. Nếu như vận chuyển đường bộ phải qua nhiều cung, chặng, qua nhiều lực lượng phương tiện... phải mất hàng tháng trời mới đến đích. Thì vận chuyển bằng đường biển tuy gian nan, nguy hiểm vì phải độc lập đối phó với địch và sóng gió, nhưng nếu vượt qua sự ngăn chặn của địch thì chỉ khoảng 5 đến 6 ngày đã vào tới chiến trường Tây Nam Bộ. Những loại hàng đặc biệt như: Vũ khí, thiết bị y tế quý hiếm, những hóa chất đặc biệt... Và đặc biệt hơn cả là đã đưa đón an toàn tuyệt đối hàng trăm cán bộ cấp cao của Đảng, Nhà nước, Quân đội và các chuyên gia đầu ngành tăng cường cho chiến trường như các đồng chí: Lê Đức Anh, Võ Văn Kiệt, Nguyễn Thiện Thành, Nguyễn Thế Bôn...

Bên cạnh đó sự phối hợp của quân và dân cả nước đã góp phần làm

nên thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; là thành quả tổng hợp của nhiều nhân tố, trong đó nhân tố quan trọng và quyết định nhất là sự lãnh đạo sáng suốt, tài tình, đúng đắn, sáng tạo của Đảng Cộng sản Việt Nam và Chủ tịch Hồ Chí Minh vĩ đại. Đó còn là thắng lợi của sự đoàn kết, phối hợp, hiệp đồng chiến đấu chặt chẽ giữa Quân đội nhân dân và Công an nhân dân Việt Nam, đã trở thành truyền thống quý báu của lực lượng vũ trang cách mạng trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa.

Thứ ba, đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành biểu tượng sức mạnh của chiến tranh nhân dân Việt Nam trong cuộc đấu trí, đấu lực với kẻ thù; nơi tỏa sáng chủ nghĩa anh hùng cách mạng; lòng quả cảm, trí thông minh và quyết tâm đánh Mỹ và thắng Mỹ của dân tộc Việt Nam anh hùng

Đi vào cuộc trường chinh chống Mỹ, cứu nước, hành trang - vũ khí sắc bén của con người Việt Nam thời đại Hồ Chí Minh chính là niềm tin sắt son vào sự nghiệp cách mạng do Đảng và Bác Hồ lựa chọn. Niềm tin ấy của các thế hệ người Việt Nam được hun đúc, bồi đắp bằng sự quan tâm, chăm lo của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh; được tiếp thu, truyền thụ qua môi trường giáo dục xã hội

chủ nghĩa, qua những biểu tượng, hình tượng của con người Việt Nam giàu lòng yêu nước, có ý thức sâu sắc về giá trị của độc lập, tự do, luôn sẵn sàng hy sinh, phấn đấu cho sự nghiệp đánh đuổi ngoại xâm, thống nhất non sông gấm vóc. Được dẫn dắt bởi đường lối kháng chiến đúng đắn, ý chí, nghị lực, quyết tâm trong mỗi con người, mỗi tập thể, mỗi lực lượng thực sự là thứ vũ khí tinh thần có ý nghĩa quyết định thành bại trên mỗi trận tuyến chống quân thù. Trên ý nghĩa đó, lực lượng vận tải quân sự đường biển đã thể hiện một bản lĩnh chính trị vững vàng, tinh thần chịu đựng gian khổ, hy sinh, sự mưu trí, dũng cảm hiêm có để hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao.

Không có bản lĩnh chính trị vững vàng thì không thể thực hiện được nhiệm vụ gian khó đặt ra, nhất là trong buổi đầu hình thành lực lượng vận tải quân sự đường biển, vấn đề soi đường, thông đường, tổ chức chuẩn bị phương tiện, bến bãi. Đó quả là quá trình tìm tòi, khảo nghiệm công phu, đồng thời là sự thử thách ý chí, quyết tâm của cả một tập thể, từ người chỉ huy cho đến thủy thủ, sự phối hợp ăn khớp giữa hậu phương và tiền tuyến. Khi nói đến đường Hồ Chí Minh trên biển thì phải nói đến cả tuyến, bởi từ trăm sông, trăm ngả, có ngõ, có đường, có đầu, có cuối mới hình thành nên một con đường hoàn chỉnh. Không có tinh thần chịu đựng gian khổ, hy sinh, sự mưu

trí, dũng cảm hiêm có thì khó có thể thực hiện được cuộc vượt biển vào Nam với bao hiểm nguy rình rập. Trên những con tàu nhỏ, trang thiết bị hạn chế, cán bộ, thủy thủ phải đối mặt với sóng to, gió lớn, với sự ngăn chặn gắt gao của quân thù đòi hỏi phải có tinh thần chịu đựng gian khổ, trong tình huống hiêm nghèo, phải chấp nhận hy sinh tính mạng để giữ bí mật của tuyến đường.

Do vị trí chiến lược quan trọng của đường Hồ Chí Minh trên biển, đế quốc Mỹ đã dùng mọi thủ đoạn tinh vi, xảo quyệt, với các loại vũ khí, thiết bị tối tân hiện đại nhất của nền khoa học - công nghệ quân sự để đánh phá, hòng hủy diệt, ngăn chặn, cắt đứt tuyến đường tiếp viện của ta trên biển. Những con đường, bến bãi đều nằm trong các vùng kìm kẹp, lùng sục, truy quét, đánh phá ác liệt suốt đêm ngày của địch. Trên con đường vận chuyển ấy, cán bộ, chiến sĩ Đoàn tàu không số với tinh thần “Vì miền Nam ruột thịt” đã xác định quyết tâm, âm thầm hy sinh tình cảm gia đình và bản thân, biết rằng ra đi là cảm tử, vẫn chấp nhận gian nguy, đương đầu với khó khăn thử thách. Mỗi chuyến đi là một cuộc đấu trí căng thẳng, quyết liệt với kẻ thù, với thiên nhiên, sóng gió. Và vượt lên tất cả là chiến thắng chính bản thân mình, đòi hỏi cao ý chí kiên định, mưu trí, dũng cảm, sáng tạo và ý thức chấp hành kỷ luật nghiêm minh. Thời đại Hồ Chí Minh đã tạo ra con người Việt Nam và

chính con người Việt Nam đã viết nên những trang sử hào hùng của thời đại Hồ Chí Minh. Thắng lợi của sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước nói chung và thành công của công cuộc chi viện chiến trường bằng Đường Hồ Chí Minh trên biển nói riêng thực sự là biểu tượng sinh động cho giá trị, phẩm chất và hào khí bất khuất của con người Việt Nam. Đây chính là nhân tố trung tâm, quyết định tạo nên sức mạnh phi thường để nhân dân Việt Nam đương đầu và đánh thắng quân xâm lược Mỹ.

Thứ tư, đường Hồ Chí Minh trên biển là niềm tự hào, nguồn cổ vũ, động viên lớn lao đối với cán bộ, chiến sĩ trên những con tàu không số của bộ đội Hải quân và Nhân dân cả nước trong cuộc đấu trí, đấu lực quyết liệt với kẻ thù

Chiến công và thành tích vẻ vang của đường Hồ Chí Minh trên biển đã góp phần quan trọng vào thắng lợi chung của sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, “đánh cho Mỹ cút, đánh cho ngụy nhào”, giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc. Nói tới đường Hồ Chí Minh trên biển còn phải nhắc tới các thế hệ cán bộ, chiến sĩ của Đoàn tàu không số luôn luôn trung thành vô hạn với Đảng, với Nhân dân, nêu cao ý chí quật cường, tinh thần mưu trí, sáng tạo, sẵn sàng xả thân chiến đấu hi sinh để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được Trung ương, Bác Hồ và Quân đội giao

phó. Những con người can trường trong đội ngũ cán bộ, thủy thủ của Đoàn tàu không số trên tuyến vận tải quân sự Hồ Chí Minh trên biển, lúc đầu phần lớn quê ở các địa phương miền Nam tập kết ra Bắc, một số vốn quen với nghề đi biển, chịu đựng được sóng gió, điều khiển tàu chủ yếu bằng kinh nghiệm. Tuy nhiên, do yêu cầu nhiệm vụ, do quy mô vận chuyển phát triển, nên trong thành phần đội ngũ sĩ quan, thủy thủ, nhân viên kỹ thuật của đoàn vận tải sau này hầu hết được đào tạo cơ bản, là những đảng viên, đoàn viên, vừa có tri thức, sức khỏe, có khả năng chịu đựng gian khổ, bản lĩnh cách mạng kiên cường, vừa có quyết tâm cao, kinh nghiệm dày dặn. Đây chính là những cán bộ, chiến sĩ được đào tạo, rèn luyện, trưởng thành trong các cơ quan, đơn vị, nhà trường ở miền Bắc, trở thành nguồn nhân lực quan trọng đảm đương nhiệm vụ nặng nề mà Đảng và Nhân dân giao phó. Trên những chuyến “tàu không số”, nhiều cán bộ chỉ huy, thuyền trưởng, chính trị viên, thuyền phó đã thể hiện sự xử trí tài tình, mưu trí, điều khiển con tàu tiếp tục giữ vững hành trình vào Nam và đối phó linh hoạt với các tình huống xảy ra. Nói tới đường Hồ Chí Minh trên biển còn phải nhắc tới các thế hệ cán bộ, chiến sĩ của Đoàn tàu không số luôn luôn trung thành vô hạn với Đảng, với Nhân dân, nêu cao ý chí quật cường, tinh thần mưu trí, sáng

tạo, sẵn sàng xả thân chiến đấu hi sinh để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ mà Trung ương, Bác Hồ và Quân đội giao phó. Việc mở đường Hồ Chí Minh trên biển là một chủ trương kiên quyết, táo bạo của Trung ương mà đứng đầu là Chủ tịch Hồ Chí Minh. Sự quyết định sáng suốt đó là kết quả của sự kết hợp về “thiên thời, địa lợi, nhân hòa” và đã mang lại những đóng góp vô cùng to lớn. Trong những năm tháng chống Mỹ, cứu nước, hàng ngàn tấn vũ khí và phương tiện chiến tranh khác của Trung ương chi viện cho chiến trường miền Nam qua đường Hồ Chí Minh trên biển đã đến nhiều địa phương dọc theo duyên hải miền Trung đến tận mũi Cà Mau để tiếp sức cho cuộc kháng chiến. Thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đã ghi vào lịch sử dân tộc ta như một trang vàng chói lọi, một biểu tượng sáng ngời của chủ nghĩa anh hùng cách mạng, của ý chí “Không có gì quý hơn độc lập tự do”, của lòng dũng cảm, bản lĩnh và trí tuệ con người Việt Nam. Chiến thắng đó còn đi vào lịch sử thế giới như một trong những chiến công vĩ đại nhất của thế kỷ XX - một sự kiện có tầm vóc quốc tế to lớn và có tính thời đại sâu sắc. Có được thành quả cách mạng vĩ đại ấy, dân tộc ta phải trải qua những chặng đường đấu tranh đầy gian nan, thử thách; đã kế thừa, phát triển lên một tầm cao mới truyền thống yêu nước, ý chí quật cường, bất khuất của

dân tộc Việt Nam, giá trị văn hóa và nền nghệ thuật quân sự đặc sắc Việt Nam trong thời đại Hồ Chí Minh. Thắng lợi mà dân tộc ta giành được là sự hội tụ, kết tinh của nhiều nhân tố, trong đó đường Hồ Chí Minh trên bộ xuyên dãy Trường Sơn và đường Hồ Chí Minh trên biển có vai trò quan trọng. Đây thực sự là một sáng tạo độc đáo về tài thao lược và nghệ thuật chỉ đạo chiến tranh nhân dân của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh, của Quân ủy Trung ương trong cuộc đấu trí, đấu lực với các âm mưu và thủ đoạn nham hiểm của kẻ thù, nhằm ngăn chặn sự chi viện sức mạnh của hậu phương miền Bắc cho tiền tuyến miền Nam.

Cùng với đường Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển đã nối liền miền Bắc với miền Nam, “là biểu tượng của quyết tâm đánh Mỹ và thắng Mỹ, của ý chí và tình cảm thống nhất đất nước, của sức mạnh tinh thần và trí tuệ của dân tộc Việt Nam đã chiến thắng sức mạnh vật chất kỹ thuật hiện đại của đế quốc Mỹ”. Đường Hồ Chí Minh trên biển, một “con đường không dấu, tàu không số, trí, hiếu, trung, dũng, anh hùng”, một chiến công và kỳ tích lịch sử, cho chúng ta nhiều bài học quý báu, mãi mãi là niềm tự hào của quân và dân ta nói chung, của các thế hệ cán bộ, chiến sĩ làm nhiệm vụ trên con đường vận tải chiến lược biển năm xưa cũng như của Lữ đoàn 125 Hải quân và

Quân chủng Hải quân nhân dân Việt Nam nói riêng, mà các thế hệ hôm nay và mai sau phải có trách nhiệm gìn giữ, phát huy và không ngừng tô thắm trong sự nghiệp quản lý, bảo vệ

vững chắc chủ quyền biển, đảo thêm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc trong giai đoạn cách mạng mới./.

<https://tuyengiao.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN - MỘT SÁNG TẠO CHIẾN LƯỢC CỦA ĐẢNG TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

17. PHÙNG QUANG THANH. “Đường Hồ Chí Minh trên biển” – Một sáng tạo chiến lược của Đảng trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước / Phùng Quang Thanh // Đảng Cộng sản Việt Nam online. - 2011. - Ngày 21 tháng 9.

Hướng tới kỷ niệm 50 năm Ngày mở Đường Hồ Chí Minh trên biển (23/10/1961-23/10/2011), ngày 22/9, tại Hải Phòng, Bộ Quốc phòng tổ chức Hội thảo khoa học “Đường Hồ Chí Minh trên biển - con đường của ý chí và sức sáng tạo Việt Nam”. Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam trân trọng giới thiệu tham luận của Đại tướng Phùng Quang Thanh, Ủy viên Bộ Chính trị, Phó bí thư Quân ủy Trung ương, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng gửi tới Hội thảo.

Cách đây tròn 50 năm, dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản Việt Nam và Chủ tịch Hồ Chí Minh, Đoàn 759, tiền thân của Lữ đoàn 125 Hải quân được thành lập, đánh dấu sự ra đời của lực lượng vận tải quân sự chiến lược trên biển. Từ đây mở ra Đường Hồ Chí Minh trên biển - con đường nối liền hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam; con

đường thể hiện của ý chí, khát vọng độc lập tự do và thống nhất Tổ quốc của toàn dân tộc ta. Tuyến đường với những con tàu không số đã gắn liền với tên tuổi, địa danh và biết bao chiến công hiển hách của các anh hùng, liệt sĩ, của quân và dân các địa phương, đặc biệt là Bộ đội Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng, góp phần quan trọng vào sự nghiệp đấu tranh giải phóng dân tộc, thống nhất Tổ quốc, đưa cả nước đi lên CNXH. 50 năm đã qua, nhưng Đường Hồ Chí Minh trên biển đã và sẽ mãi mãi trở thành biểu tượng của ý chí sắt đá, lòng dũng cảm, sức sáng tạo phi thường của toàn Đảng, toàn dân và toàn quân ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; mãi mãi là niềm tự hào, nguồn cổ vũ, động viên lớn lao đối với Bộ đội Hải quân và nhân dân các tỉnh duyên hải, nơi tuyến đường đi qua.



Một con tàu không số của Đoàn 125 hành trình trên biển vào miền Nam. (Ảnh tư liệu)

Thay mặt Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng, tôi bày tỏ sự tri ân và tôn vinh đối với những đóng góp và hy sinh to lớn của cán bộ, chiến sĩ Đoàn tàu không số và các lực lượng làm nhiệm vụ trên tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển đã xả thân vì nền độc lập, tự do của Tổ quốc, vì sự trường tồn của dân tộc Việt Nam.

Thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đã ghi vào lịch sử dân tộc ta như một trang vàng chói lọi, một biểu tượng sáng ngời của chủ nghĩa anh hùng cách mạng, của ý chí “Không có gì quý hơn độc lập tự do”, của lòng dũng cảm, bản lĩnh và trí tuệ con người Việt Nam. Chiến thắng đó còn đi vào lịch sử thế giới như một trong những chiến công vĩ đại nhất của thế kỷ XX - một sự kiện có tầm vóc quốc tế to lớn và có tính thời đại sâu sắc. Có được thành quả cách mạng vĩ đại ấy, dân tộc ta phải trải qua những chặng đường đấu tranh đầy gian nan, thử thách; đã kế thừa, phát triển lên một tầm cao mới truyền thống yêu nước, ý chí quật cường, bất khuất của dân tộc Việt Nam, giá trị

văn hóa và nền nghệ thuật quân sự đặc sắc Việt Nam trong thời đại Hồ Chí Minh. Thắng lợi mà dân tộc ta giành được là sự hội tụ, kết tinh của nhiều nhân tố, trong đó Đường Hồ Chí Minh trên bộ xuyên dãy Trường Sơn và Đường Hồ Chí Minh trên biển có vai trò quan trọng. Đây thực sự là một sáng tạo độc đáo về tài thao lược và nghệ thuật chỉ đạo chiến tranh nhân dân của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh, của Quân ủy Trung ương trong cuộc đấu trí, đấu lực với các âm mưu và thủ đoạn nham hiểm của kẻ thù, nhằm ngăn chặn sự chi viện sức mạnh của hậu phương miền Bắc cho tiền tuyến miền Nam.

Sau Hiệp định Giơ-ne-vơ 1954, đế quốc Mỹ hất cẳng Pháp, dựng lên chính quyền Ngô Đình Diệm ở miền Nam Việt Nam. Dựa vào viện trợ và điều hành của Mỹ, chính quyền Diệm đã ra sức chống phá Hiệp định Giơ-ne-vơ, cự tuyệt hiệp thương tổng tuyển cử thống nhất Nam - Bắc; tiến hành chính sách “tố Cộng, diệt Cộng”, lê máy chém đi khắp miền Nam, tàn sát hàng vạn đồng bào yêu nước và chiến sĩ cách mạng, hòng tiêu diệt phong trào cách mạng miền Nam.

Trước tình hình đó, tháng 1-1959, Ban Chấp hành Trung ương Đảng Lao động Việt Nam tổ chức Hội nghị lần thứ 15 (khóa 2), xác định con đường giải phóng miền Nam là con

đường cách mạng bạo lực. Nghị quyết Hội nghị Trung ương 15 đã mở ra bước ngoặt cho cách mạng miền Nam, chuyển từ thế giữ gìn lực lượng sang thế tiến công, tạo nên bước nhảy vọt, mà đỉnh cao là Phong trào Đồng khởi (1959-1960).

Quán triệt Nghị quyết Trung ương 15, các cấp ủy Đảng ở miền Nam đã nhanh chóng lãnh đạo, chuyển phương châm đấu tranh, phát động quần chúng nổi dậy, kết hợp đấu tranh chính trị với đấu tranh vũ trang, đưa phong trào cách mạng miền Nam chuyển sang thế tiến công, giành quyền làm chủ ở vùng nông thôn và ven đô thị. Cùng với quá trình đấu tranh cách mạng, LLVT cách mạng miền Nam không ngừng lớn mạnh, từ những đội vũ trang tự vệ và vũ trang tuyên truyền đã phát triển thành các tiểu đoàn, trung đoàn chủ lực; bắt đầu hình thành ba thứ quân bao gồm bộ đội chủ lực, bộ đội địa phương và dân quân du kích. Hệ thống chỉ huy quân sự cũng được hình thành đến cấp huyện, xã.

Nhận rõ yêu cầu cấp bách phải kịp thời chi viện cho đồng bào, chiến sĩ miền Nam trực tiếp chống Mỹ và chính quyền Việt Nam Cộng hòa, ngày 19-5-1959, Tổng Quân ủy và Bộ Quốc phòng quyết định thành lập “Đoàn công tác quân sự đặc biệt” (sau đổi tên là Đoàn 559), có nhiệm vụ mở đường vận chuyển hàng hóa, tổ chức

đưa đón bộ đội, cán bộ từ Bắc vào Nam và từ Nam ra Bắc. Tiếp đó, tháng 7-1959, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Tiểu đoàn Vận tải thủy 603, có nhiệm vụ mở đường trên biển vận chuyển vũ khí, hàng hóa và con người chi viện cho miền Nam. Để giữ bí mật, tiểu đoàn hoạt động dưới tên gọi “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”.

Do vị trí chiến lược hết sức quan trọng của Đường Hồ Chí Minh trên biển, đế quốc Mỹ dùng mọi thủ đoạn tinh vi, xảo quyệt, với các loại vũ khí, thiết bị tối tân hiện đại nhất của nền khoa học - công nghệ quân sự Mỹ để đánh phá, hòng hủy diệt, ngăn chặn, cắt đứt tuyến đường tiếp viện của ta trên biển. Những con đường, các bến bãi đều nằm trong các vùng kìm kẹp, lùng sục, truy quét, đánh phá ác liệt suốt đêm ngày của địch. Trên con đường vận chuyển ấy, cán bộ, chiến sĩ Đoàn tàu không số với tinh thần “Vì miền Nam ruột thịt” đã xác định quyết tâm, âm thầm hy sinh tình cảm gia đình và bản thân, biết rằng ra đi là cảm tử, vẫn chấp nhận gian nguy, đương đầu với khó khăn thử thách. Mỗi chuyến đi là một cuộc đấu trí căng thẳng, quyết liệt với kẻ thù, với thiên nhiên, sóng gió. Và vượt lên tất cả là chiến thắng chính bản thân mình, đòi hỏi cao ý chí kiên định, mưu trí, dũng cảm, sáng tạo và ý thức chấp hành kỷ luật nghiêm minh.

Những ngày đầu hoạt động trong điều kiện khó khăn, ác liệt, chúng ta lại chưa có kinh nghiệm và hiểu biết nhiều về tình hình cụ thể tại các tỉnh duyên hải phía Nam, nên chuyến vượt biển đầu tiên bằng thuyền buồm của Tiểu đoàn 603 không thành công. Thuyền gặp gió mùa, sóng lớn, bị trôi dạt và không về được tới đích; cả 6 thuyền viên đều bị địch bắt. Tiểu đoàn 603 phải tạm ngừng hoạt động trên biển để tìm giải pháp và phương thức vận chuyển phù hợp. Sau quá trình nghiên cứu, thử nghiệm và chuẩn bị về mọi mặt, ngày 23-10-1961, Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Đoàn vận tải biển 759. Sự ra đời của Đoàn 759 cùng với việc khai thông tuyến chi viện chiến lược Bắc - Nam trên biển là sự kiện hết sức có ý nghĩa. Từ đây, các địa phương ven biển miền Nam, chiến trường Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ (B2) đã nhận được sự chi viện trực tiếp của miền Bắc, tạo nên sức mạnh và niềm tin to lớn cho các LLVT trên chiến trường miền Nam.

Sau thất bại trong “Cuộc chiến tranh một phía” (1954-1960), đế quốc Mỹ tiến hành chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” (1961-1965), ráo riết thực hiện các cuộc hành quân tìm diệt, tiến hành bình định để nắm đất, nắm dân theo kiểu “tát nước bắt cá”, đồng thời mở rộng chiến tranh phá hoại miền Bắc bằng biệt kích và phong tỏa biên giới, vùng biển để ngăn chặn chi viện

của miền Bắc. Nhằm đáp ứng nhu cầu chi viện cho cách mạng miền Nam ngày một lớn, trung tuần tháng 8-1962, Quân ủy Trung ương quyết định mở đợt vận chuyển vũ khí vào Nam. Đêm 11-10-1962, chiếc tàu gỗ gấn máy đầu tiên của Đoàn 759 chở 30 tấn vũ khí rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng) vào Cà Mau. Ngày 19-10, tàu cập bến Vàm Lũng an toàn, toàn bộ vũ khí được cơ sở tiếp nhận đúng kế hoạch. Sau chuyến đi thành công đó, Đoàn 759 đã được Chủ tịch Hồ Chí Minh gửi điện động viên, biểu dương cán bộ, chiến sĩ và căn dặn cần rút kinh nghiệm chuyển đi, tiếp tục vận chuyển nhiều vũ khí cho đồng bào miền Nam đánh giặc, cho Nam-Bắc sớm sum họp một nhà.

Với phương châm hoạt động bí mật, bất ngờ, sử dụng các loại tàu nhỏ, ngụy trang giống tàu đánh cá, tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển đã mở ra một hướng chi viện mới, hết sức quan trọng, đưa hàng chi viện của miền Bắc đến với các chiến trường xa mà tuyến đường Hồ Chí Minh trên bộ chưa có điều kiện vươn tới được. Tháng 8-1963, Đoàn 759 được giao cho Quân chủng Hải quân phụ trách và quân chủng trực tiếp đảm đương nhiệm vụ vận chuyển, chi viện đường biển cho các chiến trường miền Nam. Ngày 24-1-1964, Đoàn 759 được điều chỉnh tổ chức, phát triển thành Lữ đoàn 125 Hải quân. Trong hơn 3 năm hoạt động (1962-1965), Đường Hồ

Chí Minh trên biển đã chi viện cho các tỉnh ven biển thuộc chiến trường Khu 5, Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ 89 chuyến tàu, với gần 5000 tấn vật chất, chủ yếu là vũ khí, đạn dược.

Tuy nhiên, từ sau sự kiện tàu C143 bị địch phát hiện tại Vũng Rô (Phú Yên, tháng 2-1965), địch tăng cường hoạt động tuần tiễu ngăn chặn, chống xâm nhập. Đoàn 125 phải chuyển hướng hoạt động, sử dụng các đội tàu đi theo đường hàng hải quốc tế và bí mật bất ngờ đột nhập, đưa hàng vào các bến tiếp nhận. Đến tháng 2-1968, do sự ngăn chặn, chống xâm nhập của địch ngày càng gay gắt, Đường Hồ Chí Minh trên biển phải tạm dừng hoạt động. Trong 4 năm (1965-1968), Đoàn 125 đã tổ chức 27 chuyến tàu, trong đó chỉ có 7 chuyến tàu tới đích, giao được hơn 400 tấn hàng quân sự cho các chiến trường.

Sau cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Mậu Thân 1968, tận dụng thời điểm không quân Mỹ tạm ngừng ném bom miền Bắc, Đoàn 125 đã vận chuyển được một khối lượng hàng lớn tới các địa điểm vùng giới tuyến, sau đó Đoàn 559 vận chuyển bằng đường bộ vào chiến trường miền Nam. Ngoài ra, để đáp ứng nhu cầu vũ khí, đạn dược ngày càng tăng cho chiến trường miền Nam, ta còn tổ chức vận chuyển hàng viện trợ quân sự của các nước anh em bằng tàu biển quốc tế, quá cảnh qua cảng Xi-ha-núc Vin (Cam-

pu-chia). Bằng cách này, Đoàn 125 đã đưa vào chiến trường miền Nam hơn 90.000 tấn hàng hóa, trong đó có hơn 20.000 tấn vũ khí, đạn dược. Từ cuối năm 1970, sau khi tuyến đường vận chuyển qua cảng Xi-ha-núc Vin (Cam-pu-chia) bị cắt đứt, theo sự chỉ đạo của Đảng ủy-Bộ tư lệnh Quân chủng Hải quân, Đoàn 125 đã chủ động tìm đường vận chuyển mới bằng cách men theo phía Đông các quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa đến vùng biển Đông Bắc Ma-lai-xi-a, qua Vịnh Thái Lan, khu vực quần đảo Nam Du để đưa tàu cập các bến bãi miền Tây Nam Bộ. Tuy phải đi vòng rất xa và phải dự trữ đủ lượng xăng dầu, lương thực cần thiết cho một chuyến đi dài ngày; phải đối mặt với bao thách thức, cam go, nhưng Đoàn 125 đã giao được hơn 300 tấn vũ khí, đạn dược cho Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ. Đây là một cố gắng lớn của Đoàn 125 trong điều kiện địch tăng cường bao vây, ngăn chặn và đánh phá ác liệt.

Hiệp định Pa-ri được ký kết (năm 1973), thực hiện sự chỉ đạo của Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng, Đoàn 125 tạm dừng nhiệm vụ vận chuyển, chi viện trực tiếp cho các chiến trường miền Nam bằng Đường Hồ Chí Minh trên biển. Đến cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Mùa xuân năm 1975, các đội tàu của Đoàn 125 lại tiếp tục vận chuyển vật chất, cơ động lực lượng phục vụ cho việc giải phóng các tỉnh và các đảo ven biển

miền Nam, đặc biệt đã kịp thời chi viện cho các lực lượng làm nhiệm vụ giải phóng quần đảo Trường Sa.

Trong suốt cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, Đường Hồ Chí Minh trên biển đã tạo nên một phương thức chi viện mới hết sức quan trọng, trực tiếp bảo đảm chi viện cho các chiến trường miền Nam. Mặc dù số lượng vũ khí và hàng hóa Đoàn 125 vận chuyển bằng Đường Hồ Chí Minh trên biển còn khiêm tốn so với lượng hàng hóa, vũ khí vận chuyển qua Đường Hồ Chí Minh trên bộ, nhưng có ý nghĩa rất lớn. Đường Hồ Chí Minh trên biển thực sự trở thành mũi thọc sâu, vu hồi lợi hại để vận chuyển, chi viện vào những địa bàn ven biển trọng yếu, nơi mà sự chi viện bằng tuyến vận tải chiến lược 559 trên bộ chưa thể vươn tới được. Vận tải biển rất gian nan, nguy hiểm, nhưng lại có ưu thế về tốc độ, thời gian và hiệu quả. Cùng với nhiệm vụ vận tải hàng quân sự, Đường Hồ Chí Minh trên biển còn đảm đương sứ mệnh rất quan trọng, đó là đưa đón hàng trăm cán bộ cao cấp của Đảng, quân đội và chuyên gia quân sự vào miền Nam và từ miền Nam ra miền Bắc báo cáo Trung ương và nhận chỉ thị mới, kịp thời bổ sung cho công tác lãnh đạo, chỉ đạo, chỉ huy chiến đấu trên chiến trường miền Nam. Đoàn 125 còn vận chuyển nhiều loại vũ khí, trang bị đặc biệt, có tầm quan trọng sống còn đối với cuộc kháng chiến của quân và dân ta.

Những chiến công của các lực lượng tuyến chi viện chiến lược trên biển là minh chứng cụ thể của sự chỉ đạo sát sao và tài thao lược của Đảng. Để từng bước hình thành, phát triển tuyến đường chiến lược trên biển, chi viện ngày càng nhiều sức người, sức của cho các chiến trường đánh thắng quân xâm lược, Đảng ta đã phát huy cao nhất sức mạnh của toàn dân tộc, kết hợp với sức mạnh thời đại, tạo nên sức mạnh tổng hợp vô cùng to lớn. Nhân dân các địa phương luôn sẵn sàng đóng góp của cải và công sức cho tuyến vận tải chiến lược trên biển được thông suốt. Các nước anh em, bạn trên thế giới, đặc biệt là Liên Xô và Trung Quốc đã dành cho Việt Nam sự giúp đỡ vật chất và ủng hộ tinh thần hết sức lớn lao và hiệu quả.

Sự ra đời của Đường Hồ Chí Minh trên biển cùng với những chiến công của lực lượng Hải quân trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đã chứng minh về tầm quan trọng của biển, đảo đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam XHCN. Trong giai đoạn cách mạng mới, sự nghiệp cách mạng của toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta diễn ra trong bối cảnh tình hình thế giới và khu vực có nhiều biến đổi to lớn và sâu sắc, vừa thuận lợi, vừa có những thách thức mới. Xu thế toàn cầu hóa đang tác động sâu sắc, toàn diện trên bình diện quốc tế, đồng thời đặt ra yêu cầu khách quan trước mỗi

quốc gia. Khu vực châu Á - Thái Bình Dương, trong đó có khu vực Đông Nam Á, vẫn sẽ là khu vực phát triển năng động, nhưng còn tồn tại nhiều nhân tố gây mất ổn định; tranh chấp lãnh thổ, biển đảo ngày càng phức tạp. Nhiệm vụ của Hải quân nhân dân Việt Nam là tiếp tục làm nòng cốt cùng với toàn quân, toàn dân bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền toàn

vẹn lãnh thổ, giữ vững môi trường hòa bình ổn định để phát triển kinh tế, xã hội và quan hệ hữu nghị với các nước láng giềng và trên thế giới, xứng đáng là lực lượng nòng cốt làm nên con đường Hồ Chí Minh huyền thoại trên biển trước đây cũng như hiện nay.

<https://dangcongsan.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN - TẦM VÓC VÀ Ý NGHĨA LỊCH SỬ

18. NGUYỄN VĂN SÁU. Đường Hồ Chí Minh trên biển - tầm vóc và ý nghĩa lịch sử / Nguyễn Văn Sáu // Quân đội nhân dân online. – 2021. – Ngày 16 tháng 10.

Việt Nam là quốc gia biển, nằm bên bờ Biển Đông; lịch sử dựng nước và giữ nước luôn gắn liền với vai trò của Biển Đông. Đường Hồ Chí Minh trên biển cùng với đường Trường Sơn trên bộ là hai tuyến đường huyết mạch trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Sáu thập kỷ đã trôi qua, nhưng kỳ tích Đường Hồ Chí Minh trên biển còn vang vọng mãi, mang tầm vóc và ý nghĩa to lớn đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc hiện nay.

Tầm vóc của Đường Hồ Chí Minh trên biển

Mặc dù số lượng vũ khí và hàng hóa vận chuyển bằng Đường Hồ Chí Minh trên biển còn ít so với lượng

hàng hóa, vũ khí vận chuyển qua Đường Hồ Chí Minh trên bộ, nhưng nó có ý nghĩa rất lớn. Bởi vì, Đường Hồ Chí Minh trên biển thực sự trở thành mũi “thọc sâu, vu hồi” lợi hại để vận chuyển, chi viện vào những địa bàn ven biển trọng yếu, nơi mà sự chi viện bằng tuyến vận tải chiến lược 559 chưa thể vươn tới được, và kẻ địch không ngờ tới sự sáng tạo, táo bạo của ta. Vận tải trên biển tuy gian nan, nguy hiểm, nhưng lại có ưu thế về tốc độ, thời gian và hiệu quả vận chuyển. Cùng với nhiệm vụ vận tải hàng quân sự, Đường Hồ Chí Minh trên biển còn đảm đương một sứ mệnh cực kỳ quan trọng đó là đưa đón hơn 80.000 cán bộ của Đảng, của quân đội, chuyên gia quân sự vào

miền Nam; từ miền Nam ra miền Bắc báo cáo Trung ương và nhận chỉ thị mới, kịp thời bổ sung cho công tác lãnh đạo, chỉ đạo, chỉ huy chiến đấu trên chiến trường miền Nam.



Cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 đón lẵng hoa của Chủ tịch Tôn Đức Thắng nhân dịp mừng Xuân mới 1969. Ảnh tư liệu

Đặc biệt, trong thời khắc quan trọng của sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước-cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân 1975, Đường Hồ Chí Minh trên biển đã thần tốc vận chuyển gần 9.000 tấn vũ khí hạng nặng gồm 50 xe tăng và đại pháo; đưa gần 19.000 cán bộ, chiến sĩ vượt 66.000 hải lý để kịp tham gia chiến đấu, hiệp đồng tác chiến với cánh quân đường bộ, trực tiếp góp phần vào sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất nước.

Tầm vóc của Đường Hồ Chí Minh trên biển là hết sức lớn lao, đã quy tụ được sức mạnh của toàn dân tộc Việt Nam với một quyết tâm và ý chí sắt đá không gì lay chuyển nổi, đó là “dám đánh, biết đánh, biết thắng và quyết thắng” để quốc Mỹ xâm lược. Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ

đầy khó khăn, gian khổ này, các lực lượng, đặc biệt là Quân chủng Hải quân đã nắm chắc tình hình, chủ động xây dựng lực lượng, chuẩn bị phương tiện, huấn luyện chu đáo, kể cả các lực lượng hiệp đồng tác chiến, tạo điều kiện thuận lợi để công tác vận tải đạt kết quả cao nhất.

Kỳ tích Đường Hồ Chí Minh trên biển còn được tạo nên bởi các thế hệ cán bộ, chiến sĩ của Đoàn tàu không số luôn trung thành vô hạn với Đảng, với Tổ quốc và nhân dân; luôn nêu cao ý chí quật cường, tinh thần mưu trí, sáng tạo, sẵn sàng xả thân chiến đấu, hy sinh để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được giao.

Ý nghĩa trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc

1. Đường Hồ Chí Minh trên biển thể hiện quyết tâm, ý chí và khát vọng: “Không có gì quý hơn độc lập, tự do”. Tuy nhiên, trên tất cả, Đường Hồ Chí Minh trên biển là tuyến đường của “thế trận lòng dân”, của chiến tranh nhân dân trên biển, quy tụ được sức mạnh toàn dân, đặc biệt thể hiện tình cảm, trách nhiệm lớn lao của đồng bào, nhân dân miền Bắc đối với miền Nam. Dựa vào dân, có sự chở che, giúp đỡ, hỗ trợ hết lòng của nhân dân, tuyến vận tải chiến lược trên biển đã vượt qua mọi khó khăn, thử thách khốc liệt, vượt qua mọi sự phong tỏa của địch, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, góp phần đẩy nhanh sự nghiệp

giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Đó là bài học để hôm nay, chúng ta tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục, nâng cao nhận thức, trách nhiệm và phát huy vai trò của nhân dân trong đấu tranh bảo vệ, giữ gìn chủ quyền biển, đảo của Tổ quốc.

2. Từ việc mở Đường Hồ Chí Minh trên biển trong kháng chiến chống Mỹ đã chứng minh chủ nghĩa yêu nước Việt Nam luôn tỏa sáng trong lòng dân tộc ở mọi thời đại. Kế thừa truyền thống hào hùng Đường Hồ Chí Minh trên biển, nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc được nâng lên tầm cao mới: Tích cực, chủ động bảo vệ Tổ quốc từ sớm, từ xa, kiên định mục tiêu: Bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ của Tổ quốc; bảo vệ Đảng, Nhà nước, nhân dân; bảo vệ sự nghiệp đổi mới, công nghiệp hóa, hiện đại hóa; bảo vệ lợi ích quốc gia, dân tộc; bảo vệ an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội và nền văn hóa; giữ vững ổn định chính trị và môi trường hòa bình để xây dựng, phát triển đất nước theo định hướng xã hội chủ nghĩa. Đồng thời, giữ vững môi trường hòa bình ổn định, tiếp tục phát triển đất nước, phát huy sức mạnh tổng hợp của cả dân tộc, trong đó lực lượng vũ trang là nòng cốt.

3. Nhìn lại lịch sử cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước (1954-

1975) có thể khẳng định, không một hoạt động tác chiến nào mà giữa cái sống, cái chết lại mong manh như khi thực hiện nhiệm vụ trên các chuyến tàu của Đường Hồ Chí Minh trên biển. Chỉ những con người có ý chí quyết tâm cao, sẵn sàng hy sinh vì Tổ quốc mới nhận và hoàn thành nhiệm vụ đầy khó khăn đó. Thực tiễn lịch sử hoạt động Đường Hồ Chí Minh trên biển để lại ý nghĩa quan trọng trong xây dựng ý chí quyết tâm cho cán bộ, chiến sĩ làm nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền biển, đảo thiêng liêng của Tổ quốc trong giai đoạn hiện nay. Hơn lúc nào hết, cần xây dựng bản lĩnh chính trị, ý chí quyết tâm cho bộ đội làm công tác bảo vệ chủ quyền biển, đảo thông qua công tác huấn luyện, để bộ đội thực sự “giỏi vị trí của mình, biết vị trí của người khác”, làm chủ vũ khí, trang bị, nhất là vũ khí, trang bị kỹ thuật mới, hiện đại. Đối với phân đội, giỏi trong tác chiến độc lập và hiệp đồng quân binh chủng. Đây là cơ sở để cán bộ, chiến sĩ xây dựng niềm tin vào khả năng chiến thắng kẻ thù trong mọi điều kiện, hoàn cảnh.

4. Trong suốt những năm tháng hoạt động của tuyến đường vận tải biển, những Đoàn tàu không số đã nhận được sự ủng hộ, giúp đỡ to lớn cả về vật chất, tinh thần của nhân dân các nước xã hội chủ nghĩa, nhất là nhân dân Liên Xô, Trung Quốc, Cuba và các nước xã hội chủ nghĩa anh em, các nước trong khu vực. Sự giúp đỡ

thiết thực đó tạo ra những điều kiện quan trọng để chúng ta duy trì liên tục hoạt động vận chuyển và hạn chế những thiệt hại do địch gây ra, bảo đảm cho tuyến đường thông suốt, đáp ứng kịp thời vũ khí, trang bị để chiến trường đánh thắng.

Hiện nay, tình hình thế giới, khu vực luôn diễn biến phức tạp, khó lường; nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền biển, đảo, thềm lục địa của Tổ quốc và giữ vững môi trường hòa bình, ổn định trên các vùng biển, đảo đặt ra hết sức nặng nề, đòi hỏi các lực lượng trong Quân chủng Hải quân phải tiếp tục phát huy truyền thống của Đoàn tàu không số, xây dựng đơn vị tiến lên

hiện đại theo tinh thần Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng; kiên quyết, kiên trì giải quyết tranh chấp, bất đồng trên biển, đảo bằng biện pháp hòa bình, trên cơ sở luật pháp quốc tế. Tham gia tốt các hoạt động giao lưu với hải quân các nước trong khu vực và trên thế giới; phối hợp hiệp đồng chặt chẽ trong tuần tra, diễn tập, tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn, chống cướp biển... nhằm giữ vững môi trường hòa bình, ổn định, trật tự, an ninh và phát triển kinh tế biển, luôn là lực lượng nòng cốt trong bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo thiêng liêng của Tổ quốc.

<https://www.qdnd.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN - THIÊN ANH HÙNG CA BẮT TỬ

19. TTXVN. “Đường Hồ Chí Minh trên biển” – Thiên anh hùng ca bắt tử / TTXVN // Lâm Đồng online. - 2020. - Ngày 26 tháng 4.

Có lẽ, không có con đường nào có sức mạnh thần kỳ và thể hiện tính độc đáo, sáng tạo như đường Hồ Chí Minh trên biển. Thời gian có thể làm mục nát những cột buồm, han rỉ những vỏ tàu sắt, nhưng huyền thoại về con đường vận tải biển mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh vẫn còn vẹn nguyên với thời gian, mãi mãi là biểu tượng sáng ngời của chủ nghĩa anh hùng cách mạng, một thiên anh hùng ca bắt tử.



Tàu vận tải đoàn 125 cải dạng tàu đánh cá, trên đường vận chuyển vũ khí chi viện cho chiến trường miền nam, tháng 4/1966.

(Ảnh tư liệu)

Huyền thoại vượt giới hạn con người

Theo Hiệp định đình Geneva năm 1954, đất nước tạm thời chia cắt thành hai miền Nam-Bắc, lấy vĩ tuyến 17 là ranh giới tạm thời chờ tổng tuyển cử thống nhất nước nhà.



Khu di tích K15, Đồ Sơn, Hải Phòng - nơi con tàu đầu tiên và những con tàu tiếp đó của đoàn tàu không số xuất phát chở vũ khí vào chiến trường miền Nam. (Ảnh tư liệu)

Miền Bắc bước vào thời kỳ cách mạng mới và bước đầu xây dựng chế độ mới - chế độ xã hội chủ nghĩa. Nhưng niềm vui chưa được bao lâu thì đế quốc Mỹ cố tình phá vỡ Hiệp định, biến miền Nam thành thuộc địa kiểu mới, dựng lên chính quyền Việt Nam cộng hòa và ra sức đàn áp, khủng bố những người tham gia kháng chiến.

Trong bối cảnh đó, Hội nghị Ban chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 15 xác định con đường phát triển cơ bản của cách mạng Việt Nam là khởi nghĩa giành chính quyền.

Đảng chủ trương chuyển hướng từ đấu tranh chính trị sang đấu tranh vũ trang. Từ đó, nhu cầu chi viện cho chiến trường miền Nam ngày càng lớn.

Thực hiện chỉ thị của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, ngày 23-10-1961, Bộ tổng tư lệnh Quân đội nhân dân Việt Nam đã quyết định thành lập Đoàn 759, tiền thân của Lữ đoàn 125 hải quân (thường gọi đoàn tàu “không số”) để vận chuyển vũ khí, trang bị cho chiến trường miền Nam bằng đường biển.

Sau một thời gian nghiên cứu, chuẩn bị, ngày 11/10/1962, chiếc tàu vỏ gỗ đầu tiên chở hơn 30 tấn vũ khí mang mật danh “Phương Đông I” do đồng chí Lê Văn Một làm Thuyền trưởng, đồng chí Bông Văn Dĩa làm Chính trị viên cùng 13 cán bộ đảng viên rời bến Vạn Sét (Đồ Sơn) lên đường vào Nam Bộ.

Sáng ngày 19/10, tàu Phương Đông I vào cửa Bồ Đề và cập bến Vàm Lũng (xóm Rạch Góc, xã Tân An, huyện Năm Căn, Cà Mau) an toàn.

Tuyến chi viện chiến lược - Đường Hồ Chí Minh trên biển chính thức được khai thông. 30 tấn vũ khí lúc đó đối với chiến trường xa nhất là Nam Bộ hết sức quý giá, có ý nghĩa rất lớn bởi chính số vũ khí ấy đã giúp cho quân dân ta làm nên các chiến thắng Ấp Bắc, Bình Giã, Đồng Xoài...

Với vai trò, vị trí chiến lược quan trọng trong cuộc đấu tranh giành độc lập, thống nhất đất nước nhưng tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển

luôn vô hình trước sự sục sạo của kẻ thù.

Năm 1972, khi giặc Mỹ cho máy bay leo thang ném bom miền Bắc, chúng còn đưa cả máy bay B52 thực hiện các chiến dịch “rải thảm” bom đạn.

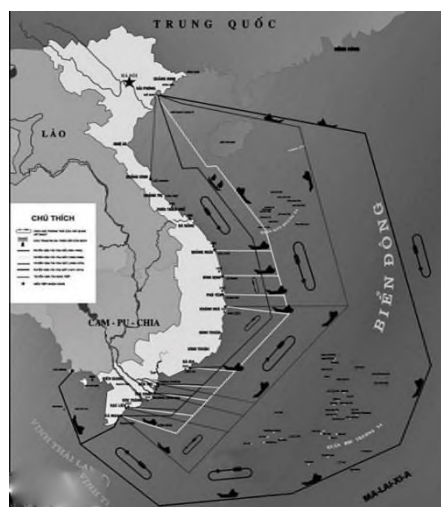
Trong số đó, Hải Phòng là một trong những trọng điểm bắn phá, là “túi bom” của địch. Nhưng từ bến K15, những chuyến tàu không số vẫn lặng lẽ rời bến chở vũ khí vào Nam, con đường vẫn được giữ bí mật, bến cảng K15 cũng được giữ bí mật.

Hàng nghìn con người cùng một niềm tin, ý chí giữ bí mật con đường. Kể cả khi đã lên tàu, không ai biết về con đường, nhiệm vụ của mình. “Ngay trên con tàu chỉ có thuyền trưởng và chính trị viên biết nhiệm vụ của tàu còn từ các ngành trưởng và chiến sỹ không một ai biết nhiệm vụ của con tàu đi đâu và làm gì, thậm chí họ cũng không biết hàng hóa trên tàu là gì. Chỉ biết cứ nhắc lên, xếp lên tàu. Xong. Hành trình là đi có thể thôi” - ông Tô Hải Nam nguyên chiến sỹ đoàn tàu “không số” kể lại.

Tranh thủ thời gian giặc Mỹ ngừng đánh phá, những chiến sỹ đoàn tàu “không số” tranh thủ ngày đêm, tranh thủ từng giờ, từng phút để bốc, chuyển hàng hóa.

Những chuyến tàu cũng liên tục xuất bến chạy đua cùng thời gian,

chạy đua với từng trận đánh. Càng sóng to, gió lớn, mưa bão thì ta lại càng đi nhiều. Ngoài sóng gió, những cơn bão biển lúc nào cũng như muốn nuốt chửng những con tàu nhỏ bé, những con tàu “không số” còn luôn phải đối mặt với cả Hạm đội 7 hùng mạnh bậc nhất của địch luôn rình rập ở biển Đông.



Đường Hồ Chí Minh trên biển gồm 5 tuyến đi có tổng chiều dài gần 12.000 hải lý (hơn 22.000km) là chiếc cầu nối giữa hậu phương miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam đã trở thành con đường huyền thoại với biết bao kỳ tích anh hùng. (Ảnh: Bảo tàng Quân chủng Hải quân)

Nhưng bằng niềm tin chiến thắng, những con tàu “không số” đã luôn hoàn thành sứ mệnh lịch sử của mình, đã vận chuyển hàng vạn tấn hàng hóa đạn dược, vũ khí cho đồng bào miền Nam đánh giặc.

Huyền thoại về con đường vận tải biển mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh vẫn còn vẹn nguyên với thời gian, mãi mãi là biểu tượng sáng ngời

của chủ nghĩa anh hùng cách mạng,
một thiên anh hùng ca bất tử



*Nghi thức thả vòng hoa tưởng niệm
các liệt sỹ tàu Không số đã hy sinh*

Trong suốt 15 năm làm nhiệm vụ vận tải chiến lược quân sự trên biển, đoàn tàu “không số” đã dệt nên huyền thoại đường Hồ Chí Minh trên biển với hệ thống gồm 5 tuyến đường khác nhau, phù hợp với tình hình thực tế của từng thời kỳ.

Với tinh thần quả cảm, mưu trí, sáng tạo, vượt qua sóng gió, sự phong tỏa gắt gao, ác liệt, của kẻ thù, các thế hệ cán bộ, chiến sỹ Lữ đoàn 125 đã lập nên những chiến công, thành tích đặc biệt xuất sắc, góp phần to lớn vào sự nghiệp đấu tranh giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Cụ thể, từ năm 1961 đến năm 1975, Đoàn 125 đã huy động gần 1.900 lượt tàu thuyền, đi gần 4 triệu hải lý trên biển, vận chuyển trên 152.000 tấn vũ khí, trang bị kỹ thuật, thuốc chữa bệnh và trên 80.000 lượt cán bộ chiến sỹ từ Bắc vào Nam.

Các chiến sỹ đoàn tàu “không số” đã hơn 30 lần trực tiếp chiến đấu

với tàu địch, đánh trả hơn 1.200 lượt máy bay tập kích.

Cùng với đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển là một nét độc đáo, đặc sắc trong những thời điểm khó khăn, gian khổ, ác liệt nhất của cuộc kháng chiến, trở thành biểu tượng của ý chí giải phóng dân tộc- huyền thoại trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại của dân tộc ta.

Những con người làm nên thiên anh hùng ca bất tử

Nhiều năm đã trôi qua, biển xanh đã xóa đi tất cả, nhưng dấu ấn về một con đường vận tải trên biển, con đường của những huyền thoại và những chiến công thầm lặng của những người lính biển anh hùng thì vẫn sẽ sống mãi với dân tộc Việt Nam.

Biết bao nhiêu chiến sỹ đã không trở về, để bảo toàn lực lượng, giữ bí mật và tiêu diệt địch. Ra đi là xác định hy sinh, trước mỗi chuyến đi đều dự lễ truy điệu sống đồng đội và của chính mình.

Gần 100 chiến sỹ - những người con ưu tú của đoàn tàu “không số” đã ngã xuống trên biển, trong đó chỉ duy nhất 1 người là tìm được hài cốt.

Tiêu biểu như tàu 41, 42, 154... các đồng chí Bông Văn Dĩa, Phan Văn Nhờ (tức Tư Mau), Nguyễn Phan Vinh, Nguyễn Văn Hiệu... là điển

hình của những tập thể, cá nhân anh hùng sống mãi với con đường biển mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh và biết bao người con ưu tú của Tổ quốc đã anh dũng hy sinh, mãi mãi cùng con tàu ở lại với biển, với non sông đất nước.

Họ đã làm rạng rỡ truyền thống vẻ vang của Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng, góp phần to lớn vào thắng lợi vĩ đại của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Đó là Đại tá, Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân Bông Văn Dĩa, người có hai chuyến đi-về đều mang ý nghĩa mở đầu, góp phần quan trọng hình thành tuyến đường huyền thoại - đường Hồ Chí Minh trên biển.

Ông chính là một trong 7 chiến sỹ nhận nhiệm vụ đi chuyển trinh sát, mở đường từ Bắc vào Nam và cũng là người có mặt (với tư cách là Chính trị viên) trên chuyến tàu chở 30 tấn vũ khí đầu tiên từ hậu phương miền Bắc vào chiến trường miền Nam.

Dù trải qua nhiều gian nan, nguy hiểm nhưng cả 2 chuyến đi đều thành công, tạo động lực to lớn đối với quân ta lúc bấy giờ.

Đó còn là Thuyền trưởng Lê Văn Một, người đã chèo lái con tàu “không số” đầu tiên (cùng Bông Văn Dĩa là Chính trị viên) vượt biển Đông

mở đường tiếp viện quan trọng đưa vũ khí vào miền Nam đánh Mỹ.



*Vịnh Vũng Rô gắn liền với bến tàu
không số huyền thoại*

Hay như Trung tá Vũ Văn Tính, người được mệnh danh là “người ngắm sao trời dò đường đi,” nhiều lần đưa các chuyến tàu không số cập bến an toàn mà không cần đến các thiết bị hàng hải. Cả 18 lần vào Nam ra Bắc cùng đoàn tàu “không số”, trung tá Vũ Văn Tính đều hoàn thành nhiệm vụ xuất sắc đưa tàu cập bến an toàn.

Thuyền trưởng Nguyễn Ngọc Ảnh, người chỉ huy chuyến tàu sắt đầu tiên cập bến an toàn. Suốt 6 năm làm nhiệm vụ, trung tá Nguyễn Ngọc Ảnh đã có 10 chuyến đi-10 chuyến về thành công.

Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh người đã chỉ huy anh em kiên cường chống trả, đánh lui nhiều đợt tấn công của địch; nổ súng đến viên đạn cuối cùng, đến người cuối cùng và hy sinh với con tàu bằng khối lượng hàng tấn bộc phá do chính tay họ tự hủy, không để lại một dấu vết.

Anh hùng Nguyễn Văn Hiệu, người mà trong lúc gian nguy đã yêu cầu tất cả các chiến sỹ nhảy xuống biển, bơi ra xa, còn mình ở lại, điểm hỏa cho tàu nổ tung cùng với tàu địch...

Còn rất nhiều, rất nhiều chiến sỹ khác, những người đã cống hiến tuổi trẻ, tài năng và cả sinh mạng của mình trong những chuyến ra khơi.

Thủ tướng Võ Văn Kiệt đã khẳng định: “Năm tháng sẽ qua đi, nhưng những chiến công anh hùng và

hy sinh cao cả của các lực lượng mở đường vận tải chiến lược mang tên Bác Hồ kính yêu, của các con tàu “không số,” của quân và dân các bến bãi, làm nhiệm vụ chi viện cho cách mạng miền Nam trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại sẽ mãi mãi đi vào lịch sử đấu tranh anh dũng của dân tộc ta... Tổ quốc và nhân dân ta đời đời ghi nhớ công lao của những người đã làm nên kỳ tích đường Hồ Chí Minh trên biển”.

<http://baolamdong.vn>

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN TUYẾN VẬN TẢI CHIẾN LƯỢC HUYỀN THOẠI

20. HỒ KHANG. “Đường Hồ Chí Minh trên biển” – Tuyến vận tải chiến lược huyền thoại / Hồ Khang // Quốc phòng toàn dân online. - 2011. - Ngày 12 tháng 9.

Tuyến vận tải chiến lược trên biển hoạt động liên tục trong suốt 14 năm (1961 - 1975), với hành trình hàng vạn hải lý, bằng nhiều phương án đi và đến; đã góp phần chi viện kịp thời sức người, sức của cho chiến trường miền Nam, làm nên chiến thắng 30-4-1975, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược của nhân dân ta kết thúc thắng lợi, nhưng hai miền Nam - Bắc còn bị chia cắt, nhân dân

miền Nam còn phải chịu sự đàn áp dã man của kẻ thù. Vì miền Nam, toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta quyết đánh bại quân xâm lược, thu non sông về một mối, Bắc - Nam sum họp một nhà. Để thực hiện ý nguyện đó, Đảng ta chủ trương nối liền hậu phương lớn miền Bắc với chiến trường miền Nam bằng những tuyến đường vận tải chiến lược.

Trước hết, mở đường vì miền Nam ruột thịt là mệnh lệnh của cả nước nhằm cung cấp vũ khí, trang bị

kỹ thuật thúc đẩy Cách mạng miền Nam phát triển. Hội nghị Trung ương Đảng lần thứ 15 (khoá II, 1-1959), dưới sự chủ tọa của Chủ tịch Hồ Chí Minh đã ra Nghị quyết lịch sử; trong đó, xác định: “Kiên quyết đấu tranh để giữ vững hòa bình, thực hiện thống nhất nước nhà trên cơ sở độc lập và dân chủ, hoàn thành nhiệm vụ cách mạng dân tộc dân chủ nhân dân trong cả nước”. Nghị quyết Trung ương 15 đã thổi bùng ngọn lửa đấu tranh cách mạng thành phong trào Đồng khởi, đưa Cách mạng miền Nam chuyển sang giai đoạn tiến công tiêu diệt địch. Tiếp đó, ngày 24-1-1961, Hội nghị Bộ Chính trị quyết định “đẩy mạnh đấu tranh vũ trang lên song song với đấu tranh chính trị, tiến công địch bằng cả hai mặt chính trị và quân sự”; đồng thời, “tích cực tiêu diệt sinh lực địch, bảo tồn và phát triển lực lượng ta, làm tan rã chính quyền và lực lượng địch trên một phạm vi ngày càng rộng lớn; tiến lên làm chủ rừng núi, giành lại toàn bộ đồng bằng”. Để thực hiện thắng lợi nhiệm vụ này, Đảng ta chỉ đạo mở những tuyến đường huyết mạch nối liền hậu phương với tiền tuyến nhằm bổ sung lực lượng, vũ khí, trang bị và các nhu cầu bảo đảm khác cho Cách mạng miền Nam. Thực hiện Chỉ thị của Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương trực tiếp chỉ đạo các cơ quan, đơn vị tích cực nghiên cứu mở đường; đến giữa

năm 1959, tuyến vận tải chiến lược trên bộ được khai thông, kịp thời chi viện cho các vùng căn cứ miền rừng. Nhưng, đối với Chiến trường miền Đông Nam Bộ và Đồng bằng Nam Bộ thì tuyến đường này không vươn tới được. Trong khi đó, cuộc đấu tranh ở đây đang diễn ra quyết liệt từng giây, từng phút và yêu cầu chi viện sức người, sức của, nhất là vũ khí để chiến đấu, trở thành yêu cầu cấp thiết, quyết định đến sinh mệnh đồng bào và chiến sĩ. Trước tình hình đó, tháng 7-1959, Bộ Chính trị, Tổng Quân ủy Trung ương quyết định tổ chức đường vận tải quân sự trên biển nhằm chi viện cho các tỉnh vùng duyên hải miền Trung và Đồng bằng Nam Bộ.

Để thiết lập tuyến đường vận tải chiến lược trên biển, ta đã nhiều lần tổ chức các đoàn vượt biển thăm dò và khai thông tuyến vận tải độc đáo đi thẳng vào nơi địch mạnh nhưng lại rất sơ hở, thiếu phòng bị. Đây là nhiệm vụ hết sức quan trọng, đòi hỏi phải nghiên cứu kỹ quy luật của thiên nhiên, hải đồ, nhất là hoạt động của địch làm cơ sở để Trung ương chỉ đạo công tác vận chuyển quân sự đường biển. Thực hiện chủ trương của Bộ Chính trị, tháng 7-1

1959, Bộ Quốc phòng giao nhiệm vụ vinh dự và thiêng liêng này cho Tổng cục Hậu cần. Đơn vị được mang biệt danh Đoàn 759 với 38 chiến sĩ và 6 chiếc thuyền gỗ thô sơ, được giao

nhệm vụ chở 5 tấn vũ khí, đạn dược, thuốc men cho tỉnh Quảng Nam (Khu V), với yêu cầu phải bảo đảm tuyệt đối bí mật. Chuyến vượt biển đầu tiên của Đoàn 759 tuy chưa thành công, song đã để lại cho chúng ta nhiều bài học quý giá. Rút kinh nghiệm chuyến hàng đầu tiên, Bộ Quốc phòng đã kịp thời chỉ đạo tạm ngừng hoạt động, tập trung nghiên cứu tìm phương thức vận chuyển mới, trên cơ sở tổ chức chặt chẽ, tính toán, lựa chọn nhiều phương án cho mỗi hành trình. Mặt khác, Trung ương Đảng chỉ thị cho các tỉnh Nam Bộ vừa chuẩn bị bến bãi, vừa tổ chức tàu, thuyền vượt biển ra Bắc nhận vũ khí nhằm thăm dò, nghiên cứu, xác định tuyến đường... Đây là một quyết định đúng đắn, sáng tạo và khoa học. Theo đó, các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh, Bạc Liêu, Bà Rịa (là những địa phương có kinh nghiệm vượt biển ra Bắc chở vũ khí từ những năm kháng chiến chống thực dân Pháp) gấp rút chuẩn bị lực lượng, tàu, thuyền ra Bắc nhận vũ khí. Từ giữa năm 1961 cho đến giữa năm 1962, 6 chiếc thuyền đột phá ra Bắc chỉ có một chiếc phải quay trở về vì lý do kỹ thuật. Chuyến đi của những người con Nam Bộ thành công, “đi trước, về sau” đã nắm bắt được quy luật, biết rõ hơn tình hình trên biển, cung cấp những luận cứ khoa học giúp Trung ương phân tích, đánh giá tình hình, xây dựng tuyến vận tải chiến lược - Đường Hồ Chí Minh trên biển. Tháng

4-1962, Quân ủy Trung ương quyết định cử đồng chí Bông Văn Dĩa trở về bằng chính chiếc tàu năm trước anh đã vượt biển ra Bắc. Lần trở về này, tàu anh chưa vận chuyển vũ khí, mà ra đi với mục đích tiếp tục thăm dò, xây dựng phương án. Ngày 18-4-1962, tàu anh vào tới cửa Bồ Đề, thuộc Cà Mau và tháng 7-1962, anh trở ra Bắc trực tiếp báo cáo với Trung ương.

Sau khi nghiên cứu, phân tích, đánh giá kỹ tình hình các chuyến đi thăm dò hai chiều Nam - Bắc, Bắc - Nam và chỉ đạo chặt chẽ công tác chuẩn bị tàu, thuyền, xây dựng phương án, Quân ủy Trung ương, trực tiếp là đồng chí Bí thư thứ Nhất Ban Chấp hành Trung ương Đảng Lê Duẩn đã lựa chọn Bông Văn Dĩa phụ trách chiếc tàu đầu tiên chở vũ khí vào Nam”. Đêm 12-10-1962, chiếc tàu “Phương Đông 1” gồm 10 thủy thủ dưới sự chỉ huy của thuyền trưởng Lê Văn Một, chính trị viên Bông Văn Dĩa chở hơn 30 tấn vũ khí rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng) đi về phương Nam. Đến sáng ngày 19-10-1962, tàu vào tới Chùm Gọng (Vàm Lũng, Tân An) an toàn. Tàu “Phương Đông 1” đã đi vào lịch sử, chính thức khai thông tuyến vận tải quân sự đường biển - Tuyến vận tải chiến lược - Đường Hồ Chí Minh trên biển - bước phát triển mới của nghệ thuật chiến tranh nhân dân Việt Nam thời đại Hồ Chí Minh. Sau chuyến đi thành công của tàu

“Phương Đông 1”, ba chiếc tàu khác cũng đã cập bến Cà Mau an toàn; cùng với các bến Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa hình thành các cụm bến đón nhận những chuyến hàng đầu tiên của tuyến vận tải Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Sau các chuyến tàu thăm dò là những chiến công thầm lặng nối liền những chiến công đã viết nên huyền thoại biển. Để các chuyến hàng như “dòng máu chảy về tim”, Bộ Chính trị tiếp tục chỉ đạo Bộ Quốc phòng, trực tiếp là Quân chủng Hải quân kịp thời tổ chức rút kinh nghiệm qua mỗi chuyến đi; đẩy mạnh việc cải tiến phương tiện, đổi mới phương thức, xây dựng lực lượng và nguyên tắc vận chuyển. Nhờ đó, Đường Hồ Chí Minh trên biển vận hành ngày càng chủ động, hiệu quả hơn. Có lẽ trong lịch sử chiến tranh của nhân loại, chưa có con đường vận tải chiến lược nào được bảo mật, nguy trang độc đáo và thành công đến thế. Mặc dù, lúc đầu chỉ là những chiến thuyền thô sơ, trọng tải nhỏ, với lộ trình bám dọc bờ biển, rồi nhanh chóng phát triển, có hàng trăm chiếc tàu sắt trọng tải lớn không những chỉ hoạt động ở vùng biển của ta mà còn vươn ra hải phận quốc tế. Những con tàu không số đều chở nặng vũ khí, trang bị, được nguy trang và nghi trang khéo léo, lúc hợp pháp lúc bất hợp pháp. Cùng với đó là phương thức vận chuyển cũng được phát triển ngày càng linh hoạt, sáng

tạo: lúc biển xa, khi biển gần và sự nhạy bén trong việc lựa chọn bến bãi, lợi dụng địa hình, thủy triều, thời tiết..., đã giúp chúng ta vượt qua những phòng tuyến nghiêm ngặt của kẻ thù, cung cấp kịp thời vũ khí, trang bị cho tuyến lửa miền Nam. Và “nếu tính từ chuyến tàu (Phương Đông 1) đầu tiên đến chuyến tàu thứ 148 vào bến Vũng Rô (ngày 15-2-1965), ta đã có 87 chuyến tàu xuất bến đều tới đích, chỉ riêng có một chuyến (ngày 10-10-1963) phải quay về”. Mỗi chuyến đi là một cuộc đấu trí căng thẳng, quyết liệt với kẻ thù, với thiên nhiên, với mọi khó khăn, thử thách, dường như vượt qua mọi giới hạn chịu đựng của con người. Nhưng, các chiến sĩ của những con tàu không số đã khéo léo nghi binh, lừa địch, táo bạo, bất ngờ, đi trong lòng địch, càng đi, càng tinh táo, quyết đoán.

Sự tồn tại của Đường Hồ Chí Minh trên biển và những chuyến vượt biển thành công của các chuyến tàu không số là kết quả của trình độ chỉ huy, hiệp đồng tác chiến chặt chẽ giữa lực lượng bốc dỡ, vũ trang chiến đấu, cứu thương, thông tin vô tuyến điện... và các cơ quan tham mưu, chính trị, kỹ thuật, hậu cần, hệ thống bến bãi, kho tiếp nhận, bảo quản, phân phối hàng. Tất cả các lực lượng hoạt động trong sự điều hành thống nhất từ Trung ương. Trên tất cả, Đường Hồ Chí Minh trên biển là tuyến đường của “thế trận lòng dân” trong thế trận

chiến tranh nhân dân phát triển. Dựa vào dân, có sự chở che, giúp đỡ, hỗ trợ hết lòng của nhân dân, tuyến vận tải chiến lược trên biển đã vượt qua mọi khó khăn, thử thách khốc liệt, gian nan, vất vả, vượt qua mọi sự phong tỏa của địch, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, góp phần thúc đẩy sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước nhanh chóng đi đến thắng lợi.

Đối đầu với Hải quân Mỹ, nguy, một lực lượng mạnh hơn ta nhiều lần về vũ khí, trang bị, nhưng bằng ý chí, sức mạnh tinh thần, sự nỗ lực, can trường, lòng quả cảm và được nhân dân chở che, trong suốt 14 năm liên tục (1961-1975), những chiến sĩ bình dị của Đường Hồ Chí Minh trên biển huyền thoại đã vận hành “1.789 chuyến tàu không số, vận chuyển 150.000 tấn vũ khí trang bị và 80 nghìn lượt cán bộ, vượt qua hàng vạn hải lý, khắc phục hơn 400 quả thủy lôi, chống chọi hơn 20 cơn bão, chiến đấu 300 lần với tàu địch, đánh trả 1.200 lần máy bay địch tập kích, bắn rơi 5 chiếc và bắn cháy nhiều tàu, xuống địch”, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Đặc biệt, trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân 1975, thực hiện chỉ thị “thần tốc”, “đại thần tốc” của Đại tướng, Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp, Đường Hồ Chí Minh trên biển đã thần tốc vận chuyển “130 lượt với 143 chuyến tàu, chở 8.741 tấn vũ khí hạng nặng gồm 50 xe tăng

và đại pháo; đưa 18.741 cán bộ, chiến sĩ vượt 65.721 hải lý để kịp tham gia chiến đấu”, hiệp đồng tác chiến với cánh quân đường bộ. Những chiến công của tuyến đường huyền thoại trên biển chính là những kỳ tích lịch sử, được làm nên bởi trí tuệ, lòng yêu nước, sức mạnh của ý chí “Không có gì quý hơn độc lập tự do” và khát vọng hòa bình, khát vọng về một ngày mai tươi sáng.

Âm thầm, lặng lẽ chở nặng nghĩa tình, vũ khí trang bị từ miền Bắc đến với miền Nam, Đường Hồ Chí Minh trên biển cũng gánh chịu không ít những tổn thất, hy sinh. Đó là việc bắt buộc phải cho nổ Tàu 143 ở Vũng Rô (2-1965); có hàng chục chuyến tàu xuất bến phải quay về. Trong số 168 con tàu đã ra đi từ năm 1966 đến năm 1972, có 8 con tàu đã phải phá hủy để xóa dấu vết nhằm bảo đảm bí mật tuyệt đối của tuyến đường huyết mạch. Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ đặc biệt này, “đã có 117 cán bộ, chiến sĩ hy sinh quên mình trên biển”. Những chiến sĩ: Phan Vinh, Huỳnh Ngọc Trạch, Nguyễn Chánh Tâm, ... và bao đồng chí khác đã vĩnh viễn nằm lại dưới lòng biển bao la, sâu thẳm. Trong chặng vượt biển cuối cùng, các anh đã không thể cùng đồng đội đi trọn quãng đường, ở lại với biển khơi, với sóng gió. Chính các anh cùng đồng đội đã dệt nên huyền thoại bằng tuổi thanh xuân, nhiệt huyết của mình cho ngày toàn thắng.

*Thông tin chuyên đề Kỷ niệm 60 năm Ngày mở Đường Hồ Chí Minh trên biển
(23/10/1961 – 23/10/2021)*

Tên tuổi các anh là những bài ca đi cùng năm tháng; các anh mãi mãi là những người lính Hải quân trên những con tàu đi về phía vầng dương, nhấn nhủ thể hệ trẻ hôm nay tự soi mình và ngẫm về nghĩa vụ, trách nhiệm, tình

yêu đối với quê hương, đất nước và biển đảo của Tổ quốc. Tổ quốc và nhân dân đời đời ghi nhớ và tri ân các anh, những chiến sĩ đã làm nên kỳ tích Đường Hồ Chí Minh trên biển.

<http://tapchiptd.vn>