

HUYỀN THOẠI
ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH
TRÊN BIỂN

**CHƯƠNG TRÌNH TRI ÂN VÀ LƯU DANH LIỆT SỸ HY SINH
TRÊN NHỮNG CON TÀU KHÔNG SỐ - ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN**



THỰC HIỆN VÀ GIỚI THIỆU

**HUYỀN THOẠI
ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH
TRÊN BIỂN**

**NHÀ XUẤT BẢN THÔNG TẤN XÃ VIỆT NAM
HÀ NỘI - 2011**

Chỉ đạo nội dung:

Nhà thơ - Nhà báo ĐOÀN MẠNH PHƯƠNG
Giám đốc Trung tâm Thông tin Truyền thông Vì môi trường phát triển
Giám đốc Dự án Văn hóa Uống nước nhớ nguồn

Ban biên tập và thực hiện nội dung:

ĐẶNG ĐÌNH CHẤN - NGUYỄN KHẮC THẠCH
TRẦN MIÊU - TRẦN ANH TUẤN - TRẦN VĂN TRƯỜNG
HOÀNG VIỆT HÙNG - PHẠM THỦY - CAO NGỌC HÀ
PHẠM PHƯƠNG - THANH TÂM - VĂN PHONG - LÊ MINH NGUYỆT

TRONG CUỐN SÁCH CÓ SỬ DỤNG BÀI VIẾT, THƠ, ẢNH CỦA CÁC TÁC GIẢ:

BÀI VIẾT: Đại tướng Phùng Quang Thanh, Phó đô đốc Trần Thanh Huyền, Phó đô đốc Nguyễn Văn Hiến, Trung tướng Đỗ Đức Tuệ, Trung tướng Trần Phi Hồ, GS.TS Phạm Hồng Thuận, Thiếu tướng Vũ Quang Đạo, Thiếu tướng Nguyễn Vĩnh Thắng, Thiếu tướng Lê Văn Hoàng, Phó đô đốc Nguyễn Văn Tình, Đại tá Trần Ngọc Long, Đại tá Nguyễn Viết Bình, Thượng úy Lê Văn Phong, Đại tá Bùi Tiến Thành, Ban Tuyên giáo Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh, Hồ Đắc Thạnh, Hồ Sỹ Thành, Hà Phương, Cao Văn Dân, Minh Trí, Phạm Phương...

THƠ: Nguyễn Việt Chiến, Nguyễn Thị Hồng.

ẢNH: Ảnh tư liệu từ Bảo tàng Hải quân, sách Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải Quân và ảnh của các tác giả: Văn Trí, Thiên Phước, Hồng Vân, Thu Thủy, TTO, Camauonline...

Trân trọng cảm ơn.



“Ngày trước ta chỉ có đêm và rừng. Ngày nay ta có ngày, có trời, có biển. Bờ biển ta dài, tươi đẹp, ta phải biết giữ gìn lấy nó”.

Chủ tịch HỒ CHÍ MINH

● Lời đầu sách

Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của nhân dân ta đã đi vào lịch sử dân tộc như một mốc son chói lọi và hào hùng. Từ những năm tháng ấy có những “huyền thoại” đã ra đời. Đường Hồ Chí Minh trên biển là một huyền thoại như thế - tuyến đường đã trở thành biểu tượng cao đẹp về chủ nghĩa yêu nước Việt Nam, về ý chí quyết tâm thống nhất đất nước của toàn dân tộc. Cho đến nay, sau 50 năm trôi qua, tuyến đường không lưu dấu hình hài trên sóng nước biển Đông nhưng vẫn hiển hiện trong tâm khảm của bao cán bộ chiến sỹ trên những đoàn tàu không số năm xưa và mãi mãi không phai mờ trong trái tim Tổ quốc.

Xuất phát từ nhu cầu chi viện của chiến trường miền Nam trong những năm bom đạn ác liệt, từ thế mạnh về bờ biển dài của đất nước, những con tàu không số đầu tiên đã xuất bến dưới tên “Tập đoàn đánh cá sông Gianh” và sau đó là Đoàn 759 - Đoàn 125 ngày nay, đã mở ra tuyến đường vận tải chiến lược trên biển, thể hiện được ý chí giành độc lập của toàn dân tộc ta. Trong gần 14 năm hoạt động liên tục và bền bỉ, đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành “con đường huyền thoại”, được đánh giá là kỳ tích sáng tạo của Việt Nam trong chiến tranh nhân dân ở thời đại Hồ Chí Minh.

Mỗi chuyến đi của những con tàu không số là những câu chuyện về lòng dũng cảm, về đức hy sinh, về tài trí; là những câu chuyện cảm động về tình đồng đội, về tinh thần vượt khó, chịu đựng gian khổ, xông pha nơi nguy hiểm, vượt qua sóng to gió cả, xuyên qua hàng rào ngăn chặn của tàu chiến, máy bay, ra đa của địch. Trải qua bao gian khổ, hi sinh, những con người quả cảm trên tuyến đường huyền thoại cùng những con tàu không số đã làm nên kỳ tích. Từ những con tàu vỏ gỗ đầu tiên đến những con tàu vỏ sắt sau đó, từ những con tàu trọng tải một vài chục tấn đến những con tàu có trọng tải hàng trăm tấn đã được hạ thủy và vận chuyển được hàng trăm ngàn tấn vũ khí, thuốc men và hàng vạn cán bộ, chiến sỹ, kịp thời chi viện cho chiến trường miền Nam.

Do vị trí chiến lược hết sức quan trọng của tuyến đường, Mỹ ngụy đã dùng mọi thủ đoạn tinh vi, với các loại vũ khí tối tân hiện đại để phong tỏa đánh phá,

hòng ngăn chặn và cắt đứt tuyến đường chi viện của ta trên biển. Những con tàu không số trở thành mục tiêu săn lùng của máy bay, tàu chiến Mỹ - nhất là sau sự kiện Vũng Rô (Phú Yên) ngày 16/02/1965, con đường vận chuyển quân sự chiến lược trên biển của ta đã không còn giữ được bí mật nữa. Địch đã tăng cường trinh sát, ngăn chặn, Hạm đội 7 của Mỹ và quân đội Việt Nam Cộng hòa đã phong tỏa mọi cửa biển, lạch sông..., chúng luôn lùng sục, truy quét, đánh phá ác liệt suốt đêm ngày, nhưng vẫn không ngăn chặn được sự vươn dài của tuyến đường. Những con tàu của ta đã vận chuyển theo phương thức mới như đi xa bờ, đi ra đường hàng hải Quốc tế..

Trên tuyến đường gian lao vất vả đó, có biết bao cán bộ, chiến sỹ đã anh dũng hy sinh. Có nhiều con tàu “không số” đã vĩnh viễn nằm lại dưới biển khơi. Bao người con ưu tú đã không trở về. Tên tuổi của các anh hùng liệt sỹ sẽ mãi mãi sống cùng với trang sử hào hùng của dân tộc - những người con đã góp xương máu của mình mang lại độc lập tự do cho Tổ quốc.

Để thêm một lần nữa ghi lại đầy đủ hơn công lao to lớn và tri ân sự hi sinh cao cả của những con người đã làm nên đường Hồ Chí Minh trên biển, để thế hệ trẻ hôm nay thêm hiểu về những chiến công oai hùng của cha anh; Và đặc biệt là nhân kỉ niệm 50 năm ngày truyền thống Đường Hồ Chí Minh trên biển, Dự án Văn hóa Uống nước nhớ nguồn thuộc Trung tâm Thông tin Truyền thông Vì môi trường phát triển - Liên hiệp các Hội KH&KT Hà Nội chủ trì thực hiện xuất bản cuốn sách HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN với sự phối hợp của Nhà xuất bản Thông tấn xã Việt Nam. Đây là cuốn sách tiếp nối sau 7 cuốn sách của bộ sách HUYỀN THOẠI VIỆT NAM đã được Dự án Văn hóa Uống nước nhớ nguồn xuất bản về các địa danh lịch sử của đất nước để tôn vinh những giá trị cao cả mà các thế hệ cha anh đã tạo dựng cho cuộc sống hòa bình, hạnh phúc hôm nay.

Trong khuôn khổ thời gian có hạn và điều kiện cho phép, chúng tôi đã cố gắng sưu tầm các sử liệu và hồi ức của các cán bộ, chiến sỹ trên những đoàn tàu không số năm xưa và những người đã một thời gắn bó với tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển huyền thoại để xây dựng nên nội dung cuốn sách với mong muốn tái hiện lại được tầm vóc lịch sử của đường Hồ Chí Minh trên biển cũng như viết nên một thiên anh hùng ca bất diệt về ý chí và lòng quả cảm của quân và dân ta, tô đẹp thêm truyền thống kiên cường bất khuất của dân tộc Việt Nam Anh hùng.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN xin mở trang cùng bạn đọc.

BAN BIÊN TẬP

**ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN
MỘT SÁNG TẠO CHIẾN LƯỢC CỦA ĐẢNG
TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC
BÀI HỌC CÒN NGUYÊN GIÁ TRỊ TRONG SỰ NGHIỆP
XÂY DỰNG VÀ BẢO VỆ TỔ QUỐC HIỆN NAY**

*Đại tướng **PHÙNG QUANG THANH**
Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Bí thư Quân ủy Trung ương,
Bộ trưởng Bộ Quốc phòng*

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 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 những anh hùng liệt sỹ 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 chủ nghĩa xã hội. 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,

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

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.

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 đã 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 lược 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 Giơnevơ 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 Giơnevơ, 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 nhằm tiêu diệt phong trào cách mạng miền Nam.

Trước tình hình đó, tháng 01 - 1959, Ban Chấp hành Trung ương Đảng Lao động Việt Nam tổ chức Hội nghị lần thứ 15 (Khóa 2). Hội nghị đã 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

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Đại tướng Phùng Quang Thanh - Ủy viên Bộ Chính trị, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng chụp ảnh cùng các đại biểu đoàn CCB và thân nhân các CCB Đoàn tàu không số.

Ảnh Nguyễn Ái

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, lực lượng vũ trang cách mạng miền Nam đã 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 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 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 kim kẹp, lũng 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 “Vi 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

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

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 đã 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 một 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 lực lượng vũ trang 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 gắn 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 chuyến 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, nguy 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 trực tiếp đảm đương nhiệm vụ vận chuyển, chi viện đường biển cho các chiến trường miền Nam. Đến ngày 24/01/1964, 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

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

5, Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ được 89 chuyến tàu với gần 5 nghìn 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 đẩy mạnh hoạt động tuần tiễu ngăn chặn, chống xâm nhập. Đoàn 125 đã 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 trở nên gay gắt, đường Hồ Chí Minh trên biển phải tạm dừng hoạt động. Tính chung 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 4 trăm 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 Xiha-núc Vin (Campuchia). Bằng cách này, Đoàn 125 đã đưa vào chiến trường miền Nam hơn 90 nghìn tấn hàng hóa, trong đó có hơn 20 nghìn tấn vũ khí, đạn dược. Từ cuối năm 1970, sau khi tuyến đường vận chuyển qua cảng Xiha-núc Vin 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 Malaixia, 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 và lương thực cần thiết cho một chuyến đi dài ngày; phải đối mặt với bao thách thức, cam go, nhưng bằng con đường này, Đoàn 125 đã giao được 301 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 Pari được ký kết (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.

Như vậy, 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 đảm bảo chi viện cho các chiến trường miền Nam. Mặc dù số lượng vũ khí và hàng hóa mà Đoàn 125 vận chuyển bằng đường Hồ Chí Minh trên biển còn khiêm

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

tồn so với lượng hàng hóa, vũ khí vận chuyển qua đường Hồ Chí Minh trên bộ, nhưng nó lại 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 tuy đầy 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 một sứ mệnh cực kỳ 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. Ngoài ra, 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 ta.

Có thể nói, 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 tới mức 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, bè 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 một lần nữa chứng minh về tầm quan trọng của biển, đảo đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa. Trong giai đoạn cách mạng mới hiện nay, 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 tới toàn thể nhân loại, 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. Do đó, nhiệm vụ của Hải quân nhân dân Việt Nam 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 hoà 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.

MỞ TUYẾN VẬN TẢI QUÂN SỰ TRÊN BIỂN CHI VIỆN CHO CÁCH MẠNG Ở MIỀN NAM MỘT QUYẾT ĐỊNH LỊCH SỬ

Phó đô đốc **TRẦN THANH HUYỀN**
Bí thư Đảng ủy, Chính ủy Quân chủng Hải quân



Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của nhân dân ta đã kết thúc thắng lợi cách đây hơn 36 năm. Có được thắng lợi vĩ đại ấy, trước hết là nhờ sự lãnh đạo sáng suốt, tài tình của Đảng Cộng sản Việt Nam và Chủ tịch Hồ Chí Minh vĩ đại. Đảng Cộng sản Việt Nam và Chủ tịch Hồ Chí Minh đã đề ra đường lối và phương pháp cách mạng

đúng đắn, sáng tạo, trong đó có quyết định mở con đường vận tải chiến lược trên biển Đông chi viện cho chiến trường miền Nam. Đường Hồ Chí Minh trên biển cùng với con đường vận tải xuyên Trường Sơn mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh kính yêu là hai con đường “huyết mạch” chủ yếu cung cấp vũ khí, khí tài, đạn dược, thuốc men và đưa, đón cán bộ, chiến sĩ cho tiền tuyến lớn miền Nam đánh đế quốc Mỹ xâm lược và tay sai.

Cũng như đường vận tải trên dãy Trường Sơn, con đường vận tải trên biển Đông chi viện cho miền Nam đánh Mỹ và tay sai là biểu hiện của lòng yêu nước

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

vô hạn, ý chí quyết tâm sắt đá của nhân dân ta quyết đánh và quyết thắng kẻ thù xâm lược; con đường “huyền thoại” với biết bao kỳ tích anh hùng, mà giá trị của nó mang ý nghĩa, tầm vóc lịch sử to lớn đối với sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước; khẳng định sự đúng đắn, sáng tạo của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh trong lãnh đạo, chỉ đạo tổ chức hoạt động của con đường vận tải chi viện trên biển mà thời điểm khởi đầu của nó tính đến nay đã tròn 50 năm.

Tháng 01 - 1959, Hội nghị lần thứ 15 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khoá II) xác định đường lối phát triển cơ bản của cách mạng ở miền Nam là khởi nghĩa giành chính quyền về tay nhân dân. Dựa vào lực lượng chính trị của quần chúng là chủ yếu, kết hợp với lực lượng vũ trang để đánh đổ sự thống trị của đế quốc, phong kiến, dựng lên chính quyền của nhân dân.

Nghị quyết 15 của Trung ương Đảng đã mở ra bước ngoặt, đánh dấu sự chuyển hướng chỉ đạo chiến lược cách mạng miền Nam từ đấu tranh chính trị kết hợp đấu tranh chính trị với đấu tranh vũ trang và chuẩn bị cho cuộc kháng chiến lâu dài để giành thắng lợi. Trên cơ sở đó Đảng ta xác định phải nhanh chóng tổ chức chi viện sức người, sức của, vũ khí cho miền Nam đánh giặc. Ngày 19/5/1959, Tổng Quân ủy và Bộ Quốc phòng quyết định thành lập “Đoàn công tác Quân sự đặc biệt” sau đó đổi tên là Đoàn 559, có nhiệm vụ mở đường giao thông vận chuyển hàng quân sự cho cách mạng miền Nam, trước mắt là cho Liên khu 5 và tổ chức đưa, đón bộ đội, cán bộ từ Bắc vào Nam và từ Nam ra Bắc.

Tháng 7 - 1959, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Tiểu đoàn vận tải thủy 603 lấy tên là “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”, làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí bằng thuyền buồm vào chi viện cho Khu 5. Nhưng cuối tháng 01-1960, Tiểu đoàn 603 thực hiện chuyến đi đầu tiên chở 5 tấn vũ khí, thuốc men vào Khu 5 đã không thể tới bến, 5 trong 6 đồng chí cùng con thuyền mãi mãi không bao giờ trở lại. Chuyến đi đầu tiên không thành công ấy đã cho thấy phương thức vận tải thủ công ven biển không còn thích hợp và không thể đáp ứng được yêu cầu vận tải chi viện của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Xét thấy phương thức vận tải bằng thuyền buồm không khả thi, Tổng Quân ủy và Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Tiểu đoàn vận tải thủy 603 ngừng hoạt động và giải thể, sáp nhập vào lực lượng của Đoàn 559; đồng thời chỉ đạo Bộ Tổng Tham mưu nghiên cứu tìm phương án tổ chức vận tải đường biển phù hợp với tình hình và khả năng của ta.

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

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

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”⁽¹⁾. 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...”⁽²⁾. 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.

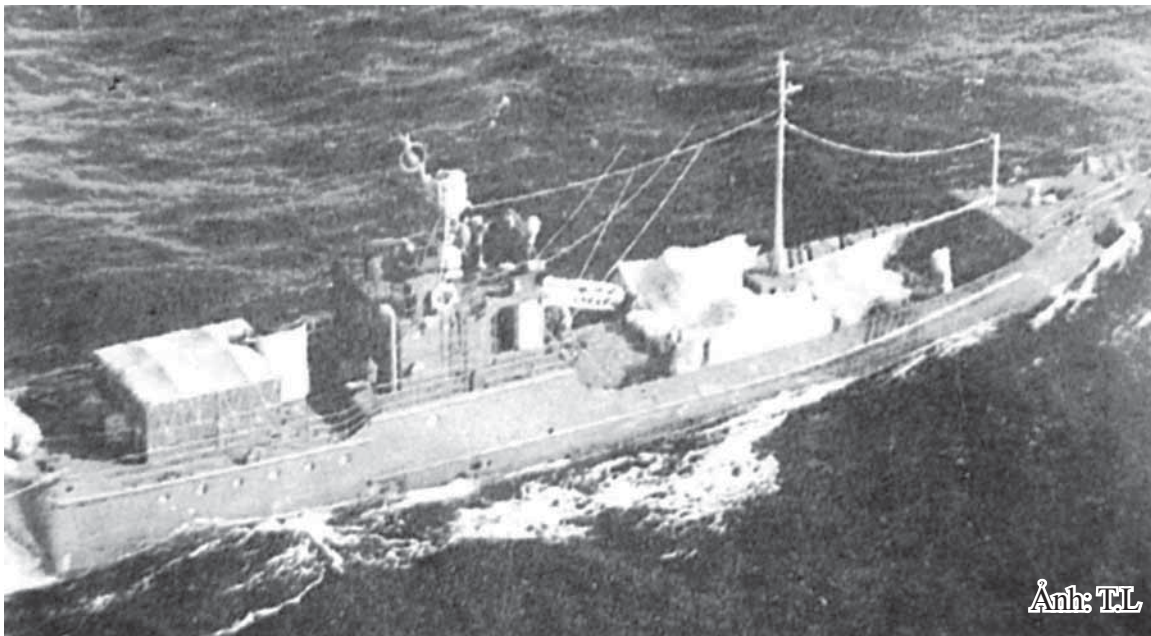
Chấp hành sự chỉ đạo của Thường trực Quân ủy Trung ương, quý I năm 1961, Bộ Tổng Tham mưu đã hoàn thành Đề án xây dựng và tổ chức con đường vận chuyển chiến lược trên biển chi viện cho chiến trường miền Nam, được Thường trực Quân ủy Trung ương phê duyệt. Đề án đã nêu rõ phương châm tổ chức vận tải; Phương pháp tiến hành; Nguyên tắc xây dựng lực lượng; Nhiệm vụ cụ thể và tổ chức biên chế đơn vị; trong đó nhấn mạnh: Tận dụng mọi hình thức hợp pháp, bất hợp pháp, bất hợp pháp là chủ yếu; xây dựng khả năng chuyên môn và phương tiện ở miền Bắc, đồng thời tranh thủ sự giúp đỡ của miền Nam kiên quyết bảo vệ hàng trong mọi trường hợp, khi không bảo vệ được hàng thì triệt để thủ tiêu, không để lọt vào tay địch; tuyệt đối giữ bí mật mọi kế hoạch hoạt động của cơ quan, đơn vị. Phải gọn, nhẹ, bảo đảm chất lượng; tập trung nhanh chóng xây dựng thủy đội thuyền buồm kết hợp máy đẩy, nghiên cứu tổ chức thủy đội hải quân để không bị động về thời tiết. Cán bộ và thủy thủ, yêu cầu phải có trình độ giác ngộ chính trị cao, chuyên môn giỏi, sức khỏe tốt... Bộ Tổng Tham mưu đã đề nghị thành lập đơn vị vận tải mang mật danh là Đoàn 759 và đề nghị phát hiện tuyển chọn những người ở Nam Bộ và Liên khu 5 có kinh nghiệm đi biển đang công tác ở Bộ Thương nghiệp, Cục Nông trường, Cục Hải quân và Tổng cục Thủy sản... đưa về xây dựng Đoàn.

(1) (2) Hồ sơ số 285 - Phòng Quân ủy Trung ương, Hồ sơ lưu tại Trung tâm Lưu trữ Bộ Quốc phòng.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Trong khi chuẩn bị để tổ chức xây dựng lực lượng vận chuyển đường biển theo đề án của Bộ Tổng Tham mưu, Bộ Chính trị chỉ thị Trung ương Cục miền Nam chỉ đạo các tỉnh ven biển Nam Trung Bộ và Nam Bộ chủ động chuẩn bị bến bãi và tổ chức đưa thuyền vượt biển ra miền Bắc vừa để thăm dò, nắm tình hình và nghiên cứu tuyến vận chuyển trên biển, vừa nhận vũ khí về kịp thời cung cấp cho phong trào đấu tranh cách mạng ở địa phương. Từ ngày 7 - 8 đến 28/8/1961, lần lượt bốn đội thuyền với 28 cán bộ, chiến sĩ của các tỉnh Cà Mau, Trà Vinh và Bến Tre (trong đó Bến Tre có hai đội) đã vượt biển thành công ra đến miền Bắc; đến tháng 5 - 1962, đội thuyền của tỉnh Bà Rịa có 6 người, cũng có mặt ở miền Bắc để nhận vũ khí. Đó chính là một trong những lực lượng và phương tiện ban đầu về xây dựng Đoàn 759.

Ngày 23/10/1961, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Đoàn 759 đặt dưới sự quản lý, chỉ đạo trực tiếp của Bộ Quốc phòng, làm nhiệm vụ vận tải đường biển chi viện miền Nam. Đó là dấu mốc quan trọng đầu tiên của lực lượng vận tải trên biển, đồng thời cũng là dấu mốc mở con đường vận tải chiến lược này. Lực lượng đầu tiên về xây dựng Đoàn là các đội thuyền của 3 tỉnh Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre và một số cán bộ, chiến sĩ của Khu 5 tập kết ra Bắc. Ngày 12/2/1962, Tổng cục Chính trị ra quyết định thành lập Đảng ủy Đoàn 759 đặt dưới sự lãnh đạo chỉ đạo trực tiếp về công tác Đảng, công tác chính trị của Quân ủy Trung ương và Tổng cục Chính trị.



Một trong những chuyến tàu của đoàn tàu không số trên đường vận chuyển vũ khí chi viện miền Nam

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Ngay sau khi thành lập, với tinh thần khắc phục khó khăn, quyết tâm cao nhất để nhanh chóng thực hiện nhiệm vụ, cán bộ, chiến sĩ Đoàn 759 do Trung tá Đoàn Hồng Phước làm Đoàn trưởng vừa từng bước xây dựng lực lượng, ổn định đơn vị, vừa khẩn trương chuẩn bị phương tiện tàu thuyền cùng các mặt bảo đảm khác để sớm vận chuyển hàng vào miền Nam. Chuyến đi trinh sát của đội thuyền do đồng chí Bông Văn Dĩa phụ trách vào Nam đầu tháng 4 - 1962 và trở lại miền Bắc tháng 8 - 1962 thành công đã mang lại niềm tin thắng lợi ban đầu cho đơn vị.

Ngày 11/10/1962, chiếc tàu vỏ gỗ đầu tiên số hiệu 41 mang tên “Phương Đông 1” rời bến Đồ Sơn, Hải Phòng chở gần 30 tấn vũ khí đã vượt qua sự kiểm soát của địch vào cập bến Vàm Lũng, Cà Mau sáng ngày 19/10/1962 an toàn. Thành công của tàu Phương Đông 1 đã chính thức “dệt nên” một con đường nối liền hậu phương lớn miền Bắc với nơi xa nhất, khó khăn gian khổ nhất của chiến trường miền Nam là Nam Bộ. Tiếp sau đó, từ ngày 19/10 đến 14/12/1962, lần lượt ba chiếc tàu vỏ gỗ số 54, 42, 55 mang tên “Phương Đông 2”, “Phương Đông 3” và “Phương Đông 4” rời bến Đồ Sơn chở vũ khí vượt qua các khu vực kiểm soát của địch vào cập bến Vàm Lũng, Cà Mau. Trong vòng 2 tháng đầu tiên ra quân, Đoàn 759 đã thực hiện thắng lợi 4 chuyến tàu, vận chuyển được 112 tấn hàng vào chiến trường Nam Bộ. Đó là kết quả có ý nghĩa hết sức to lớn. Trong khi việc mở đường bộ vận chuyển trên dãy Trường Sơn vô cùng gian nan, vất vả nhưng mới chỉ vươn đến được tới Khu 5, mà tình hình ở vùng đất cực Nam Tổ quốc đang rất cần chi viện vũ khí, khí tài để đáp ứng yêu cầu phát triển của lực lượng cách mạng, thì việc Đoàn 759 đưa được hơn 100 tấn vũ khí vào cung cấp cho Khu 9 thực sự là một kỳ tích. Nếu đi theo đường bộ lúc đó, mỗi người gửi 25 Kg, thì để đưa được khối lượng hàng hóa, vũ khí trên phải cần khoảng 4.480 người đi liên tục trong vài tháng trời và phải có một khối lượng lương thực, thực phẩm bảo đảm cho từng ấy con người trong thời gian vận chuyển, chưa kể những hao hụt trên đường vận tải. Đây là thành công có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, bởi thành công này không chỉ đơn thuần là mang được vũ khí vào miền Nam đánh giặc, mà còn mang lại niềm tin vững chắc vào Đảng, vào Chủ tịch Hồ Chí Minh kính yêu và hậu phương lớn miền Bắc xã hội chủ nghĩa, qua đó củng cố ý chí quyết tâm, tạo nên sức mạnh đánh thắng giặc Mỹ xâm lược của đồng bào, chiến sĩ Nam Bộ. Những vũ khí được đưa vào miền Nam đã góp phần cung cấp cho quân, dân ta tiến công và đập tan những cuộc càn quét, khủng bố của địch, trong đó có chiến thắng vang dội Ấp Bắc (2/01/1963), tạo thành phong trào “Thi đua Ấp Bắc, giết giặc lập công” phát triển lan rộng trong cả nước. Những thành công đầu tiên đã cổ vũ cán bộ chiến sĩ của Đoàn 759 và ở các bến bãi

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đón nhận tàu của Đoàn 962 thuộc Khu 9 tích cực phấn đấu để đưa được nhiều chuyến tàu chở hàng vào chi viện cho miền Nam.

Được Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng thường xuyên chỉ đạo và Bộ Giao thông vận tải cùng các xưởng đóng tàu I và III (Hải Phòng) tích cực giúp đỡ, Đoàn 759 đã được trang bị một số tàu vỏ sắt mới với trọng tải từ 40 - 65 tấn và một số tàu vỏ gỗ khác để làm phương tiện vận chuyển. Với phương châm “vừa làm, vừa học, vừa rút kinh nghiệm, táo bạo, bí mật, bất ngờ”, từ năm 1963 đến giữa tháng 2 - 1965 cán bộ, chiến sĩ Đoàn 759 dưới sự lãnh đạo, chỉ đạo của Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng và từ cuối năm 1963 chuyển về chịu sự lãnh đạo, chỉ đạo trực tiếp của Thường vụ Đảng ủy Bộ Tư lệnh Hải quân, được đổi tên là Đoàn 125, đã phối hợp chặt chẽ với các bến, bãi ở hai đầu tuyến đường, bằng sự thông minh, khôn khéo, linh hoạt và lòng dũng cảm, thực hiện thắng lợi 86 lần/chuyến tàu chở 4.912 tấn vũ khí và gần 300 cán bộ quân đội, cơ quan dân, chính, Đảng của Trung ương vào chiến trường Nam Bộ, Nam Trung Bộ và ven biển Khu 5, đặc biệt các tỉnh Nam Trung Bộ, Khu 5 là những nơi tình hình bến bãi rất khó khăn, phức tạp không bảo đảm an toàn cả về góc độ hàng hải cũng như về an toàn, bí mật của từng chuyến hàng và của cả con đường. Vũ khí, khí tài của Đoàn 125 đã kịp thời cung cấp cho hai trung đoàn bộ đội chủ lực Miền tham gia đợt 2 của chiến dịch Bình Giã, góp phần làm nên thắng lợi của chiến dịch đầu tiên của bộ đội chủ lực trên chiến trường Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ, đánh bại các chiến thuật “Trục thẳng vận” và “Thiết xa vận” của địch, đánh dấu sự thất bại của chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” của đế quốc Mỹ ở miền Nam Việt Nam.

Như vậy, trong thời gian hơn 2 năm từ cuối năm 1962 đến đầu năm 1965 những con tàu của Đoàn tàu “không số” như những con thoi lặng lẽ, âm thầm rời cập bến, đương đầu với biết bao khó khăn, vất vả, hiểm nguy của sóng gió biển khơi và sự rình rập của kẻ thù, cùng với sự hỗ trợ, bảo vệ của lực lượng ở các bến bãi, thực hiện thành công 90 lần/chuyến đưa được hơn 5.024 tấn hàng tới đích an toàn, đó là một con số kỷ lục. Trong hoàn cảnh của những năm tháng lịch sử ấy, kết quả đó thực sự là một kỳ tích tuyệt vời (1). Trong giai đoạn khó khăn, hàng ngàn tấn vũ khí vận chuyển vào Nam Bộ và Nam Trung Bộ được tiếp tục vận chuyển cung cấp cho các mặt trận nóng bỏng nhất trên chiến trường miền Nam nơi mà cuộc chiến đấu phải tính đến từng khẩu súng, từng viên đạn, thì giá trị của số vũ khí hàng hoá đó được nhân lên gấp bội. Nhờ sự chi viện kịp thời vũ khí trang bị của tuyến vận tải trên biển mà các lực lượng bộ đội địa phương, bộ đội chủ lực Miền đánh địch giành nhiều thắng lợi và phát triển thế tiến công mở các chiến dịch tiêu diệt lớn quân địch trong mùa khô 1964 - 1965; góp phần

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

quan trọng tạo thế và lực mới của ta ở trên chiến trường, dần làm thay đổi cục diện của cuộc chiến tranh có lợi cho ta, làm cho đế quốc Mỹ từ chủ động chuyển sang thế bị động, buộc phải thay đổi chiến lược, nhưng cuối cùng chúng cũng không thể cứu vãn được tình thế, ngày càng lún sâu vào thất bại.

Sau sự kiện bị lộ của tàu C143 ở bến Vũng Rô thuộc tỉnh Phú Yên tháng 02 - 1965, quân Mỹ và quân đội Sài Gòn đã tập trung nhiều lực lượng, phương tiện hiện đại của không quân, hải quân tạo thành một hệ thống kiểm soát dày đặc trên khắp các vùng biển từ gần bờ đến khơi xa, từ vùng biển chủ quyền của Việt Nam ra đến các vùng biển quốc tế. Chúng tiến hành theo dõi giám sát liên tục, đánh phá ngăn cản hết sức quyết liệt hàng tiêu diệt những con tàu vận tải của ta, chặt đứt con đường biển không cho chúng ta đưa hàng vào chi viện cho miền Nam. Song dù kẻ địch có huy động lực lượng, phương tiện hiện đại nhiều đến đâu dùng những biện pháp, thủ đoạn ngăn chặn tinh vi, xảo quyệt đến thế nào cũng không ngăn cản được những con tàu của ta đưa hàng vào chiến trường. Địch càng đánh phá ngăn chặn ác liệt, con đường vận chuyển trên biển càng phát triển; có tuyến hành trình dài hơn 3.500 hải lý đi từ Hải Phòng qua eo biển Quỳnh Châu ở phía Bắc của đảo Hải Nam (Trung Quốc) ra khu vực biển giữa Bắc Philippin và Hồng Công, đi sang phía Tây của Philippin và Đông quần đảo Trường Sa, vòng xuống ven biển Malaixia, đến sát Xingapo, qua vịnh Thái Lan rồi về vùng biển Tây Nam để tìm cách vào bến giao hàng. Vượt lên trên những gian khổ, mất mát hy sinh do giông bão và sự truy cản của kẻ thù, cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 đã đấu trí quyết liệt với địch, nhiều chuyến đi bị máy bay, tàu chiến của địch phát hiện giám sát gắt gao phải quay lại, một số chuyến phải chiến đấu và hủy tàu cùng toàn bộ vũ khí không để rơi vào tay quân thù, khiến cho chúng phải kinh hoàng và thán phục trước tinh thần chiến đấu dũng cảm ngoan cường, hành động anh hùng của “bộ đội tàu vận tải Bắc Việt”. Từ quý IV năm 1965 đến tháng 4 - 1972, thực hiện các phương án phá thế bao vây của địch, Đoàn 125 đã thực hiện 71 lần chuyến tàu có 12 chuyến thành công với hơn 688 tấn hàng; từ năm 1972 đến tháng 4 - 1975, Đoàn 371 của Khu 9 bằng hình thức công khai hợp pháp đưa thuyền vượt biển ra Bắc nhận hàng đã thực hiện được 37 chuyến chở hơn 620 tấn hàng vào Nam Bộ. Cùng với vận chuyển trực tiếp vào chiến trường, chúng ta đã nắm thời cơ, điều kiện thuận lợi địch ngừng đánh phá miền Bắc tổ chức vận chuyển hàng từ Hải Phòng vào Nam Quân khu 4 để chuyển tiếp ra chiến trường theo đường Trường Sơn. Từ tháng 11 - 1968 đến tháng 4 - 1970, trong chiến dịch VT5 lực lượng vận chuyển của Đoàn 125 đã vận chuyển được 34.776 tấn hàng vào cảng sông Gianh; năm 1970 chở được 3.141 tấn và từ năm 1973 đến đầu năm 1975 đã chở được 51.906 tấn vào Nam Khu 4 và Đông Hà

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Quảng Trị chi viện gián tiếp cho chiến trường. Trong cuộc tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975, Đoàn đã thực hiện hơn 100 chuyến tàu phục vụ chiến đấu chở 8.721 tấn hàng, 50 xe tăng và xe cơ giới cùng 17.475 người ra phía trước; góp phần làm nên đại thắng mùa Xuân 1975, kết thúc thắng lợi cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của nhân dân ta. Thực tiễn kết quả đó là minh chứng khẳng định giá trị, tầm quan trọng to lớn của con đường đối với cuộc chiến tranh vệ quốc vĩ đại của dân tộc.

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”⁽¹⁾.

Thành công của đường Hồ Chí Minh trên biển là thắng lợi của lòng quyết tâm chiến thắng kẻ thù và sự sáng tạo của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta mà trực tiếp là của lực lượng cán bộ, chiến sĩ làm nhiệm vụ trên tuyến đường này.

Đường Hồ Chí Minh trên biển thực sự là một kỳ công chiến lược khẳng định chủ trương mở đường vận tải trên biển là một quyết định hết sức đúng đắn, sáng tạo trong lãnh đạo, chỉ đạo chiến tranh của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh. Đó chính là một quyết định lịch sử dẫn đến những thắng lợi to lớn trên con đường huyền thoại - đường Hồ Chí Minh trên biển, một trong những kỳ tích to lớn của quân, dân ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đầy gian khổ, hy sinh nhưng đã giành thắng lợi, vô cùng vẻ vang.

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.

(1). Bài viết của Đại tướng Võ Nguyên Giáp, đường Hồ Chí Minh một sáng tạo chiến lược của Đảng, Nxb QĐND, H, 1999, tr.24.

HUYỀN THOẠI

một tuyến đường

trên biển

Trong lịch sử chiến tranh, chưa từng có một con đường vận tải trên biển như tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển của dân tộc ta. Tuyến đường ấy thực sự là một cuộc đấu trí mà ngoài sự mưu trí, sức sáng tạo đầy khâm phục, còn là ý chí, là khát vọng giải phóng dân tộc cháy bỏng của nhân dân ta. Vì thế, tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành một “Huyền thoại”, một kỳ tích đầy tự hào của dân tộc Việt Nam, là một trong những đóng góp quan trọng làm nên chiến thắng cuối cùng của cuộc kháng chiến.

HUYỀN THOẠI MỘT TUYẾN ĐƯỜNG TRÊN BIỂN

Sau Hiệp định Giơ-ne-vơ về chấm dứt chiến tranh, lập lại hòa bình ở Đông Dương (tháng 7 năm 1954), không những không thi hành Hiệp định, Mỹ còn ngang nhiên tuyên bố: “Mỹ không bị hiệp định này ràng buộc”.

Với mưu đồ thống trị miền Nam nước ta bằng chủ nghĩa thực dân mới, âm mưu chia cắt lâu dài nước ta, đế quốc Mỹ ráo riết thực hiện hất cẳng thực dân Pháp và dựng lên một chính quyền tay sai ở miền Nam... Như vậy, vừa mới hòa bình chưa được bao lâu, nước ta lại phải bắt đầu thời kỳ chống Mỹ, cứu nước đầy gian khổ, hy sinh.

Nhận rõ bản chất xâm lược và những mưu đồ đen tối của đế quốc Mỹ, ngay từ tháng 9 năm 1954, Bộ chính trị đã họp và ra Nghị quyết quan trọng về “Tình hình mới, nhiệm vụ mới và chính sách mới của Đảng”; trong đó đặc biệt nhấn mạnh tới tình hình cách mạng miền Nam.

Trong khi đó ở miền Nam, đồng bào ta một lòng hướng về cách mạng; tiếp tục đấu tranh kiên cường chống kẻ thù mới của dân tộc. Đặc biệt là trong những năm 1959-1960, phong trào đã dâng cao với cuộc đồng khởi rộng khắp ở miền Nam.

Trước phong trào đấu tranh mạnh mẽ của nhân dân ta, Mỹ - Diệm vút bỏ mặt nạ “thực thi dân chủ” thẳng tay đàn áp, khủng bố... Nhân dân ta ở miền Nam không còn con đường nào khác hơn là phải vùng lên chống lại kẻ thù. Cuộc đấu tranh ngày càng phát triển sâu rộng và đặt ra những yêu cầu mới nhằm tiến tới phát triển phong trào đấu tranh vũ trang.

Thực tiễn nóng bỏng của Cách mạng miền Nam trong những năm cuối thập niên 50 đầu thập niên 60 của thế kỷ XX vừa là điều kiện, vừa đặt ra những yêu

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Nguyên Tổng Bí thư LÊ KHẢ PHIÊU:

“Cái vĩ đại trong đường lối chiến tranh cách mạng của dân tộc ta thể hiện ở đường Hồ Chí Minh trên biển. Đây là bài học lịch sử quan trọng. Đường Hồ Chí Minh trên biển là kỳ tích có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc”.

cầu bức bách đòi hỏi Đảng ta cần chuyển hướng chỉ đạo chiến lược, tìm ra con đường đưa cách mạng miền Nam tiến lên.

Từ yêu cầu đó, ngày 13 tháng 01 năm 1959 Hội nghị Trung ương Đảng lần thứ 15 đã xác định nhiệm vụ cách mạng Việt Nam trong giai đoạn mới và vạch ra đường lối tiến lên của cách mạng miền Nam, vạch ra mục tiêu và phương pháp cách mạng cũng như mối quan hệ giữa hai nhiệm vụ chiến lược ở hai miền Nam - Bắc nhằm tiến tới giải phóng miền Nam, bảo vệ miền Bắc, thống nhất đất nước... Trong nghị quyết, Đảng ta dự kiến: “Cuộc khởi nghĩa của nhân dân miền Nam cũng có khả năng chuyển thành cuộc đấu tranh vũ trang trường kỳ giữa ta và địch. Đảng phải thấy trước khả năng ấy để chuẩn bị chu đáo và chủ động đối phó với mọi tình thế.”.

Nghị quyết 15 có một ý nghĩa vô cùng quan trọng, đáp ứng nguyện vọng bức thiết của đông đảo quần chúng và như một luồng gió mới thổi bùng ngọn lửa cách mạng miền Nam vốn đang âm ỉ cháy. Tháng 01 - 1960 Bến Tre đồng khởi. Chỉ trong hơn một năm, phong trào Đồng khởi đã lan rộng từ Nam bộ ra khu V, từ Tây Nguyên xuống đồng bằng. Phong trào ngày càng chuyển mạnh sang thế tiến công: Từ 14 - 25/9/1960 tại 14 tỉnh Nam Bộ, cao trào đồng khởi đã phát triển rộng khắp khiến cho kẻ địch vô cùng hoang mang, nhưng chúng cũng điên cuồng không từ một thủ đoạn tàn ác nào để đàn áp những người yêu nước.

Từ phong trào cách mạng sôi động ấy, ngày 20/12/1960, Mặt trận dân tộc giải phóng miền Nam ra đời tại Tây Ninh. Ngay sau đó, tháng 01/1960 Bộ Chính Trị đã chỉ thị: “Tích cực tiêu diệt sinh lực địch, làm tan rã chính quyền và lực lượng địch trên phạm vi ngày càng rộng lớn...; tạo điều kiện và thời cơ thuận lợi đánh đổ chính quyền Mỹ - Diệm”.

Trên miền Bắc, sau Nghị quyết 15, tháng 2/1959 Tổng Quân ủy (tức Đảng ủy Quân sự Trung ương sau này) đã họp Hội nghị mở rộng quán triệt Nghị quyết 15 và bàn về nhiệm vụ chi viện cho cách mạng miền Nam và quyết định chuẩn bị đưa quân vào Nam chiến đấu. Chấp hành Nghị quyết 15 của Trung ương Đảng và Nghị quyết của Tổng Quân ủy, cùng với việc đẩy mạnh nhiệm vụ xây dựng quân đội cách mạng chính quy và từng bước hiện đại, việc chuẩn bị lực



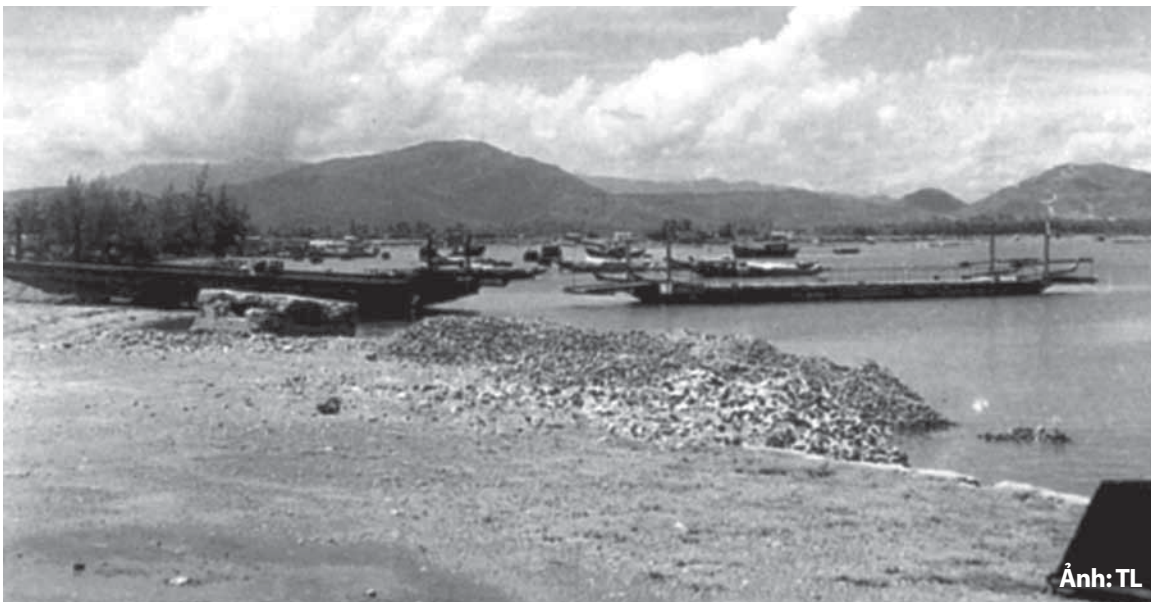
ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

lượng và vật chất chi viện cho miền Nam cũng được xúc tiến tích cực. Theo chỉ thị của Bộ Chính trị, tháng 5/1959, Tổng quân ủy quyết định lập một cơ quan nghiên cứu mở đường vận tải trên bộ để vận chuyển vũ khí, con người chi viện cho miền Nam. Tháng 7/1959, Tổng quân ủy quyết định tổ chức đường vận tải trên biển.

Sau một thời gian nghiên cứu, ngày 19 tháng 5 năm 1959, Đoàn vận tải quân sự 559 được thành lập. Lực lượng nòng cốt đầu tiên của đoàn gồm 2 tiểu đoàn là tiểu đoàn 301 và tiểu đoàn vận tải thủy 603. Trong đó, tiểu đoàn 301 vận tải đường bộ gồm 500 cán bộ chiến sỹ. Còn tiểu đoàn 603 gồm 107 cán bộ chiến sỹ (*lúc mới thành lập đóng quân ở thôn Thanh Khê, xã Thạch Trạch, huyện Bố Trạch, Quảng Bình*) với nhiệm vụ ban đầu là nghiên cứu và thực hiện ý đồ của Tổng quân ủy Trung ương nhằm thực hiện chi viện cho chiến trường bằng đường biển. Song, để giữ bí mật, tiểu đoàn mang tên “Tập đoàn đánh cá sông Gianh”.

Biên chế của tiểu đoàn 603 gồm 2 đại đội: Đại đội 1 do trung úy Nguyễn Bất làm đại đội trưởng, trung úy Đông Yên làm chính trị viên; Đại đội 2 do trung úy Lê Quang làm đại đội trưởng và trung úy Trương Kia làm chính trị viên. Tiểu đoàn bộ gồm các đồng chí: Thượng úy Nguyễn Long phụ trách công tác chính trị; đồng chí Đinh Trục phụ trách thuyền, buồm, dây, lưới; chuẩn úy Nguyễn Thái và Huỳnh Trác phụ trách đóng thuyền...



Bến sông Gianh ngày nay, nơi nửa thế kỷ trước chiếc thuyền đầu tiên của đoàn 603 xuất phát chở vũ khí vào Nam (1960)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đồng chí LÊ ĐỨC ANH - nguyên Chủ tịch nước, đánh giá:

“Quân và dân ta trên Đường Hồ Chí Minh trên biển đã dũng cảm vượt qua Hạm đội 7 của Mỹ, lực lượng tuần duyên của ngụy trên biển và ven biển; vượt qua biết bao gian khổ, ác liệt, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ vận chuyển, chi viện của hậu phương lớn cho tiền tuyến lớn hàng vạn tấn vũ khí và hàng ngàn cán bộ để duy trì, phát triển đấu tranh cách mạng ở miền Nam chống Mỹ - ngụy, góp phần quyết định vào thắng lợi hoàn toàn cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Có thể nói, công đầu của Bộ đội Hải quân trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước thuộc về những Đoàn tàu không số và Đường Hồ Chí Minh trên biển” và “Trong chiến tranh, Biển Đông giữ vị trí rất quan trọng đối với miền Nam và cả nước. Trong hòa bình, biển, đảo thuộc chủ quyền của ta là sự sống còn của cả dân tộc Việt Nam. Cho nên việc bảo vệ, xây dựng, khai thác biển thuộc chủ quyền của ta hiện nay càng quan trọng hơn bao giờ hết”.

Để chuẩn bị cho việc vận chuyển vũ khí vào Nam, tiểu đoàn 603 đã khẩn trương cho đóng tàu thuyền. Những con tàu đầu tiên ấy được đóng ở HTX Trung Kiên (Nghị Lộc - Nghệ An). Trực tiếp về HTX Trung Kiên chỉ đạo việc đóng tàu khi đó là ông Trần Tấn Mới được Ủy ban Thống nhất Trung ương cử về. Theo ông Nguyễn Gia In, chủ nhiệm HTX Trung Kiên, thì HTX đã trực tiếp đóng 6 con tàu không số.

Sau một thời gian khẩn trương chuẩn bị, chuyến vượt biển đầu tiên được thực hiện vào đêm 27/01/1960 ; địa điểm cập bến dự kiến là bến Hồ Chuối đèo Hải Vân. Trên thuyền có 5 tấn vũ khí và 6 cán bộ chiến sỹ, gồm : Đồng chí Nguyễn Bất làm thuyền trưởng, đồng chí Trần Múc làm thuyền phó cùng 4 chiến sỹ là Huỳnh Ba, Nguyễn Sanh, Huỳnh Sơn và Nguyễn Nữ.

Thế nhưng, do chuyến chở vũ khí đầu tiên bằng đường biển của tiểu đoàn 603 (thực hiện vào đêm 27/01/1960) trên đường đi gặp gió to, sóng lớn thuyền bị chìm, các thủy thủ bị địch bắt (địch giam cầm mỗi người một nơi, sau đó 5 người lần lượt hy sinh hoặc mất do bệnh tật, chỉ còn đồng chí Huỳnh Ba là còn sống); chuyến đi không thành nên tiểu đoàn 603 phải tạm ngừng hoạt động để tìm phương thức vận chuyển mới.

Ngày 23/10/1961, Bộ Quốc phòng ra quyết định chính thức thành lập lực lượng vận tải quân sự trên biển có mật danh là Đoàn 759 (tức tháng 7/1959) và ngày này đã trở thành ngày Truyền thống của Đoàn tàu không số trước đây và Đoàn 125 sau này. Đoàn 759 trực tiếp đặt dưới sự chỉ đạo của Bộ Quốc phòng và lấy nhà số 83 Lý Nam Đế (Hà Nội) làm trụ sở.

...Trên thực tế, số lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển ít hơn

Đại tướng PHÙNG QUANG THANH:

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.

Đường Hồ Chí Minh trên biển 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 lược 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.

nhieu so với vận chuyển trên bộ, nhưng có ý nghĩa rất lớn lao - Vận tải biển tuy gian nan, vất vả và nguy hiểm hơn đường bộ, nhưng lại có ưu thế về tốc độ, thời gian. Nếu vận chuyển bằng đường bộ phải hàng tháng, thậm chí mấy tháng trời mới đến nơi thì vận tải đường biển chỉ hơn một tuần mà tỷ lệ tổn thất hàng hóa cũng rất thấp: chỉ khoảng 7%, chi phí vận tải tính cho mỗi tấn hàng cũng thấp hơn nhiều - Chẳng hạn 100 tấn vũ khí chỉ cần 10 - 15 chiến sỹ đảm nhiệm, trong khi mang vác bằng đường bộ có khi cần tới cả sư đoàn, còn vận tải cơ giới đường bộ thì lượng xăng dầu cũng tốn gấp hàng trăm lần. Đó là chưa kể vận tải đường biển còn có sứ mệnh vận chuyển những hàng hóa bí mật và những loại vũ khí lớn, đặc chủng, những cán bộ cao cấp, những chuyên gia đặc biệt bổ sung cho chiến trường...

Tuyến đường vận tải quân sự trên biển tồn tại suốt 14 năm ròng. Nó được tổ chức vô cùng bí mật và chặt chẽ, từ việc đóng tàu, lựa chọn thủy thủ, thuyền trưởng, tàu vượt biển, đến bãi đỗ hàng, người bốc hàng... dưới sự chỉ huy trực tiếp của Quân ủy Trung ương và Trung ương cục miền Nam.

Thực ra, nói là “Tàu không số”, nhưng không có nghĩa là không có số cho mỗi con tàu. Tàu nào cũng mang một số hiệu riêng đăng ký tại Chi huy sở. Mặt khác, để đảm bảo bí mật, tránh bị địch nghi ngờ phát hiện, trong quá trình di chuyển từ Bắc vào Nam, tàu đến khu vực biển của tỉnh nào sẽ gắn số hiệu của tỉnh đó. Ngoài ra, cũng vì yếu tố bí mật nên tất cả các vật dụng trên tàu như xà phòng, thuốc lá... đều trắng tinh, không in ấn hay có bất cứ một ký hiệu gì. Đó là những lý do gọi là “Tàu không số”.

...Trong khi chờ phương thức vận tải vũ khí từ miền Bắc vào, Trung ương

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Hồ Chủ tịch thăm và chụp ảnh lưu niệm với cán bộ chiến sỹ Đoàn 125 Hải quân (cuối năm 1960)



Thủ tướng Phạm Văn Đồng thăm cán bộ chiến sỹ trên tàu của đoàn 125 (năm 1972)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đảng đã chỉ thị cho các tỉnh Nam Bộ chuẩn bị bến bãi, tổ chức cho thuyền ra Bắc thăm dò, mở đường, nghiên cứu phương tiện và phương thức vận chuyển, nếu thuận lợi thì sẽ cho chở vũ khí về Nam... Thực hiện chỉ thị ấy, chỉ trong thời gian ngắn, các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh, Bạc Liêu, Bà Rịa đã gấp rút chọn người, tổ chức đội thuyền, mua ngư lưới cụ để vượt biển ra Bắc.

Tính từ ngày 01/6/1961 đến 27/2/1962 có 05 thuyền gỗ đầu tiên lần lượt xuất phát từ các tỉnh miền Đông Nam Bộ vượt biển ra Bắc xin chi viện vũ khí, thuốc men... Bằng trái tim quả cảm và lòng yêu nước nồng nàn, 34 chiến sỹ trên những chiếc thuyền gỗ mỏng manh ngày ấy đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, đưa 5 con thuyền nhỏ về đích, góp phần mở ra một tuyến đường “ Huyền thoại” trên biển, góp phần tích cực chi viện cho cuộc chiến đấu của quân và dân ta ở miền Nam.

Để việc vận chuyển được tiến hành thuận lợi và hiệu quả cũng như đảm bảo chặt chẽ hơn, tháng 9/1963, Quân ủy Trung ương quyết định giao nhiệm vụ này cho Quân chủng hải quân. Ngày 24/01/1964 Đoàn 759 được điều chỉnh tổ chức, phát triển thành Đoàn 125 Hải quân.

Do yêu cầu của chiến trường, Đoàn 125 Hải quân tập trung đưa hàng vào Khu 9, Khu 8, Khu 7 và Khu Sài Gòn, Gia Định; đồng thời tiến hành mở thêm bến mới chi viện cho chiến trường Khu 5, Khu 6. Từ yêu cầu đó, đầu năm 1965, tàu 143 do ông Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng và ông Phan Văn Bảng làm



Ảnh: TL

Lấy hàng ở quân cảng chi viện cho chiến trường

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chính trị viên cùng cán bộ thủy thủ chở 63 tấn hàng rời bến Hải Phòng vượt biển chi viện cho Khu 5 - vào Bến Lộ Giao (Bình Định). Nhưng khi đến nơi do nước thủy triều thấp nên tàu không vào bến cuối được, đành phải giao hàng tại Vũng Rô. Trong lúc neo đậu, tàu bị địch phát hiện. Chúng tập trung máy bay, tàu chiến đánh phá ác liệt và tìm mọi cách chiếm tàu. Các chiến sỹ ta đã chiến đấu anh dũng và ngoan cường...

Kể từ lần đó, con đường vận chuyển quân sự trên biển của ta đã bị lộ. Từ

QUYẾT ĐỊNH LỊCH SỬ MỞ TUYẾN ĐƯỜNG HUYỀN THOẠI

*Phó đô đốc TRẦN THANH HUYỀN - Bí thư Đảng ủy,
Chính ủy Quân chủng Hải quân*

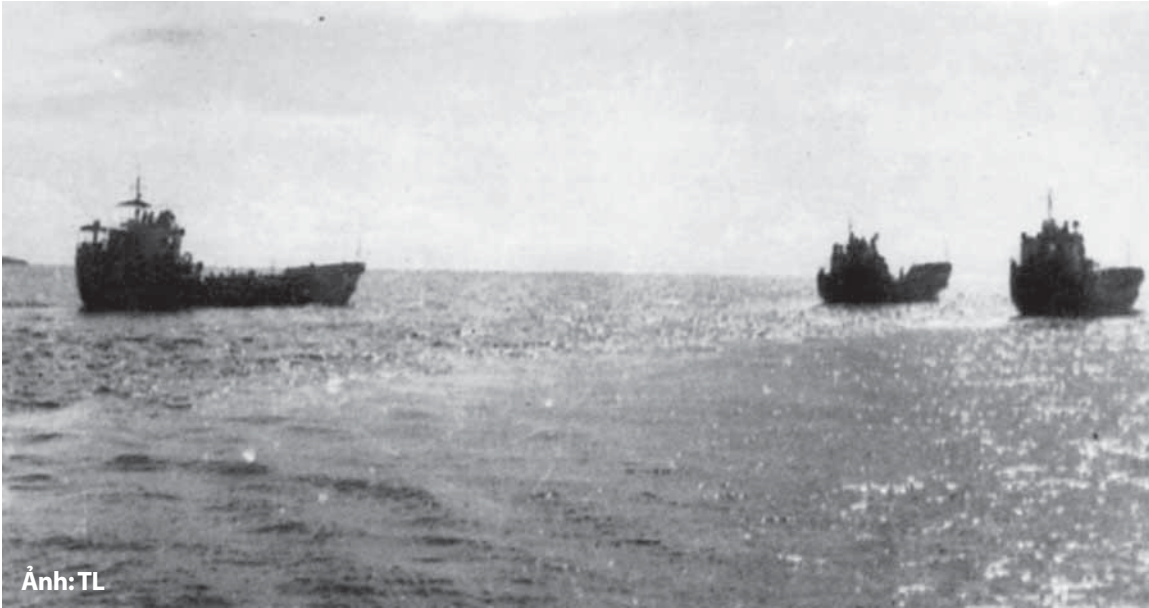
Ngày 23/10/1961, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Đoàn 759 làm nhiệm vụ vận tải đường biển chi viện miền Nam. Ngày 11/10/1962, chiếc tàu vỏ gỗ đầu tiên số hiệu 41, mang tên “ Phương Đông 1” rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng), chở gần 30 tấn vũ khí, vượt qua sự kiểm soát của địch vào cập bến Vàm Lũng, Cà Mau an toàn. Thành công này đã chính thức “dệt” nên một con đường nối liền hậu phương lớn miền Bắc với nơi xa nhất, khó khăn gian khổ nhất của chiến trường miền Nam, đó là Nam Bộ. Từ cuối năm 1962 đến đầu năm 1965, những con tàu của Đoàn tàu không số thực hiện thành công 90 chuyến, đưa hơn 5.000 tấn hàng tới đích an toàn. Địch càng đánh phá ác liệt, con đường vận chuyển trên biển càng phát triển thành một hệ thống với 5 tuyến đường khác nhau, có tuyến hành trình dài hơn 3.500 hải lý...

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, 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...

Thắng lợi của Đường Hồ Chí Minh trên biển là thắng lợi của ý chí quyết tâm, kiên quyết chiến thắng kẻ thù và sự sáng tạo của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta, trực tiếp là của lực lượng cán bộ, chiến sĩ làm nhiệm vụ trên tuyến đường. Quan trọng trên hết có ý nghĩa quyết định là sự lãnh đạo, chỉ đạo đúng đắn, tài tình, sáng tạo của Trung ương Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh, đã sớm thấy được giá trị của con đường, từ đó quyết định chính xác việc mở đường vận tải chiến lược trên biển để cùng với đường Trường Sơn vận chuyển chi viện cho đồng bào miền Nam kháng chiến. Đường Hồ Chí Minh trên biển thực sự là một kỳ công chiến lược; mở đường vận tải trên biển là quyết định đúng đắn, sáng tạo trong lãnh đạo, chỉ đạo chiến tranh của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh. Đó chính là một quyết định lịch sử dẫn đến những thắng lợi vang dội trên con đường huyền thoại - Đường Hồ Chí Minh trên biển trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đầy gian khổ, hy sinh, nhưng đã giành thắng lợi vẻ vang.

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, mà các thế hệ hôm nay và mai sau phải giữ gìn, phát huy, không ngừng tô thắm trong sự nghiệp quản lý, bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo, thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Những con tàu không số trên đường vào chiến trường

đó địch càng tập trung lực lượng kiểm soát và phong tỏa quyết liệt đường biển. Mỹ đưa hạm đội 7 vào phong tỏa Biển Đông, bố trí 3 tàu sân bay án ngữ cửa Vịnh Bắc Bộ, huy động hơn 20 tàu khu trục chốt chặn các tuyến giao thông trên biển... Ngoài ra, địch còn lập một tuyến tuần tiễu cách bờ 40 hải lý bằng các tàu lớn và máy bay nhằm ngăn chặn việc vận chuyển vũ khí của ta chi viện cho miền Nam...

Nhưng không thủ đoạn nào của địch có thể ngăn cản được cán bộ chiến sỹ Đoàn 125 thực hiện nhiệm vụ thiêng liêng của mình. Các anh đã tìm bằng được cách đối phó với địch và quyết không lùi bước... Sự kiện Vũng Rô đã khiến cho việc vận chuyển vũ khí vào Nam thời gian sau đó càng trở nên vô cùng khó khăn, buộc ta phải tính toán lại một cách chi tiết và chắc chắn hơn nhằm tìm một con đường vận chuyển an toàn hơn.

Trên cơ sở xác định một con đường mới, cho tới tháng 10/1965, tàu 42 được cải trang thành tàu cá nước ngoài chở 60 tấn vũ khí, sau 8 ngày đêm vượt sóng to gió lớn, đã cập bến an toàn. Như vậy là đường Hồ Chí Minh trên biển, sau 8 tháng gián đoạn, đã được nối lại. Từ đây, hàng trăm chuyến tàu, hàng nghìn tấn vũ khí, hàng hóa đã được vận chuyển vào miền Nam.

Từ năm 1966, địch càng kiểm soát gắt gao hơn; chúng tổ chức thêm lực lượng đặc nhiệm 116, 117, ken dầy tàu chiến chốt giữ các cửa sông nhằm ngăn chặn tàu chi viện của ta. Để đối phó, quân và dân ta thực hiện phương thức mới là thả hàng xuống biển đánh dấu để bến vớt lên dần ở bãi ngang trống trải.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Trong cuộc tổng tiến công và nổi dậy mùa xuân 1975, Đoàn 125 tiếp tục vận chuyển vật chất, cơ động lực lượng phục vụ giải phóng miền Nam, chi viện cho các lực lượng giải phóng Trường Sa và một số đảo khác; góp phần quan trọng vào chiến thắng lịch sử của dân tộc.

Kể từ khi thành lập cho đến ngày giải phóng miền Nam (1975), các chiến sỹ của Đoàn 759 và là Đoàn 125 Hải quân sau này đã thực hiện vận chuyển, bốc dỡ, cất giấu và phân phối 152.786 tấn vũ khí, trang bị kỹ thuật, lương thực, thuốc men từ miền Bắc đưa vào các chiến trường miền Nam; đưa đón 80.026 lượt cán bộ, chiến sỹ, trong đó có hàng trăm cán bộ cao cấp của Đảng, Quân đội vào Nam ra Bắc..., góp phần to lớn làm nên chiến thắng chung của dân tộc.

*

* *

Nhắc tới Đoàn tàu không số, các thế hệ cán bộ, chiến sỹ của Đoàn nói riêng và trong quân đội nói chung, đều coi **Đại tướng Võ Nguyên Giáp** là “Linh hồn” của Đoàn tàu. Bởi ông là người trực tiếp chỉ đạo, theo dõi và động viên cổ



Đại tướng Võ Nguyên Giáp thăm và động viên cán bộ, chiến sỹ tàu không số trước khi nhổ neo tại Đồ Sơn, Hải Phòng

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

vũ cán bộ chiến sỹ Đoàn tàu không số trong suốt những năm tháng chiến đấu đầy hy sinh gian khổ và vô cùng vẻ vang của Đoàn.

Thực hiện chủ trương của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, Đại tướng Võ Nguyên Giáp chính là người trực tiếp ra lệnh mở đường vận tải trên biển từ năm 1959. Theo đó, tháng 5/1959, ông đã chỉ thị cho Bộ Tổng tham mưu thành lập tiểu đoàn vận tải thủy 603 mang tên “Tập đoàn đánh cá sông Gianh” làm nhiệm vụ chi viện vũ khí cho miền Nam. Khi đó, Đại tướng đã nhắc nhở rất cụ thể rằng: “Việc mở đường không được ai biết... Không để lọt vào tay địch một người, một hiện vật. Một mẩu thuốc lá cũng có thể tạo nên một vật chứng làm hỏng việc lớn...”.

Thực tiễn càng chứng tỏ lời căn dặn đó của Đại tướng Võ Nguyên Giáp hết sức cần thiết và quý báu; trong quá trình thực hiện nhiệm vụ, đúng là chỉ một sơ xuất nhỏ cũng có thể gây tai họa lớn.

Đặc biệt sau thất bại của chuyến tàu chở 5 tấn vũ khí đầu tiên của Tiểu đoàn 603, Đại tướng trăn trở rất nhiều. Ông đã thay mặt Quân ủy Trung ương chỉ thị cho Bộ Tổng tham mưu ngừng ngay hoạt động của “Tập đoàn đánh cá sông Gianh” để nghiên cứu tìm phương thức hoạt động mới.

...Trung tuần tháng 8/1962, Quân ủy Trung ương họp thông qua nghị quyết mở đường vận chuyển chiến lược trên biển. Sau khi nghe một số đồng chí tướng lĩnh báo cáo, Đại tướng hỏi luôn: “Liệu có thể đảm bảo thành công 50% những chuyến đi không?”. Trung tướng Trần Văn Trà cho rằng, đạt 100% thì khó chứ



Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

50% thì chắc là được. Đồng chí Nguyễn Chí Thanh cũng khẳng định: “Chỉ cần một nửa số chuyến đi vào được bên cũng đã là thắng lợi to rồi”... Thế là Nghị quyết được thông qua.

Ngày 11/10/1962, chiếc tàu gỗ đầu tiên, còn gọi là “ Phương Đông 1” do thuyền trưởng Lê Văn Một và chính trị viên Bông Văn Dĩa chỉ huy chở 30 tấn vũ khí vào Cà Mau theo phương thức mới. Tàu chỉ mới đi được một ngày, Đại tướng đã hỏi: “Có tin gì chưa?”; rồi hôm sau ông lại sốt ruột hỏi: “Tàu đã đến nơi chưa ?”... Đến khi tàu cập bến Vàm Lũng an toàn, nhận được tin báo, Đại tướng Võ Nguyên Giáp mắt nhòe lệ, nói: “...Tính ra theo đường biển, tàu chở 30 tấn vũ khí đủ trang bị cho một tiểu đoàn, chỉ đi trong 9 ngày với một tiểu đội, lợi hơn gấp bao nhiêu lần đường bộ, bằng 1.500 người gùi cồng trên Trường Sơn A trong 5 tháng...”.

Cũng từ thực tiễn đó, Đại tướng khẳng định: “Đường biển là con đường duy nhất có thể chi viện cho Đồng bằng sông Cửu Long, nên phải giữ cho được bí mật con đường đó. Phải kiểm tra thật kỹ, nắm chắc từng chuyến đi vào khu V. Không để một sai sót nhỏ khiến kẻ địch nghi ngờ...”.

Mỗi chuyến đi của Đoàn tàu không số, mỗi bến đỗ khi tàu vào, thành công hay chưa thành công..., đều được Đại tướng quan tâm và chỉ đạo sát sao, cụ thể và sáng suốt. Chẳng hạn, khi tàu 401 cập bến Lộ Giao đêm 31/10/1964, đúng lúc máy tàu bị hỏng, địa hình lại trống trải, tàu phải dỡ hàng ngay bờ cát... Mặc dù hàng đã được bốc dỡ an toàn, nhưng để giữ bí mật, anh em đã phải hủy tàu. Khi nghe báo cáo, Đại tướng đã chỉ thị, không sử dụng bến Lộ Giao nữa, đồng thời cho theo dõi động thái của địch ở khu vực này xem chúng có phát hiện được ý đồ của ta không và tìm cách đưa hàng vào bến mới ở Phú Yên. Cũng thời gian này, Đại tướng đã đồng ý cho tàu vào Vũng Rô, mở thêm một bến mới quan trọng chi viện cho chiến trường khu V...

Đường Hồ Chí Minh trên biển làm nên Huyền thoại có những đóng góp quan trọng của Đại tướng Võ Nguyên Giáp.

HUYỀN THOẠI những con tàu không số

Làm nên kỳ tích của Đường Hồ Chí Minh trên biển là những con tàu không số thô sơ, nhỏ bé, nhưng chứa đầy khát vọng giải phóng của những con người luôn thắm đẫm lòng yêu nước. Hàng trăm ngàn tấn vũ khí đã được chuyển ra chiến trường từ những chuyến đi của những con tàu, bất chấp bão tố và sự phong tỏa gắt gao của địch. Thực tế đó không thể đo đếm được bằng bất cứ một đơn vị đo lường thông thường nào. Đó là những cống hiến, hy sinh vô giá. Và, những trang sách kể về những con tàu “Huyền thoại” giàu ý nghĩa này là sự tri ân, là lòng biết ơn sẽ còn mãi với cuộc đời.



NHỮNG CON TÀU KHÔNG SỐ LÀM NÊN HUYỀN THOẠI

Đường Hồ Chí Minh trên biển là con đường vận tải chiến lược lớn, tồn tại suốt 14 năm ròng.

Trong suốt những năm tháng hành trình của “Đoàn tàu không số” (Từ năm 1961 đến tháng 4/1975), mỗi chuyến đi chở vũ khí vào Nam thực sự là một cuộc chiến đấu vô cùng cam go, đầy gian khổ hy sinh và cũng là cuộc đấu trí của các chiến sỹ; một cuộc chiến không cân sức giữa biển khơi mênh mông của các chiến sỹ ta trên con tàu nhỏ bé với tàu chiến, máy bay và bom đạn dày đặc của kẻ thù, với sóng gió khắc nghiệt của đại dương.

Để duy trì sự tồn tại của con đường, các chiến sỹ đã phải vượt qua hàng chục cơn bão lớn, hàng trăm cuộc vây ráp ác liệt của kẻ địch; đã khắc phục trên 4000 quả thủy lôi trên đường vận chuyển, chiến đấu 30 lần với tàu địch, đánh trả 1.200 lần máy bay tập kích... Đã có những hy sinh, mất mát trong cuộc chiến đấu căng thẳng ấy.

Chỉ có lòng dũng cảm, tinh thần sẵn sàng quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh mới giúp các chiến sỹ ta vượt qua được những thử thách cam go ấy, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, làm nên “Huyền thoại Đường Hồ Chí Minh trên biển” - Một trong những Kỳ tích của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc.

Với tất cả những gì đã tạo lập được trong vô vàn gian nan, thử thách, Đường Hồ Chí Minh trên biển, đúng như đồng chí Nguyễn Văn Hiến - Phó Đô

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đốc, Tư lệnh Quân chủng Hải quân đã nói: “Tinh thần của Đường Hồ Chí Minh trên biển là tinh thần của chiến tranh nhân dân; tinh thần của Đoàn tàu không số là tinh thần quả cảm. Chiến tranh hiện đại không còn khái niệm chiến tranh nhân dân nếu hiểu theo khái niệm đơn thuần. Vũ khí hiện đại, cả tàu sân bay, tàu ngầm được rao bán công khai trên mạng với những thông số kỹ thuật, tính năng rất cụ thể và quốc gia nào bán cho quốc gia nào thì cả thế giới đều biết. Nhưng sự sáng tạo của chiến lược quân sự Việt Nam là từ bài học của việc mở đường và duy trì đường Hồ Chí Minh trên biển: Đoàn kết, táo bạo, bất ngờ, quả cảm. Tương quan lực lượng của chúng ta bao giờ cũng ít hơn, trang bị vũ khí cũng chưa bao giờ mạnh và hiện đại bằng, nhưng chúng ta đã thắng”.

TỪ 5 CON THUYỀN GỖ BÉ NHỎ VÀ NHỮNG CON NGƯỜI QUẢ CẢM ĐẦU TIÊN

Đầu những năm 60 của thế kỷ XX, cách mạng miền Nam đứng trước những yêu cầu cấp bách cần được cung cấp về nhân lực, vũ khí, thuốc men; nhất là ở khu vực Nam Bộ, nơi mà tuyến đường vận tải chiến lược Trường Sơn chưa thể với tới.

Để đáp ứng yêu cầu ấy, Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương đã quyết định tổ chức Tuyến vận tải quân sự trên biển. Trung ương đã chỉ thị cho các tỉnh Nam Bộ chuẩn bị bến bãi và cho thuyền ra Bắc vừa thăm dò, mở đường vừa nghiên cứu phương tiện vận chuyển trên biển và báo cáo tình hình, nếu có điều kiện thì chở vũ khí về. Chủ trương đó đáp ứng mong mỏi của các địa phương, nhờ vậy chỉ trong thời gian ngắn, nhiều tỉnh đã tổ chức các đội tàu vượt biển ra Bắc.

NHỮNG CON NGƯỜI QUẢ CẢM

Theo tinh thần ấy, từ 01/6/1961 đến 27/02/1962, đã có 5 con tàu gỗ đầu tiên lần lượt xuất phát từ các tỉnh miền Đông Nam Bộ vượt biển ra Bắc.

Khởi đầu là 2 con tàu gỗ từ tỉnh Bến Tre - Nơi khởi đầu phong trào Đồng khởi. Trực tiếp đồng chí Nguyễn Văn Khước (Mười Khước) Bí thư Tỉnh ủy lúc đó và đồng chí Nguyễn Thị Định lo tổ chức chuyến đi.

Tàu thứ nhất do ông Đặng Bá Tiên (Sáu Giáo) làm thuyền trưởng và ông Nguyễn Văn Kiệm (Năm Tiến) là Bí thư chi bộ cùng 4 thủy thủ là các ông: Huỳnh Văn Mai (Mai Đen), Đặng Văn Bê (Hai Thọ), Lê Văn Nhung (Hai

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Hùng) và Nguyễn Văn Đức (Sáu Đức). Ngày 1/6/1961 tàu xuất phát từ bến Cồn Lợi (Thanh Phong, Thanh Phú). Đây cũng chính là chuyến tàu đầu tiên từ Nam ra Bắc xin chi viện. Sau 9 ngày đêm vật lộn với sóng gió và sự hiểm nguy, ngày 9/6/1961, tàu đã cập bến Hà Tĩnh và sau đó Trung ương đã cho người đón anh em ra Hà Nội.

Chiếc tàu thứ hai do đồng chí Lê Công Cẩn (Năm Công) phụ trách. Đoàn thủy thủ tàu này gồm các đồng chí: Nguyễn Văn Hớn (Năm Thanh), Nguyễn Văn Hải (Sáu Hải), Văn Công Cường, Bùi Văn Ấn (Năm Thăng), Nguyễn Văn Luông (Hai Sơn), Huỳnh Văn Tiến (Mười Tiến).

Ngày 18/8/1961 tàu xuất phát từ bến Cồn Tra (Thanh Phong, Thanh Phú). Do gặp rất nhiều khó khăn trên đường đi nên phải đến ngày 28/8/1961 thuyền mới cập bến tại Thanh Hóa.

Thật khó có thể nói hết những khó khăn khi chuẩn bị những chuyến tàu như thế !

Việc mua sắm tàu và những vật dụng kèm theo phải hoàn toàn dựa vào sự trợ giúp của cơ sở cách mạng để mua từ thành phố vào, mỗi nơi một ít. Để che mắt địch, ngày phải nguy trang, đêm mới làm việc với tinh thần khẩn trương nhất để gấp rút hoàn thành. Vậy nhưng vẫn chỉ là một con thuyền gỗ nhỏ, không



**Thuyền trưởng
Bông Văn Dĩa**
(áo đen bên phải),
**đứng giữa là đồng chí
Lê Đức Thọ**

Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



**6 thủy thủ của đội
thuyền tình Bà Rịa
xuất phát tại
bến Lộc An vượt biển
ra Bắc xin vũ khí chi
viện cho miền Nam
(2/1962)**

la bàn, không hải đồ...Chỉ có ý chí và lòng yêu nước của con người là lớn nhất mà thôi !

Nhưng cũng nhờ vào ý chí như vậy mà những con thuyền nhỏ nhoi ấy đã lập nên kỳ tích vượt qua sóng to gió cả và bao bắt trắc giữa đại dương, đi đến bến bờ thắng lợi.

Trong đợt đầu vượt biển ra Bắc, ngoài các tàu của Bến Tre còn có các tàu từ Bạc Liêu, Trà Vinh, Bà Rịa cũng vượt biển ra Bắc mang theo không chỉ ước vọng cháy bỏng về sự chi viện của miền Bắc mà còn là niềm tin của đồng bào, đồng chí nơi tuyến đầu chống Mỹ, cứu nước đối với Đảng và Bác Hồ.

Thực ra, tỉnh Bạc Liêu cũng tổ chức 2 thuyền ra Bắc, nhưng chỉ có một thuyền ra được, còn một thuyền gặp sự cố phải quay lại. Đội thuyền thứ nhất do ông Bông Văn Dĩa (Hai Dĩa) phụ trách. Các thuyền viên gồm các ông: Tư Phước, Ngô Văn Tàn (Năm Kỷ), Nguyễn Dũng (Sáu Dũng), Bảy Cửa, Trần Văn Đáng (Ba Cụt), Võ Tấn Thành (Ba Thành) và Tư Quang (Hai Chiếu). Đêm 01/8/1961 thuyền xuất phát từ rạch Cá Mòi, ngày 7/8/1961 thuyền đến cảng sông Nhật Lệ - Quảng Bình.

Đội thuyền thứ hai của Bạc Liêu do đồng chí Nguyễn Thanh Trầm phụ trách. Các thủy thủ gồm các đồng chí: Tư Báo, Ba Mang, Hai Danh, Lâm Văn Vĩnh. Ngày 3/8/1961 thuyền xuất phát. Nhưng khi đến vùng biển Huế thì thuyền bị hỏng nên phải quay lại sửa chữa rồi về lại Cà Mau.

Tỉnh Trà Vinh cũng tổ chức đội thuyền gồm 6 đồng chí là: Trần Văn Mao,

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Nguyễn Văn Khương, Nguyễn Văn Chăm, Nguyễn Thanh Lồng, Hồ Văn In và Ngô Văn Tôi. Ngày 13/8/1961 thuyền xuất phát tại Khâu Hút... Thuyền đi bị dạt sang mũi Ma Cao, sau được sứ quán ta đón và đưa về Hà Nội.

Đầu năm 1961, Bí thư Khu ủy miền Đông đồng chí Mai Chí Thọ giao cho đồng chí Lê Minh Thịnh (Phó Bí thư Tỉnh ủy Bà Rịa) nhiệm vụ mở bến ở Lộc An (Phước Hải, Long Đất, Bà Rịa) để đón vũ khí chi viện từ Bắc vào đồng thời tổ chức thuyền ra Bắc. Tháng 12/1961 đồng chí Năm Đông tổ chức một chuyến vượt biển ra Bắc, nhưng không thành do thuyền bị hỏng dọc đường.

Tới ngày 27/02/1962 tiếp tục có một thuyền khác từ Bà Rịa xuất phát từ Hồ Cốc (Phước Hải, Long Đất) vượt biển ra Bắc cũng với mục tiêu chung như vậy. Trên thuyền có 6 người gồm các ông Nguyễn Sơn, Thôi Văn Nam, Trần Văn Phủ, Nguyễn Văn Thanh, Võ An Ninh và Lê Hà, do Nguyễn Sơn làm thuyền trưởng. Nhưng không may khi thuyền đi đến Cam Ranh thì bị hỏng máy, lại gặp địch nên bị địch bắt. Các chiến sỹ ta, mặc cho địch tìm mọi cách dụ dỗ rồi lại đe dọa, tìm cách khai thác..., nhưng không ai để lộ điều gì và địch cũng không khai thác được gì nên hơn một tháng sau chúng phải thả. Cho tới ngày 19/4/1962



Một số cán bộ tham gia những chuyến tàu đầu tiên từ Nam ra Bắc (từ trái qua phải):
Người thứ hai: Thuyền trưởng **Nguyễn Văn Đức** (Bến Tre)
Người thứ ba: Thuyền trưởng **Nguyễn Sơn** (Bà Rịa) - Người thứ tư: Thuyền trưởng **Lê Hà** (Bà Rịa)
Người thứ sáu: Thủy thủ trưởng **Huỳnh Phước Hải** (Bến Tre)
Người thứ bảy: Chính trị viên **Huỳnh Phước Tiến** (Trà Vinh)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

anh em lại tiếp tục lên đường. Qua bao sóng gió, thuyền bị dạt vào đảo Hải Nam và tới ngày 15/5/1962 anh em được đón về Hà Nội. Như vậy chuyến vượt biển ra Bắc của thuyền này phải mất gần 3 tháng mới tới được giữa lòng miền Bắc.

Như vậy, chỉ bằng trái tim đầy nhiệt huyết và ngọn lửa của lòng yêu nước nồng nàn, vượt qua vô vàn hiểm nguy và sóng to gió lớn, 34 chiến sỹ đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được tổ chức giao.

Ra được miền Bắc, anh em đều được gặp các đồng chí Lãnh đạo Đảng và Nhà nước ta, được gặp cả đồng chí Lê Duẩn lúc đó là Bí thư Thứ nhất Ban chấp hành Trung ương Đảng, để báo cáo cụ thể tình hình cách mạng ở các tỉnh Nam Bộ, nêu lên nguyện vọng tha thiết của đồng bào, đồng chí trong đó mong được chi viện vũ khí, cán bộ, thuốc men... để có điều kiện chiến đấu chống kẻ thù của Dân tộc, giành thắng lợi. Đặc biệt, các chiến sỹ đầu tiên của Đoàn tàu không số ai nấy đều vô cùng xúc động được gặp Bác Hồ muôn vàn kính yêu.

Nói về chuyến trình sát bằng thuyền đầu tiên từ miền Nam ra Bắc, trong cuốn “Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân” có đoạn viết:

“...Sáu người được đoàn bố trí ở 18 Nguyễn Thượng Hiền (Hà Nội). Đầu tháng 4 năm 1962 Trung tướng Trần Văn Trà, người đã hoạt động những năm kháng chiến chống Pháp ở Nam Bộ, hiểu biết nhiều địa phương, thông thuộc nhiều bến bãi được Quân ủy Trung ương giao đặc trách theo dõi mở con đường biển, cùng Trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, chủ nhiệm Ủy ban thống nhất Trung ương, đến gặp anh em và trực tiếp giao nhiệm vụ. Nhiệm vụ của Đội thuyền khi trở lại Nam Bộ là: Báo cáo với Khu ủy chủ trương của Trung ương về việc đưa vũ khí vào Nam Bộ. Nhưng muốn như vậy, phải có bến bãi để nhận hàng. Có 3 phương án trong việc tổ chức xây dựng bến bãi :

1- Lấy các đảo Thổ Chu, Phú Quốc, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà làm căn cứ lâu dài để xây dựng các hầm cất giấu hàng. Chuẩn bị các đội tàu thuyền để tiếp tục chở hàng vào đất liền.

2 – Lấy khu vực Hòn Chuối và cửa sông Bãi Hấp để làm chỗ sang hàng hoặc thả hàng xuống biển. Lợi dụng khu vực này nhiều ngư dân ra đánh cá để trà trộn nhằm bí mật vớt hàng lên rồi đưa vào bờ.

3 – Lấy các cửa sông khu vực Cà Mau làm nơi chuyển hàng vào. Song, đây là phương án dự phòng nếu 2 phương án trên không thực hiện được.

Đồng chí Bông Văn Dĩa phải học thuộc lòng chỉ thị của Trung ương và nhiệm vụ của chuyến đi, cùng một số mật danh để liên lạc với Trung ương khi cần thiết.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Tuy thuyền trở về không hề có một viên đạn, một khẩu súng, song anh em rất phấn chấn vì rõ ràng cái quý nhất lúc này không hẳn chỉ là mấy tấn vũ khí mà là chủ trương của Đảng được truyền đạt tới miền Nam, dựng mở con đường trên biển nhằm có hàng trăm, hàng ngàn tấn vũ khí. Cuộc chiến đấu còn dài!...”.

Những chuyến tàu từ miền Nam ra Bắc thành công chính là cơ sở quan trọng để Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương quyết định mở Tuyến vận tải quân sự trên biển và thành lập Đoàn 759.

BẾN THUYỀN GIỮA LÒNG DÂN

Trong cuộc kháng chiến của dân tộc chống kẻ thù xâm lược, tình đoàn kết quân dân là một nhân tố vô cùng quan trọng đảm bảo cho thắng lợi cuối cùng. Đặc biệt, đối với hoạt động của Đoàn tàu không số - Đường Hồ Chí Minh trên biển, sự yêu thương, đùm bọc, che chở của nhân dân, nhất là bà con ở Đồng bằng sông Cửu Long, thực sự có một ý nghĩa lớn lao.

Không phải ngẫu nhiên mà nói rằng: Nếu không có tấm lòng bà con vùng đồng bằng sông Cửu Long thì sẽ không có đoàn tàu không số chứ đừng nói đến việc lập chiến công và viết nên Huyền thoại đường Hồ Chí Minh trên biển!

Ở tất cả những nơi có tàu chở vũ khí của ta cập bến, nhân dân đều hết lòng giúp đỡ, chở che. Đặc biệt bà con ở vùng ven biển Cà Mau - nơi tập kết nhiều chuyến tàu chi viện từ miền Bắc vào.



Ảnh: TL

Du kích Đông Nam Bộ tiếp nhận và vận chuyển vũ khí do tàu không số chi viện

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Ảnh: TL

Bến Lộc An
(nay thuộc xã Phước Bửu, huyện Xuyên Mộc, tỉnh Bà Rịa) - nơi nhiều chuyến tàu không số chở vũ khí vào miền Nam đã cập bến an toàn

Các cựu chiến binh của Đoàn tàu không số mãi mãi không bao giờ quên những “Bến cảng lòng dân” mà đồng bào đã tạo nên.

Vào giữa năm 1962, vùng ven bờ ở Cà Mau được chọn là một trong những địa điểm tập kết vũ khí của Đoàn tàu không số. Bởi ở đây có các Vàm sông Bồ Đề, Rạch Gốc, Vàm Lũng, Kiến Vàng...tàu có trọng tải 30 tấn hoặc hơn có thể ra vào dễ dàng; nơi đậu tàu và lên hàng, các kho chứa, đường vận chuyển ra chiến trường đều thuận lợi... Tuy vậy, vấn đề là cần phải di dời khoảng 1000 hộ dân sống rải rác trong khu vực. Đây là một việc không đơn giản. Muốn làm được điều này, trước hết phải làm công tác tư tưởng để người dân tự giác di dời ra khỏi nơi quy định để làm tổng kho. Theo đó, công tác giáo dục chính trị phải rất khéo léo và tế nhị; làm sao để dân hiểu mà không lộ bí mật; đồng thời vẫn đảm bảo cuộc sống của bà con không bị xáo trộn... Nhưng điều đáng quý hơn tất cả chính là tấm lòng và tình cảm của bà con đối với cách mạng. Cho nên khi nghe cán bộ vận động nhường chỗ này cho cách mạng LÀM VIỆC LỚN là bà con nghe theo liền. Để tránh bị địch phát hiện, bà con phải di chuyển và cất nhà mới vào ban đêm... Đồng bào sẵn sàng dời nhà ra bìa rừng canh giữ không cho người lạ vào rừng sâu đang cất giấu vũ khí. Mỗi khi có tàu vào, bà con sẵn sàng nhường cơm, sẻ áo cho cán bộ chiến sỹ của tàu... Những cán bộ chiến sỹ ở Đoàn 962 từng làm việc ở Vàm Lũng - Cà Mau trong những năm kháng chiến chống Mỹ, cứu nước không bao giờ quên được tấm lòng của bà con trong đó.

Cũng nhờ vậy nên chỉ trong vòng 3 tháng (từ tháng 7 đến tháng 9 năm 1962) việc xây dựng bến bãi đã hoàn thành. Nhiều gia đình sẵn sàng hy sinh quyền lợi cá nhân vì cuộc kháng chiến của dân tộc. Cũng có nhiều người bị địch

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

bắt, chúng dùng mọi thủ đoạn dụ dỗ, mua chuộc, tra tấn dã man, nhưng không ai có một lời khai báo có hại cho cách mạng.

Nhân dân là nguồn động viên tinh thần, sẽ chia từng chén cơm, manh áo với cán bộ, chiến sỹ để cùng với cán bộ chiến sỹ của Đoàn xây nên “Bến” giữa rừng - một “Bến” không có tiền lệ trong lịch sử - Bến giữa lòng dân!

Trong vô vàn những tấm lòng cao quý như vậy, có một con người, một tấm lòng mà sự hy sinh cống hiến cho cách mạng thật khó giấy bút nào diễn tả hết được. Đó là bà má Nguyễn Thị Mười (Mười Riều).

Để chuẩn bị cho chuyến tàu vượt biển ra Bắc vào ngày 27/2/1962 của tỉnh Bà Rịa, má Mười Riều đã đóng góp 10 cây vàng giúp cách mạng mua sắm thuyền và vật dụng khác. Đặc biệt, không chỉ ủng hộ vàng, Má Mười Riều còn gửi gắm người con trai yêu thương của mình là anh Lê Hà vào đội tàu không số... Tấm lòng cao cả của một con người bình dị - Má Mười Riều - đã cổ vũ, động viên cán bộ, chiến sỹ Đoàn tàu không số rất nhiều.



**Má Riều
và người con trai
Thuyền trưởng
tàu không số Lê Hà
(tháng 4-2011)**



ĐẾN NHỮNG CHUYẾN TÀU “HUYỀN THOẠI” TỪ BẮC VÀO NAM

Ngày 11/10/1962 chuyến tàu không số vô gổ đầu tiên do các đồng chí Lê Văn Một làm thuyền trưởng và Bông Văn Dĩa làm chính trị viên chở 30 tấn vũ khí vào Nam rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng). Trên tàu còn có các thủy thủ là: Huỳnh Văn Sao (Năm Sao), Nguyễn Văn Bé (Tư Bé), Ba Thành, Nguyễn Văn Phong, Nguyễn Văn Nhung, Nguyễn Xuân Lai, Sáu Rô, Thanh đen, Trần Văn Kết (Tám Kết), Ngô Văn Tân (Năm Kỷ) và Nguyễn Long. Sau gần một tuần vượt qua nhiều thử thách, hiểm nguy, ngày 16/10 tàu cập bến Vàm Lũng an toàn, mang đến cho đồng bào, đồng chí Nam Bộ niềm vui vô bờ.

Chuyến đi lịch sử ấy thành công đã mở đầu và hình thành nên con đường Hồ Chí Minh trên biển để rồi sau đó, hàng trăm chuyến tàu không số đã vận chuyển hàng ngàn tấn vũ khí từ miền Bắc chi viện tiền tuyến lớn miền Nam.

Nhưng không chỉ có vậy, đúng ngày chuyến tàu thứ nhất cập bến an toàn (16/10) thì chuyến tàu vô gổ thứ hai chở vũ khí do ông Đạt làm thuyền trưởng, ông Huân làm thuyền phó và ông Lê Công Cận làm chính trị viên, cũng xuất phát tại Đồ Sơn và mấy ngày sau đã tới được Cà Mau an toàn.

Thành công của hai chuyến đầu tiên đã cổ vũ các cấp chỉ huy rất nhiều. Ngày 14/11/1962 chuyến tàu thứ 3 do đồng chí Nguyễn Đức Dục làm thuyền trưởng và đồng chí Hồ Đức Thắng làm chính trị viên xuất bến. Ngày 14/12/1962 chuyến tàu thứ 4 do đồng chí Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng và đồng chí Đặng Văn Thanh làm chính trị viên, được khởi hành... Tất cả những chuyến tàu trên đều cập bến an toàn tại Cà Mau, đưa được hơn 100 tấn vũ khí cho khu 9. Đây là một thắng lợi lớn có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Cũng phải nói thêm rằng, do yêu cầu phải tuyệt đối giữ bí mật lúc đó nên các cán bộ, kỹ sư, công nhân tham gia thiết kế, thi công để “khai sinh” những con tàu không số ấy đều không được biết tin thắng lợi để vui mừng...

“... Bốn chuyến thuyền gổ đưa vũ khí vào Cà Mau thành công khẳng định một điều là, ta có thể mở một con đường vận chuyển trên biển, và mở lâu dài. Vì vậy cần có những phương tiện tốt hơn, đi được trong mọi thời tiết...” (Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân).

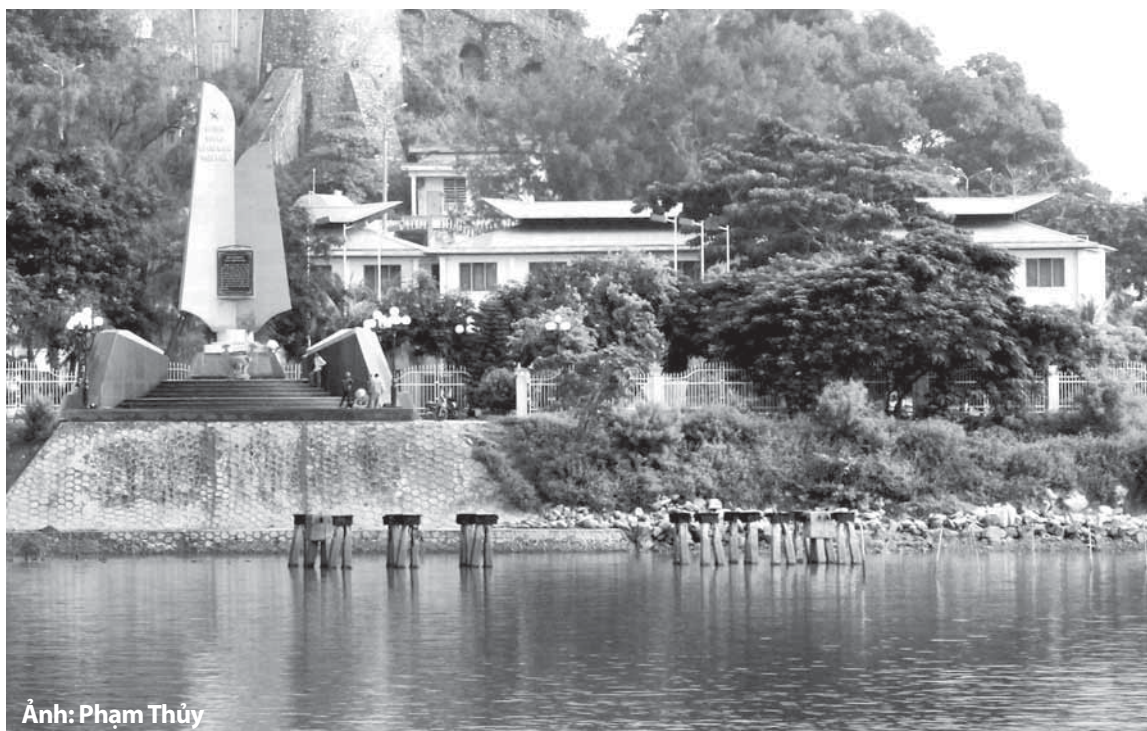
Cũng cần nói thêm rằng, do hàng hóa từ miền Bắc vận chuyển vào Nam Bộ ngày một nhiều hơn, cần có lực lượng tại chỗ để mở thêm bến và đón nhận hàng, nên cấp trên đã quyết định thành lập Đoàn 962, đồng chí Tư Đức làm đoàn

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Ảnh: TL

Tàu gỗ gắn máy Phương Đông 2 (do xưởng đóng tàu 1 Hải Phòng đóng) chở vũ khí vào Cà Mau thành công (10/1962)



Ảnh: Phạm Thủy

Di tích cầu tàu Đồ Sơn - Hải Phòng (Bến K15) - Nơi con tàu đầu tiên và những con tàu tiếp đó của đoàn tàu không số xuất phát chở vũ khí vào Nam (Hay còn gọi là Km0 - Điểm đầu tiên trên tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Những cán bộ chiến sĩ đoàn 759 đi chuyển mở đường đầu tiên (10/1962) - Người ngồi thứ ba bên trái sang là đồng chí Bông Văn Dĩa

trưởng, đồng chí Sáu Toàn làm chính ủy, đồng chí Bông Văn Dĩa làm đoàn phó. Trong đoàn còn có đồng chí Tư Mao và nhiều người khác.

Mặc dù việc vận chuyển bước đầu có những tiến triển tốt, nhưng vận chuyển bằng tàu vỏ gỗ nhỏ có rất nhiều hạn chế, cả về tải trọng cũng như về sức chịu đựng sóng to gió lớn. Chính vì vậy mà Quân ủy Trung ương đã kịp thời đưa ra chủ trương phải nhanh chóng có loại tàu vỏ sắt trọng tải từ 50 đến 100 tấn để trang bị cho Đoàn 759. Sau khi cân nhắc, Bộ Quốc phòng đã giao cho Xưởng đóng tàu 3 Hải Phòng thuộc Bộ Giao thông Vận tải chủ trì thực hiện việc đóng loại tàu vỏ sắt này. Và, chỉ sau 6 tháng, ngày 8 tháng 2 năm 1963, chiếc tàu sắt đầu tiên có trọng tải 50 tấn được bàn giao cho Đoàn 759.

Ngày 17/3/1963 chiếc tàu ấy do Thuyền trưởng Đinh Đạt và chính trị viên Nguyễn Văn Tiến chỉ huy (Thuyền phó lúc đó là ông Nguyễn Ngọc Ảnh) đã rời bến Đồ Sơn để chở 44 tấn vũ khí vào Bến Tre. Hành trình của tàu khi đó là Đồ Sơn - Nam đảo Hải Nam - đông nam quần đảo Hoàng Sa - đông đảo Cù Lao Thu, từ đó vào Bến Tre. Nhưng khi tàu chuẩn bị vào bến thì bất ngờ gặp tàu tuần tiễu của địch, thuyền trưởng Đinh Đạt lập tức cho tàu chạy vòng xuống Rạch Láng, Trà Vinh, đó là đêm 23/3/1963. Chuyến đi thành công là dấu hiệu tốt mở màn cho giai đoạn phát triển mới của công tác vận chuyển vũ khí vào Nam.

Phát huy thành quả đó, những chiếc tàu sắt thứ 2, thứ 3... rồi thứ 6 lần lượt được hạ thủy và liên tục rời cảng chở vũ khí vào Nam: Ngày 12/4/1963, chuyến tàu thứ 2 do thuyền trưởng Vũ Tấn Ích chỉ huy rời bến. Ngày 19/5/1963 chuyến tàu sắt thứ 3 do các đồng chí Nguyễn Thanh Trâm và đồng chí Tiến chỉ huy xuất phát đi Trà Vinh. Chuyến thứ 4 xuất phát ngày 01/6/1963 do thuyền trưởng Ích chỉ huy... Đặc biệt, từ tháng 7 năm 1963 nhiệm vụ vận tải của Đoàn tăng nhanh:

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

nếu 6 tháng đầu năm thực hiện 5 chuyến thì 6 tháng cuối năm đã tăng lên 18 chuyến... Đây có thể coi là bước phát triển nhảy vọt của công tác vận tải quân sự trên biển.

Thực tế ngày càng đặt ra những yêu cầu cấp bách về sự chi viện cho miền Nam. Vì vậy, Trung ương quyết tâm dù khó khăn đến đâu cũng phải xác lập và duy trì cho bằng được tuyến vận tải quân sự trên biển.

Sau chuyến đi thành công của chuyến tàu vỏ sắt đầu tiên đó, nhiều con tàu vỏ sắt lần lượt được hạ thủy, lần lượt vượt biển vào Nam. Chỉ trong vòng một năm, đã có 28 chuyến tàu vỏ sắt vượt biển vào Nam Bộ, chuyên chở 1.318 tấn vũ khí chi viện cho chiến trường.

Các đồng chí Lê Duẩn - Bí thư thứ nhất Ban chấp hành Trung ương Đảng, Võ Nguyên Giáp - Bí thư Quân ủy Trung ương - Bộ trưởng Bộ Quốc phòng đã đến cơ quan Đoàn bộ đoàn 759 để khen ngợi, động viên và giao nhiệm vụ tiếp theo cho đơn vị.

Kỳ tích ấy có một ý nghĩa hết sức quan trọng. Chúng ta biết rằng, vào đầu những năm 60 của thế kỷ XX, lực lượng vũ trang của các tỉnh miền Đông Nam Bộ phát triển rất mạnh, nhu cầu về vũ khí rất lớn. Nhưng vũ khí cung cấp cho chiến trường miền Đông lúc đó vẫn phải theo phương thức: Tàu từ miền Bắc phải đưa vào Cà Mau, Bến Tre, Trà Vinh; từ đó Đoàn 962 và các lực lượng khác phải dùng xuồng nhỏ bí mật vượt qua những vùng địch tạm chiếm để đưa vũ khí tới miền Đông.

Để mở luồng có thể chạy tàu thẳng từ miền Bắc vào Đông Nam Bộ, đêm

**Cán bộ chiến sỹ
trong đội tàu sắt đầu
tiên - người đeo quân
hàm là Chính ủy
Võ Huy Phúc**



Ảnh: TL

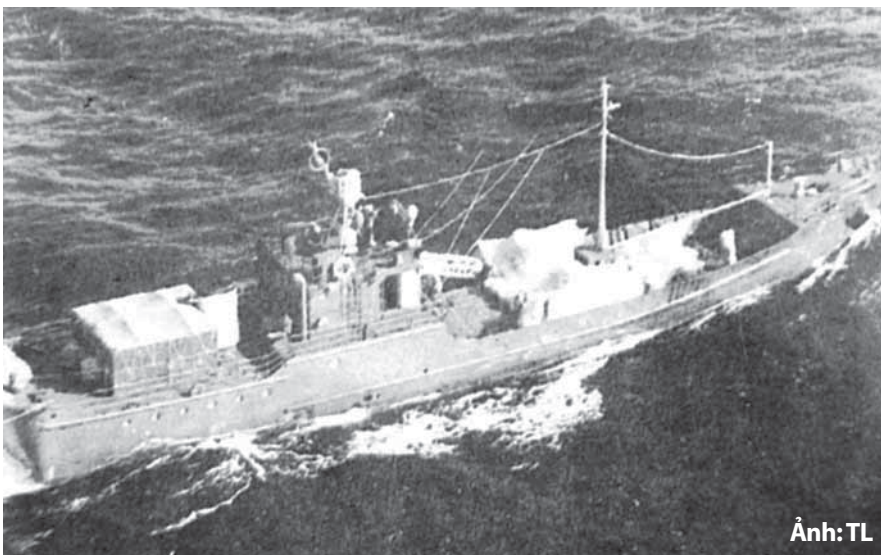
HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

26/9/1963, một tàu vỏ gỗ do thuyền trưởng Lê Văn Một và chính trị viên Đặng Văn Thanh chỉ huy cùng 12 thủy thủ, chở 18 tấn vũ khí, đã xuất phát từ cảng Bình Đông (Hải Phòng) chạy thẳng vào Bà Rịa. Mặc dù gặp rất nhiều khó khăn, nguy hiểm trong hành trình, nhưng cuối cùng tàu đã cập bến thành công, mở ra một hướng vận chuyển mới trực tiếp chi viện cho miền Đông Nam Bộ.

Chỉ tính riêng 2 năm 1964 - 1965, Đoàn 759 đã tổ chức được 88 chuyến vận tải bằng cả tàu gỗ và tàu vỏ sắt được hơn 4000 tấn vũ khí cung cấp cho chiến trường Nam Bộ, cực Nam Trung Bộ và Khu V. Không những vậy, Đoàn 759 còn mở thêm được các bến khác như: Vũng Rô (Phú Yên), Lộ Giao (Bình Định), Đạm Thủy (Quảng Ngãi), Bình Đào (Quảng Nam)... Tiếc rằng, do yêu cầu tuyệt đối bí mật lúc đó nên cho đến nay vẫn không ai biết được chính xác kiểu dáng, kích thước, trọng tải, tốc độ tối đa của loại tàu độc đáo này.

Có lẽ cũng cần nói thêm rằng, vượt Biển Đông vào Nam ngày ấy chỉ là những con tàu nhỏ có trọng tải từ vài chục tấn đến 100 tấn, trang bị rất thô sơ; vậy mà dám vượt tuyến biển mấy nghìn hải lý qua vòng vây dày đặc tàu chiến và máy bay địch để chở vũ khí chi viện cho chiến trường suốt 14 năm ròng, quả là chuyện chưa từng có trong lịch sử hàng hải thế giới. Xét theo mọi khía cạnh, những chiến sỹ của Đoàn tàu không số năm xưa đều là những người Anh hùng đích thực!

Trước yêu cầu nhiệm vụ mới, Đoàn 759 không ngừng được bổ sung cán bộ, hoàn thiện tổ chức nhằm đáp ứng nhiệm vụ ngày càng tốt hơn. Vì vậy, tháng 11 năm 1961 đồng chí Nguyễn Văn Lâm được cử giữ cương vị Chủ nhiệm chính trị, đồng chí Đặng Văn Lâm làm chủ nhiệm hậu cần. Đến tháng 6 năm 1963,



**Tàu của đoàn 759
- tàu không số trên
đường vận chuyển
vũ khí vào Nam**

Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đồng chí Võ Huy Phúc được cử giữ cương vị Chính ủy đoàn. Tháng 7 năm 1963, đồng chí Huỳnh Công Đạo được bổ sung làm đoàn phó. Cũng về mặt tổ chức, tháng 8 năm 1963, Thường trực Quân ủy Trung ương đã quyết định giao Đoàn 759 cho Quân chủng Hải quân, nhằm tạo thêm nhiều điều kiện thuận lợi cho đoàn trong suốt quá trình hoạt động lâu dài trên biển, thực hiện nhiệm vụ chi viện cho miền Nam.

Ngày 24 tháng 01 năm 1964, Bộ Tổng tham mưu đã đồng ý đề nghị của Quân chủng Hải quân đổi tên Đoàn 759 thành Đoàn 125; đồng chí Võ Hành làm chủ nhiệm chính trị; đồng thời quân số cũng được tăng cường.

*

* *

Nhằm đối phó với phong trào cách mạng đang phát triển mạnh mẽ ở miền Nam đồng thời ngăn chặn sự chi viện của miền Bắc, từ năm 1964, Mỹ - ngụy ra sức tăng cường các chiến dịch phong tỏa, kiểm soát chặt chẽ biên giới đất liền và trên biển.

Trong tình hình đó, Hội nghị lần thứ 9 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa III họp tháng 12 năm 1963 đã chỉ rõ: “Lực lượng tiềm tàng của cách mạng miền Nam là vô cùng to lớn. Sự lãnh đạo của Trung ương, Bộ Chính trị và các cấp ủy ở chiến trường là hoàn toàn đúng đắn và có nhiều sáng tạo”; “...Sự nghiệp cách mạng của quân dân miền Nam nhất định toàn thắng”.

Trên tinh thần đó, nhiệm vụ chi viện cho chiến trường càng phải được tăng cường mạnh mẽ hơn. Và, nhiệm vụ của Đoàn 125 Hải quân càng nặng nề hơn mà phương châm lúc này là: nhanh, nhiều, táo bạo, thận trọng, bí mật và an toàn; theo phương thức: bí mật, độc lập, đơn tuyến.

Theo phương châm và phương thức đó, năm 1964 cả về số lượng và chất lượng của những chuyến tàu chi viện cho miền Nam của đoàn 125 - đoàn tàu không số, đã được nâng cao hơn trước.

Ngày 10 tháng 01 năm 1964, đội tàu số 5 do thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh và chính trị viên Hồ Đức Thắng chỉ huy đã nhổ neo mang theo 69 tấn vũ khí vào Nam, tới Bạc Liêu. Ngày 01 tháng 3 năm 1964, đội tàu gỗ 1 do thuyền trưởng Lê Văn Một chỉ huy chở 14 tấn hàng vào Trà Vinh. Ngày 5 tháng 3, tàu số 5 của thuyền trưởng Phan Vinh và chính trị viên Hồ Đức Thắng lại tiếp tục chở vũ khí vào Bạc Liêu. Ngày 22 tháng 3 năm 1964, hai đội tàu sắt số 7 và số 9 do thuyền trưởng Đặng Thái Nguyên và thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước chỉ huy cùng rời bến, một vào Bến Tre, một vào Bạc Liêu. Đó là sự chi viện vô cùng

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



**Những chiến sỹ
chở vũ khí vào Bà Rịa
góp phần làm nên
chiến thắng Bình Giã
(1964)**

quý báu đối với đồng bào chiến sỹ Nam Bộ, góp phần quan trọng vào những chiến thắng to lớn của quan và dân miền Nam.

Đặc biệt, càng về sau, công tác vận chuyển càng được đẩy mạnh. Tháng 4 năm 1964 số lượng tàu cập các bến ở Nam bộ đã tăng lên 8 chuyến (gấp 2 lần tháng 3). Trong đó có các chuyến: Ngày 7 tháng 4, tàu 56 do thuyền trưởng Lê Văn Thêm chỉ huy chở 40 tấn vũ khí vào Bạc Liêu ; ngày 8 tháng 4, tàu 54 do thuyền trưởng Đinh Đạt và chính trị viên Ngô Văn Đức chỉ huy chở 68 tấn vũ khí vào Bến Tre; ngày 20 tháng 4 tàu 69 do thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước và chính trị viên Huỳnh Ngọc Trạch chỉ huy chở 68 tấn vũ khí vào Trà Vinh; ngày 22 tháng 4, tàu 67 do thuyền trưởng Nguyễn chỉ huy chở 71 tấn vũ khí, thuốc men vào Bến Tre; ngày 23 tháng 4, tàu 43 của thuyền trưởng Châu và chính trị viên Bằng chở 40 tấn vũ khí vào Bạc Liêu.

Riêng ngày 24 tháng 4 có 2 tàu cùng xuất phát: Tàu 68 do thuyền trưởng Nguyễn Ngọc Ân và chính trị viên Quang Phùng chỉ huy chở 70 tấn hàng vào Bạc Liêu và tàu 55 của thuyền trưởng Phan Vinh và chính trị viên Hồ Đức Thắng chở 72 tấn hàng vào Trà Vinh. Ngay sau đó, ngày 25 tháng 4 tàu 56 của thuyền trưởng Lê Quốc Thân chở 42 tấn vũ khí vào Bạc Liêu...

Nhờ có sự tổ chức tốt mà tuyến vận tải biển ngày càng phát huy hiệu quả cao hơn. Từ tháng 5 đến tháng 8 năm 1964, đã có thêm 23 chuyến tàu chở vũ khí vào Nam được Đoàn 125 thực hiện. Vũ khí từ miền Bắc đưa vào đã thực sự góp phần làm thay đổi cục diện chiến trường theo hướng có lợi cho ta. Những trận đánh lớn diệt hàng trăm, hàng nghìn tên địch cùng nhiều phương tiện chiến tranh hiện đại của chúng chính là nhờ ta có trang bị tốt hơn về vũ khí từ miền Bắc chuyển vào.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Có những chuyến tàu được giao nhiệm vụ chỉ phục vụ cho một chiến dịch lớn hay một trận đánh quan trọng. Ví như tàu 56 do thuyền trưởng Lê Quốc Thân và chính trị viên Trần Quốc Tuấn chỉ huy xuất phát ngày 29 tháng 11 năm 1964 chở theo 44 tấn vũ khí vào Bà Rịa chính là để phục vụ cho chiến dịch lớn thuộc 4 tỉnh Bà Rịa - Long Khánh - Biên Hòa - Bình Thuận ở miền Đông Nam Bộ mà mở đầu chiến dịch là chiến thắng Bình Giã. Đây là chiến thắng rất quan trọng, chứng tỏ sự lớn mạnh vượt bậc của quân giải phóng miền Nam. Đánh giá về chiến thắng Bình Giã, Bí thư thứ nhất BCH Trung ương Đảng - đồng chí Lê Duẩn cho rằng: “Trong quá trình chiến tranh giải phóng miền Nam đã diễn ra những bước nhảy vọt. Nếu trận Ấp Bắc (Mỹ Tho) địch thấy khó thắng ta; sau trận Bình Giã, địch thấy thua ta”.

Sự đổi thay quan trọng đó có những đóng góp trực tiếp của Đoàn 125-Đoàn tàu không số.

*

* *

Cuộc kháng chiến càng phát triển, nhu cầu chi viện càng lớn và càng rộng. Trong đó, chiến trường Khu V cũng không là ngoại lệ và trên thực tế cũng đang rất thiếu vũ khí. Vì vậy việc cung cấp vũ khí cho khu V trở thành một nhiệm vụ cấp bách.



*Chuyến vũ khí xuống
tàu không số chi viện
cho miền Nam*

Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



**Bến Lộc An (nay thuộc xã Phước Bửu, huyện Xuyên Mộc, tỉnh Bà Rịa)
nơi trước đây những con tàu không số cập bến**

Sau một thời gian chuẩn bị công phu và kỹ càng, được sự chỉ đạo chặt chẽ của cấp trên, Bộ tư lệnh Hải quân đã chọn bến đầu tiên mở đường vào khu V là bến Lộ Giao (Hoài Nhơn - Bình Định). Và, ngày 16 tháng 9 năm 1964 chuyến tàu gỗ 401 do thuyền trưởng Phạm Vạn và chính trị viên Đặng Văn Thanh chỉ huy chở 33 tấn vũ khí đã rời Hải Phòng đi khu V. Chuyến đi này còn có các thủy thủ: Trần Phần, Phạm Khanh (là 2 thuyền phó), Nguyễn Văn Hiệu, Đặng Hồng Hoàng, Lê Quang Hiến, Phạm Trường Nam, Lê Nót, Ngô Dân, Phạm Văn Đon và Trần Kim Hiền. Tuy vậy, do gặp gió mùa đông bắc, sóng gió lớn quá nên tàu phải quay lại. Ngày 10 tháng 10 tàu 401 tiếp tục lên đường.

Thực sự đây cũng là một chuyến đi vô cùng khó khăn và không ít nguy hiểm. Do gặp bão nên tàu phải trú ở đảo Hải Nam, mãi ngày 30 tháng 10 tàu mới tới khu vực đã định và đêm 31 tháng 10 tàu mới bắt được bờ. Khi đó tàu lại hỏng máy nên mất thêm nhiều thời gian sửa máy, mãi 4 giờ sáng mới vào bến. Do trời gần sáng nên bến phải huy động cao nhất lực lượng để bốc hàng, thế nhưng vẫn không xong sớm nên đành bốc hàng vào ban ngày và tìm cách đánh lạc hướng địch.

Bốc xong hàng, do tàu hỏng nặng, không thể tiếp tục hành trình nên anh em quyết định hủy tàu để giữ bí mật. Và, sau đó chấp hành chỉ thị của Đại tướng Võ Nguyên Giáp, để đảm bảo cho những chuyến tàu sau, quân chủng hải quân đã chọn Vũng Rô làm điểm đến cho các tàu chở hàng vào khu V.

Tàu 41 là tàu sắt đầu tiên chở hàng vào khu V sau chuyến đi của tàu gỗ 401. Nửa đêm 16 tháng 11 năm 1964 tàu rời bến Bãi Cháy mang theo 45 tấn vũ khí

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đi khu V. Tàu 41 có 16 thuyền viên do thuyền trưởng Hồ Đắc Thạnh và chính trị viên Trần Hoàng Chiêu chỉ huy. Chuyến đi thắng lợi. Sau đó, tàu 41 lại có chuyến hành trình thứ 2 vào Vũng Rô thành công (ngày 21 tháng 12 năm 1964); rồi chuyến thứ 3 xuất phát ngày 28 tháng 01 năm 1965 cũng đã thành công trong niềm vui khôn tả của đồng đội.

Như vậy, tính từ tháng 10 năm 1962 đến tháng 2 năm 1965, Đoàn 125 đã sử dụng 3 tàu gỗ, 17 tàu sắt, tổ chức 88 chuyến đi, vận chuyển được 4719 tấn vũ khí cho miền Nam. Trong đó, bến Bạc Liêu 45 lần, bến Bến Tre 23 lần, bến Trà Vinh 12 lần, bến Bà Rịa 3 lần, bến Phú Yên 4 lần và bến Bình Định 1 lần.

Nói đến vận chuyển vũ khí vào khu V của Đoàn 125 không thể không nhắc tới “sự kiện Vũng Rô” - Một sự kiện mà khi đánh giá một cách nghiêm túc, không thể không nhận thấy đây là một tổn thất quan trọng của công tác chi viện cho chiến trường bằng đường biển của ta. Bởi sau sự kiện này, yếu tố bí mật, bất ngờ của tuyến đường đã không còn nữa. Địch cũng từ sau sự kiện này, đã ráo riết tăng cường lực lượng và phương tiện để tuần tra, ngăn chặn, khống chế vùng biển suốt ngày đêm, gây rất nhiều khó khăn cho công tác chi viện của ta.

Sự kiện Vũng Rô có thể tóm tắt như sau :

Ngày 01 tháng 2 năm 1965 (mùng 1 tết Ất Ty), tàu 143 do đồng chí Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng và đồng chí Phan Văn Bằng làm chính trị viên, được lệnh chở 63 tấn vũ khí vào bến Lô Riêu (Bình Định).



Vũng Rô - nơi gần nửa thế kỷ trước những con tàu không số cập bến đưa vũ khí vào khu 5 và gắn liền với “Sự kiện Vũng Rô” (tháng 2/1965)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đi được nửa đường thì nhận được điện của Sở chỉ huy: không vào bên theo dự kiến mà cho tàu vào Vũng Rô...Nửa đêm 15/2 tàu cập bến Vũng Rô. Sau khi bốc hết hàng vào lúc 3 giờ ngày 16/2, tàu định quay ra thì tời neo bị hỏng, khi chữa xong thì trời sáng, đành phải ngưng trang rồi để tàu lại.

Nhưng khoảng gần trưa hôm đó thì máy bay của địch phát hiện dấu hiệu lạ và tiến hành những hành động xác minh. Sau đó địch bắn phá nơi tàu 143 kẹt lại. Mặc dù đã tìm mọi cách để phá hủy tàu, nhưng do tàu bị nghiêng nên anh em không thể vào được khoang máy để đặt bộc phá.

Địch đã sử dụng nhiều tàu chiến, máy bay ném bom và đổ 2 tiểu đoàn bộ binh vào khu vực nhằm bắt sống cả người và tàu của ta.

Mặc dù hết sức chênh lệch về lực lượng, nhưng các chiến sỹ tàu 143 và một số anh em du kích địa phương đã chiến đấu rất ngoan cường, đẩy lùi nhiều cuộc tấn công của địch. Tối 17/2 với sự hỗ trợ của công binh quân khu, anh em đã đặt bộc phá hủy tàu, nhưng tàu chỉ vỡ đôi và chìm dần xuống nước chứ không nổ cả tàu.

Chiến đấu kiên cường, nhưng do địch quá đông, lại nhiều vũ khí, phương tiện hỗ trợ nên đến đêm 24/2 (sau 8 ngày chiến đấu) ban chỉ huy quyết định cho anh em phá vòng vây rút lui... Và, dĩ nhiên địch không bỏ lỡ cơ hội này để rùm beng về “chiến tích thu hồi vũ khí Bắc Việt tiếp tế cho Việt cộng bằng đường biển”.

Để đảm bảo cho việc vận chuyển vào Nam được an toàn và lâu dài, sau sự việc Vũng Rô, theo chỉ thị của cấp trên, Đoàn 125 tạm thời ngưng vận chuyển một thời gian để xem xét tình hình, kiểm điểm rút kinh nghiệm và tìm phương thức vận chuyển mới cho phù hợp hơn.

*

* *

Trong cuốn “Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân” - Nhà xuất bản Quân đội nhân dân - 2001, phần nói về giai đoạn sau sự kiện Vũng Rô, có đoạn viết:

“Thời gian sau sự kiện Vũng Rô, Đoàn 125, một mặt học tập, huấn luyện nghiệp vụ, chuyên môn, mặt khác tích cực chuẩn bị cho giai đoạn vận chuyển mới trong tình hình mới. Đoàn đã cử nhiều nhóm cán bộ đi dọc Trường Sơn vào chiến trường để nghiên cứu, củng cố lại các bến cũ và phát triển thêm bến mới.

Được sự chấp thuận của trên, đoàn cải dạng 4 tàu từ dạng tàu vận tải Quảng Châu sang dạng tàu đánh cá. Đó là các tàu 68, 69, 100 và 42. Mỗi tàu lắp thêm

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Ảnh: TL

Đại tướng Võ Nguyên Giáp động viên các chiến sĩ thực hiện chuyển vượt biển

một ra đa, lắp thêm thùng đầu phụ để đi biển dài ngày. Đoàn tổ chức đóng mới 12 tàu cao tốc có trọng tải từ 15 đến 20 tấn, 5 tàu có trọng tải 50 tấn theo kiểu tàu đánh cá và tàu buôn. Đồng thời Bộ ngoại thương cấp cho đoàn nhiều quần áo theo kiểu của các thủy thủ nước ngoài thường mặc, trang bị từ thuốc lá ngoại, đến mọi đồ dùng đều “ngoại”.

Ngày 5 và 6 tháng 7 năm 1965, Thường vụ Đảng ủy Quân chủng hải quân họp để nghe chỉ huy đoàn 125 báo cáo tình hình chuẩn bị của đoàn về công tác vận chuyển của Đoàn trong giai đoạn mới. Thường vụ Đảng ủy Quân chủng Hải quân và Đảng ủy Đoàn 125 nhất trí nhận định: Tuy ý đồ vận chuyển vũ khí bằng đường biển của ta đã bị lộ, địch phong tỏa gắt gao vùng biển miền Nam, song do chưa rõ lực lượng, phương tiện của ta nên dù huy động lực lượng máy bay, tàu chiến đông nhưng chúng vẫn còn sơ hở. Lực lượng của địch chủ yếu tập trung kiểm soát ven bờ, do vậy khu vực ngoài khơi vẫn còn chỗ trống, Đoàn 125 có thể lợi dụng điểm yếu ấy của địch để hoạt động. Yếu tố bí mật về con đường không còn, nhưng từng chuyến đi, cách thả hàng, đi lối nào, vào bến ra sao... hoàn toàn do ta chủ động, nên vẫn khiến kẻ địch bất ngờ”.

Như vậy, quyết tâm tiếp tục thực hiện việc vận chuyển vũ khí vào Nam đã được xác định trên cơ sở một phương thức mới. Công tác chuẩn bị cũng được tiến hành rất khẩn trương và chặt chẽ.

Tàu 42 do thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng và chính trị viên Trần Ngọc Ân

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chỉ huy, được chọn thực hiện chuyến mở đường trong tình hình mới. Trên tàu 42 còn có các thủy thủ: Thanh, Tao, Sang, Vinh, Lương, Hiệp, Từ, Ổ, Thuận, Tình, Thông, Sự, Lùng, Mũi. Chở theo 60 tấn vũ khí, tàu 42 nhổ neo đêm 15/10/1965. Dự kiến ban đầu là cập bến Bò Đề (Cà Mau), nhưng do nhận được tin báo có địch ở khu vực bến chính nên tàu được lệnh đi vào bến phụ là rạch Kiến Vàng. Và, chuyến đi của tàu 42 đã thành công. Con đường vận chuyển đã thông trở lại sau 8 tháng chờ đợi.

Tiếp đến, ngày 10 tháng 11, tàu 69 lại nhổ neo, mang theo 60 tấn vũ khí cập bến Vàm Lũng - Cà Mau). Tàu do thuyền trưởng Nguyễn Ngọc Ân và chính trị viên Tăng Văn Huyền chỉ huy, đã cập bến an toàn.

Ngày 17 tháng 12, tiếp tục các chuyến vượt biển vào Nam là tàu 68 do thuyền trưởng Đỗ Văn Bé và chính trị viên Phạm Văn Bát chỉ huy, cũng đã cập bến an toàn tại Cà Mau.

Ba chuyến mở đầu của giai đoạn mới thành công không những là nguồn chi viện rất quan trọng cho khu vực Nam Bộ, mà còn khẳng định chủ trương đúng đắn của ta trong việc tiếp tục chi viện vũ khí cho miền Nam trong giai đoạn mới.

“Lịch sử thường có những điều kỳ diệu ngoài sức tưởng tượng của con người. Tàu địch ken dày, tàu của Đoàn 125 vẫn đi. Và vũ khí vẫn đến những nơi cần đến. Sự kỳ lạ đó làm ngạc nhiên nhiều nhà chiến lược quân sự phương Tây - “Việt cộng chở vũ khí vào Nam bằng đường biển là mạo hiểm, cuồng tín, không sao hiểu nổi” - chúng đã kêu lên như vậy”. (Theo “Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân”). Sự kỳ diệu đó lại chính là thực tế sinh động ở Đoàn 125, ngay cả trong lúc khó khăn nhất.

Bước sang năm 1966, Đoàn 125 tiếp tục khai thác tuyến đường mới ở vòng ngoài do tàu 42 đã mở cuối năm 1965. Theo đó, ngày 15 tháng 3 năm 1966, tàu 42 chở 60 tấn vũ khí lại rời bến và ngày 22 tháng 3 cập bến Cà Mau an toàn. Tiếp đó, ngày 21 tháng 3 năm 1966 tàu 69 được lệnh xuất phát, nhưng do tàu và máy bay Mỹ- Ngụy bám sát quá nên để đảm bảo an toàn, tàu phải quay lại.

Đến ngày 15 tháng 4, tàu 69 tiếp tục lên đường. Đây là chuyến đi vô cùng khó khăn. Mặc dù tàu đã vào bến và chuyển hết hàng, nhưng do bị hỏng nên phải gần 9 tháng sau tàu mới trở ra Bắc. Nhưng trên đường ra lại gặp địch, bị lộ nên các chiến sỹ phải chiến đấu quyết liệt với kẻ địch. Chiến sỹ Phan Hải Hồ bị thương và đề nghị mọi người chặt chân mình để tiếp tục chiến đấu, chính là trong chuyến đi này.

Sau tàu 69, tàu 100 xuất phát. Nhưng cũng bị lộ ở Rạch Giá và bị đánh

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chìm sau những giờ chiến đấu quyết liệt. Tiếp đến là tàu 187 xuất phát ngày 11 tháng 6 cũng bị địch phát hiện và tập trung lực lượng bao vây. Các chiến sỹ ta cho hủy tàu nhưng không thành công. Tàu đã rơi vào tay địch.

Mặc dù địch tăng cường tối đa việc phong tỏa đường biển, gây rất nhiều khó khăn cho ta, nhưng do đòi hỏi cấp bách của chiến trường, công tác chi viện bằng đường biển vẫn không thể buông lỏng. Những chuyến tàu vẫn nối nhau vượt biển vào Nam.

Đêm 19/11/1966, tàu 41 do thuyền trưởng Hồ Đắc Thanh và chính trị viên Đặng Văn Thanh chỉ huy rời bến, chở theo 59 tấn vũ khí vào Đức Phổ (Quảng Ngãi). Tuy đã bóc dỡ hàng, nhưng do lúc quay ra tàu bị mắc cạn, lại có địch nên anh em phải hủy tàu. Hai đồng chí là thuyền phó Dương Văn Lộc và thủy thủ trưởng Trần Nhợ đã hy sinh trong chuyến này.

Cuộc chiến đấu của những chiến sỹ Đoàn tàu không số trên biển thật vô cùng khốc liệt, đầy gian khổ hy sinh. Nhưng không gì có thể làm chùn bước các Anh - Những con người làm nên “HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN”.

Tính từ chuyến đi đầu tiên cho đến cuối năm 1966, Đoàn 125 - Đoàn tàu không số - đã tổ chức 117 lần chuyến tàu, vận chuyển hàng ngàn tấn vũ khí vào Nam, góp phần to lớn vào những chiến công của quân và dân Nam bộ và khu V, khu VI.



**Tàu 69 bị kẹt tại rạch Xẻo Giã
(Tân Ân - Cà Mau)**

Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Ảnh: TL

*Tường niệm đồng đội tại Bia tường niệm các chiến sỹ tàu 235
hy sinh tại Hòn Hèo năm 1968*



Ảnh: TL

Các chiến sỹ tàu 235 sống sót trở về sau lần chở vũ khí vào Hòn Hèo

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Ghi nhận những thành tích xuất sắc của Đoàn 125 Hải quân, ngày 1 tháng 1 năm 1967 Đảng và Nhà nước đã phong tặng Đoàn danh hiệu cao quý: Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Trong Bản tuyên dương công trạng Đoàn 125 có đoạn: Đoàn 125 đã “chiến đấu trên vùng biển của Tổ quốc, luôn luôn đương đầu với địch và vật lộn với sóng to gió lớn, càng gặp khó khăn nguy hiểm, cán bộ càng bình tĩnh, dũng cảm, mưu trí, chiến sỹ càng ngoan cường linh hoạt, trên dưới đoàn kết một lòng, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trong mọi tình huống”.

Năm 1967, bất chấp địch ra sức tăng cường phong tỏa, Đoàn 125 vẫn xác định nhiệm vụ chi viện cho chiến trường với nỗ lực cao nhất, đặc biệt là trong điều kiện chiến cuộc ở miền Nam đang đòi hỏi chuẩn bị cho những trận đánh lớn.

Từ những yêu cầu nhiệm vụ mới, Năm 1967 Đoàn đã điều động 9 tàu vào công việc vận chuyển và chia thành 4 biên đội:

- Biên đội 1 có 2 tàu do đồng chí Lang chỉ huy.
- Biên đội 2 có 2 tàu do đồng chí Ba chỉ huy
- Biên đội 3 có 3 tàu do đồng chí Ân chỉ huy.
- Biên đội 4 có 2 tàu do đồng chí Thao chỉ huy.

Trong năm, Đoàn đã tổ chức 5 chuyến vào khu V, nhưng chỉ có 2 chuyến cập bến an toàn, còn 3 chuyến do gặp địch nên phải quay lại để bảo toàn lực lượng. Hai chuyến đến bến là tàu 43 và tàu 198. Cũng trong năm, đoàn còn nhận nhiệm vụ chở hàng từ Hải Phòng vào Cửa Hội trong 4 ngày địch vẫn cho tàu cập bến.



Nhiều tàu vận tải của đoàn 125 đã cải dạng thành tàu nước ngoài để vận chuyển vũ khí vào Nam

Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đặc biệt trong cuộc Tổng tấn công của quân và dân ta tết Mậu Thân trên toàn miền Nam, Đoàn 125 đã được giao thực hiện một kế hoạch “Tuyệt mật”: theo đó, Đoàn chuẩn bị 4 tàu, xuất phát ở 4 địa điểm khác nhau trong cùng một đêm... Thực hiện chỉ thị của Bộ tổng tham mưu, Đoàn đã chọn 4 tàu gồm tàu 165 do thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm và chính trị viên Nguyễn Ngọc Lương chỉ huy, tàu 235 do thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh và chính trị viên Nguyễn Tương chỉ huy, tàu 56 do thuyền trưởng Nguyễn Văn Ba và chính trị viên Đỗ Như Sạn chỉ huy, tàu 43 do thuyền trưởng Nguyễn Đức Thắng và chính trị viên Trần Quốc Tuấn chỉ huy. Trong đó, tàu 165 vào Vàm Lũng (Cà Mau), tàu 235 vào Hòn Hèo (Khánh Hòa), tàu 43 vào Đức Phổ (Quảng Ngãi) và tàu 56 vào Lộ Giao (Bình Định).

Trong chuyến đi đồng đội này, “Bốn con tàu ra đi, chỉ một tàu 56 trở lại. Cuộc chiến đấu của tàu 43, tàu 165 và tàu 235 đã nói lên sự khốc liệt, khó khăn của công tác vận tải chi viện cho chiến trường trên tuyến đường biển. Song, các con tàu của Đoàn 125 đã hành động vượt xa sức tưởng tượng bình thường, đã chiến đấu xuất sắc và giành thắng lợi. Điều đó nói lên ý chí và quyết tâm của những người lính vận tải biển, dù hoàn cảnh nào cũng gắng chi viện cho chiến trường. Đó là ý thức tất cả vì miền Nam ruột thịt, ý thức thống nhất nước nhà”. (Theo “Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân”).

Có thể nói, từ năm 1965 đến 1968 là giai đoạn vận chuyển cực kỳ ác liệt, gian truân đối với Đoàn 125. Trong hơn 3 năm đó, Đoàn đã tổ chức đi 28 chuyến, có những chuyến thành công, có những chuyến phải quay về, có những chuyến phải hủy tàu... Đã có 410 tấn vũ khí được chuyển vào chiến trường trong thời gian này. Chính trong những năm tháng vô cùng khó khăn ấy, ý chí ngoan cường và bản lĩnh anh hùng và những chiến công thầm lặng của cán bộ chiến sỹ Đoàn 125 đã được thể hiện sinh động hơn bao giờ hết. Họ đã góp phần xứng đáng viết nên những trang “Huyền thoại” về con đường vận chuyển trên biển Đông.

*

* *

Từ đầu năm 1969, Mỹ buộc phải ngừng ném bom miền Bắc. Theo chỉ thị của Trung ương, Đoàn 125 chuẩn bị lực lượng và phương tiện để tiến hành một đợt vận chuyển lớn mang tên VT.5. Đây là chiến dịch vận chuyển hàng hóa, vũ khí từ Hải Phòng vào Sông Gianh để từ cảng Gianh lại ngược dòng đi lên Xuân Sơn rồi từ đó theo con đường Trường Sơn vào chiến trường.

Chiến dịch VT.5 có ý nghĩa hết sức quan trọng, góp phần tăng cường mạnh mẽ tiềm lực cho tiền tuyến. Vì vậy Đoàn 125 xác định quyết tâm cao và ngay từ

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Ảnh: TL

Cán bộ chiến sỹ đoàn 125 đón lẵng hoa của Chủ tịch nước Tôn Đức Thắng tặng nhân dịp mừng xuân mới 1969



Ảnh: TL

Đại tướng Võ Nguyên Giáp thăm cán bộ chiến sỹ Lữ đoàn 125 vào một ngày đầu xuân 1969

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Các chiến sĩ đoàn tàu không số vận chuyển vũ khí, trang bị xuống tàu chi viện cho chiến trường miền Nam

Ảnh: TL

tháng 10 năm 1968, công tác hợp đồng, công tác tổ chức đã được tiến hành rất khẩn trương. Mở đầu là hai tàu 402 và 405 rời cảng Hải Phòng đi Sông Gianh vào ngày 3/11/1968. Cho đến cuối tháng 1 năm 1969, sau 3 tháng thực hiện chiến dịch VT.5, toàn đoàn đã huy động 364 lượt tàu và vận chuyển được 21.737 tấn hàng (đạt 217,37% kế hoạch trên giao).

Từ tháng 2/1969, Đoàn 125 bước vào giai đoạn 2 của chiến dịch VT.5, kết thúc vào ngày 24/6/1969. Trong đợt này, đã có 187 lượt tàu xuất bến, chuyên chở được 10.889 tấn hàng, vượt chỉ tiêu được giao 1000 tấn, kết thúc thắng lợi Chiến dịch vận chuyển quan trọng VT.5.

Cũng từ quý II/1969, việc vận chuyển vũ khí cho chiến trường được tiếp tục theo tinh thần Nghị quyết của Đảng ủy Đoàn 125 là: “Động viên nỗ lực cao nhất của toàn đoàn, tập trung mọi khả năng vận chuyển để chi viện nhiều nhất vật chất cho miền Nam tiến lên giành thắng lợi trong bất cứ tình huống nào”.

Tàu 42 được cử đi trinh sát nhằm thăm dò tình hình địch phong tỏa trên biển để mở con đường mới, tìm bến mới cho phù hợp. Chuyến đi quan trọng này do đồng chí Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng, đồng chí Trần Ngọc Ân làm chính trị viên, đồng chí Phạm Nhậm làm chính trị viên phó, đồng chí Nguyễn Trường Sơn làm thuyền phó. Cùng đi với tàu 42 trong chuyến này còn có đồng chí phó tham mưu trưởng Nguyễn Ngọc Ân và đồng chí trợ lý tham mưu Trần Phong. Thủy thủ trên tàu 42 có các đồng chí: Thôi Văn Nam, Nguyễn Đăng Năm, Bùi Văn Tư, Nguyễn Hữu Ký, Trương Ngọc Minh, Hồ Văn Hùng, Nguyễn Văn Thoa, Nguyễn Đình Lộc, Nguyễn Đức Hạc, Hà Văn Dấu và đồng chí Trạc. Vào

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

lúc 1 giờ ngày 22 tháng 8 năm 1969 tàu 42 xuất phát, đi ngược lên phía Bắc, sang Trung Quốc rồi từ đó lại vòng xuống phía Nam nhằm đánh lạc hướng sự theo dõi của địch... Sau gần 20 ngày lênh đênh trên biển, ngày 11 tháng 9 năm 1969 tàu về tới cầu Đá Bạc (Quảng Ninh), hoàn thành chuyến trình sát quan trọng.

Chuyến tàu vận chuyển đầu tiên sau chuyến trình sát của tàu 42 là tàu 154 đi Bạc Liêu chở 58 tấn vũ khí, do thuyền trưởng Đỗ Văn Bé và chính trị viên Lê Văn Viễn chỉ huy, xuất phát tối 17/9/1969. Chuyến đi thành công. Tuy nhiên, trong thời gian này, Mỹ - ngụy vẫn tăng cường phong tỏa trên biển nên cũng không dễ dàng gì khi vượt biên chi viện vũ khí vào Nam. Tính khốc liệt ngày càng tăng lên.

Không những vậy, tình hình chiến trường thời kỳ này cũng gặp rất nhiều khó khăn, có thể đây là giai đoạn khó khăn nhất của ta trong cuộc chiến tranh. Bởi sau Tổng tấn công Mậu Thân - 1968, ta sơ hở vùng nông thôn, đồng bằng, địch lợi dụng điều đó tiến hành phản công quyết liệt, đẩy lùi chủ lực của ta ra xa thị trấn, thành phố... Vũ khí cho chiến trường, nhất là đối với miền Trung và miền Tây Nam Bộ rất thiếu. Thực tế đó đặt ra cho đoàn 125 nhiệm vụ rất nặng nề và khẩn trương.

Ngày 01 tháng 5 năm 1970, tàu 41 được lệnh xuất phát, chở 58 tấn vũ khí chi viện cho khu 9. Tàu do thuyền trưởng Nguyễn Hồng Lý và chính trị viên Trần Quốc Chân chỉ huy. Chuyến đi cập bến Cà Mau an toàn đã giúp quân và dân khu 9 tấn công tiêu diệt nhiều sinh lực địch, làm phá sản chiến thuật “Hạm đội nổi trên sông” của địch. Riêng trong năm 1970, đoàn 125 đã tổ chức 15 chuyến chi viện, nhưng chỉ có 5 chuyến đến bến được gồm các tàu 41, 56, 154, 121, 54; còn lại phải quay về do gặp địch phong tỏa.



**Tay lái của tàu C41
chiếc tàu đã vận chuyển 11
chuyến vũ khí
cập bến an toàn**

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Tàu 56 do thuyền trưởng Dương Tấn Kịch và chính trị viên Đỗ Văn Sạn chỉ huy. Trên tàu còn có các đồng chí: Nguyễn Sơn, Võ Văn Quang, Nguyễn Xuân Cừ, Phan Sỹ Kiều, Phạm Ngọc Châu, Nguyễn Hồng Nghi, Trương Quang Việt, Trần Ngọc Tuyết, Lê Minh Lậm, Lê Văn Xang, Đỗ Xuân Sang, Nguyễn Đức Hạnh, Nguyễn Văn Nhật, Trần Như Cỏ, Bùi Đức Hợi và Tô Thanh Truyền. Tàu xuất phát 26/5/1970 và trở về 16/6/1970. (Sau này tàu 56 đổi phiên hiệu thành tàu 649 - khi đó có bổ sung và thay đổi một số thủy thủ, trong đó có ông Tống Hồng Quân, hiện đang sinh sống và công tác tại Hà Nội).

Tàu 154 rời bến lần thứ nhất ngày 15 tháng 5 năm 1970, nhưng do gặp địch nên quay lại. Ngày 24 tháng 8 tàu lại lên đường mang theo 58 tấn vũ khí vào Bạc Liêu, cập bến thành công. Chuyến đi đó của tàu 154 do thuyền trưởng La Minh Tốt và chính trị viên Phạm Văn Bát chỉ huy. Trên tàu còn có các thuyền viên: Nguyễn Xuân Quế, Phạm Văn Nỗ, Phạm Xuân Hương, Huỳnh Văn Hậu, Nguyễn Xuân Ngọc, Trần Văn Tín, Vũ Trung Tính, Hà Quang Vi, Lê Đình Mong, Hoàng Đức Chén, Lê Công Mạc, Vũ Đình Đạp, Trần Minh Khôi, Nguyễn Văn Sửu và Nguyễn Văn Sinh.

Tàu 54 trong chuyến đi này do thuyền trưởng Phùng Văn Đặng và chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu chỉ huy. Các thủy thủ gồm: Phùng Văn Quyết, Phạm Ngọc Duệ, Lê Quốc Tế, Tạ Ngọc Thuận, Lê Hồng Lô, Nguyễn Chí Thông, Đồng Xuân Chê, Hoàng Đức Thắng, Vũ Thuyết Tâm, Nguyễn Văn Yên, Vũ Văn Toàn, Phạm Văn Biên, Nguyễn Văn Lương, Trần Hữu Điều và Nguyễn Văn Chư. Tàu xuất phát lần một ngày 15/4, nhưng phải quay về. Ngày 11/10 đi tiếp và thành công với việc chở 56 tấn vũ khí cập bến ở Bạc Liêu.

Ngày 29/9/1970 tàu 121 do thuyền trưởng Dương Tấn Kịch và chính trị viên Nguyễn Kim Danh chỉ huy đưa vũ khí vào Bến Tre thành công. Trong chuyến đi này, có một sáng kiến rất đáng ghi nhận là dùng xuồng cao su bọc nẹp nhôm chuyển hàng từ tàu vào bến, khá thuận lợi.

Trong những chuyến vượt biển của Đoàn 125 những ngày này, không phải không có những chuyến mà các cán bộ chiến sỹ ta gặp địch, chiến đấu, hy sinh quyết bảo vệ bí mật của con đường. Tàu 176 cũng là một tấm gương như vậy.

Rời bến ngày 11/11/1970 mang theo 60 tấn vũ khí vào Bến Tre, tàu 176 do thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc và chính trị viên Huỳnh Trung chỉ huy. Trên đường đi, địch phát hiện nên chúng đã điều nhiều tàu chiến tới vây tàu 176. Đó là vào ngày 21/11. Đêm hôm đó, trong khi tàu 176 tăng tốc vào bờ, tàu chiến của địch tăng cường vây hãm và bắn vào tàu ta. Các chiến sỹ tàu 176 vừa tranh thủ cho tàu vào gần bờ vừa dũng cảm chiến đấu đánh trả địch. Cuối cùng các chiến sỹ đã lên bờ và hủy tàu. Nhưng 10 cán bộ chiến sỹ đã phải hy sinh, một số người khác bị thương...Cuộc chiến đấu trên tuyến đường vận chuyển vũ khí vào Nam

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Ảnh: TL

Đông chí Nguyễn Thị Định và đoàn đại biểu miền Nam thăm đoàn 125 Hải quân



Ảnh: TL

Tư lệnh Hải quân Nguyễn Bá Phát thăm đoàn 125 (1970)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Tàu không số vận tải hàng vào miền Nam

khốc liệt như vậy đó. Nhưng không gì ngăn được sự tồn tại và phát triển của tuyến đường trên biển.

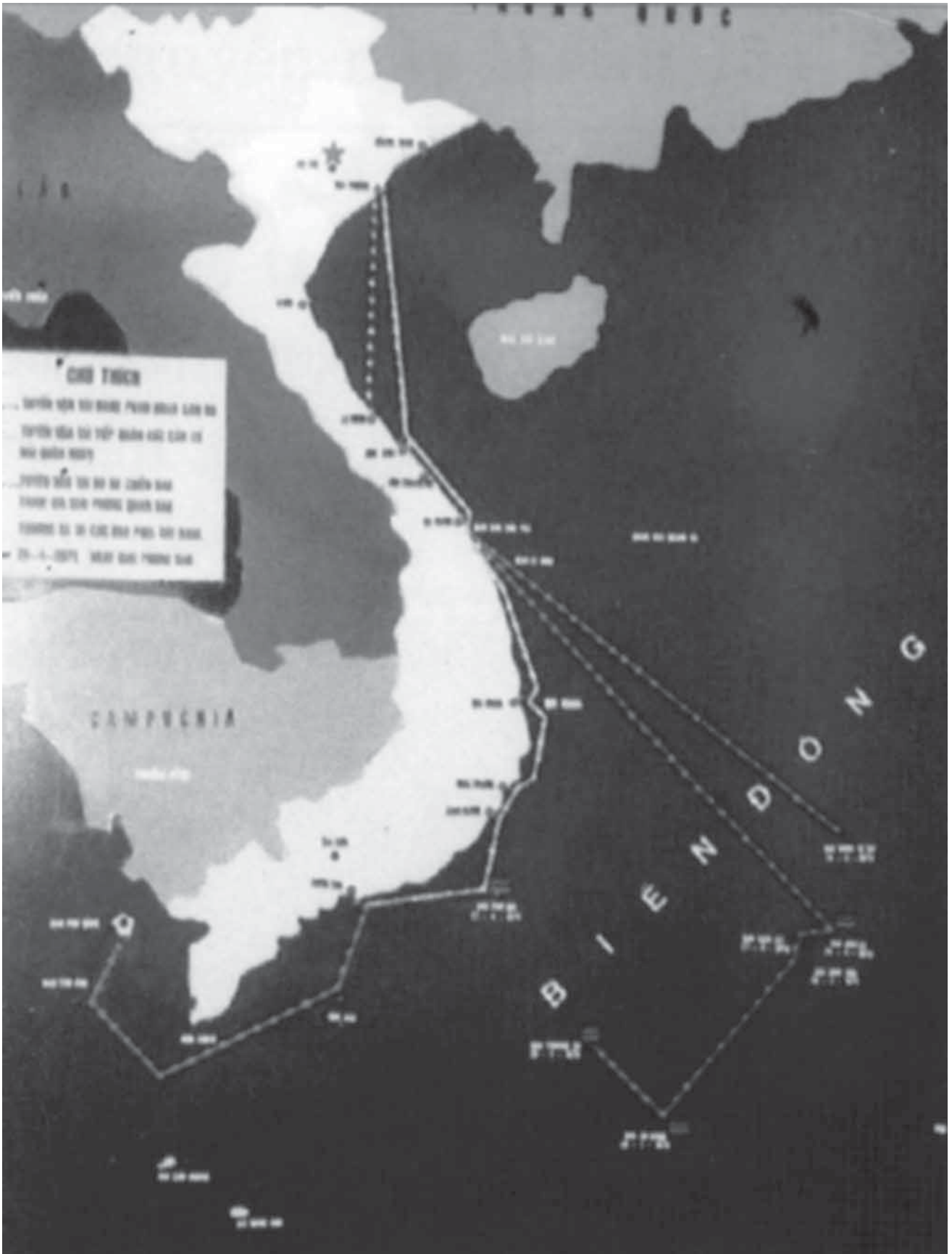
Năm 1971 - 1972 là giai đoạn vận chuyển gian khổ hy sinh nhiều hơn đối với Đoàn 125 vì địch tiến hành phong tỏa, ngăn chặn quyết liệt hơn rất nhiều. Đây cũng là giai đoạn đánh dấu 10 năm làm nhiệm vụ vận chuyển vô cùng oanh liệt của Đoàn tàu không số - Đoàn 125 anh hùng.

Chiến trường không thể không có vũ khí - Đó là mệnh lệnh!

Vì vậy, tháng 4 năm 1971, Quân ủy Trung ương đã triệu tập một cuộc họp quan trọng để bàn về công tác vận chuyển trên biển trong tình hình mới, nhằm tìm phương thức mới dưới sự chủ trì của Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Theo đó, cùng với việc cho đóng những thuyền mới theo dạng thuyền đánh cá miền Nam, nhưng làm 2 đáy để phía dưới cất giấu vũ khí, phía trên là dụng cụ đánh cá bình thường, để có thể hoạt động hợp pháp (sáng kiến do đồng chí Tư Mao đưa ra), Đoàn 125 cũng được bổ sung nhiều cán bộ chiến sỹ quê ở miền Nam thành thạo đi biển nhằm thực hiện nhiệm vụ mới một cách hiệu quả .

Chuyến đi thí điểm theo phương thức mới này được thực hiện ngày 6 tháng 7 năm 1971 do đồng chí Tư Mao phụ trách. Tàu 605 (là tàu 625 cũ được cải tạo) chịu trách nhiệm đi theo hộ tống tàu của đồng chí Tư Mao. Và, chuyến đi ấy vào khu 9 đã thành công.

Cũng ngay chuyến đi này, ngày 27 tháng 7 năm 1971, Quân khu 9 đã thành lập Đoàn vận tải bí mật mang mật hiệu S950 do đồng chí Tư Mao làm trưởng

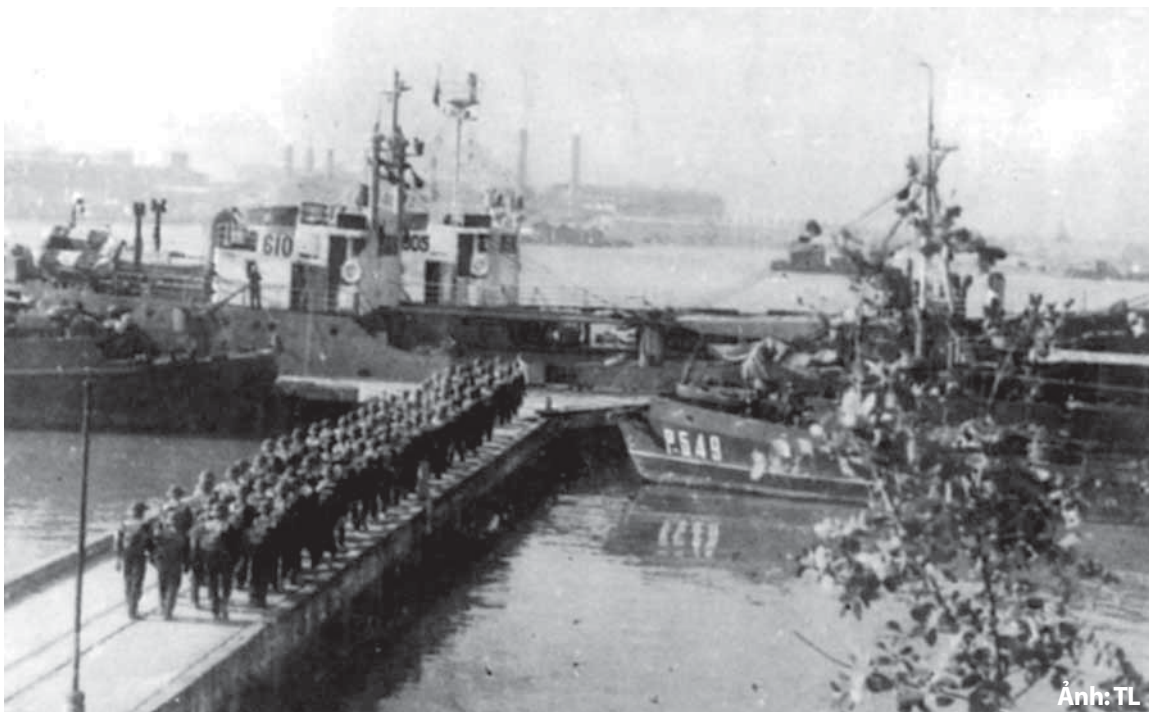


Các tuyến đường vận chuyển tham gia chiến dịch Hồ Chí Minh (1975)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Lễ đón nhận danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân lần thứ II



Đoàn 125 Hải quân chở bộ đội tham gia chiến dịch Hồ Chí Minh (1975)

Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đoàn, các đồng chí Bảy Cứng, Ba Thuận, Ba Cẩn làm phó đoàn và đồng chí Năm Rầy là Bí thư Đảng ủy. S950 sẽ phối hợp với Đoàn 125 về nhiều mặt nhằm thực hiện tốt hơn công tác vận chuyển cho miền Nam... Tính từ khi thành lập đến lúc bị lộ (do có kẻ phản bội), Đoàn của ông Tư Mao Đã có 31 lần chuyển ra Bắc, chở được 520 tấn vũ khí và đưa đón nhiều cán bộ ra - vào chiến trường.

Xin được nói về đoàn trưởng Tư Mao một chút. Tên thật của ông là Phan Văn Nhờ - đã được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân. Khi thành lập Đoàn S950, có một bộ phận “hợp pháp” do ông Tư Mao và ông Bảy Cứng phụ trách hoạt động công khai ngay trong vùng địch, tại vùng Rạch Giá, Rạch Sỏi... Nhưng sau vụ Ba Tam làm phản, cơ sở của ông Tư ở Sài Gòn, Vũng Tàu, Long Hải bị vỡ. Khi đó ông Tư Mao đang ở miền Bắc. Việc đưa ông trở về miền Nam tiếp tục hoạt động một cách bình thường là điều vô cùng mạo hiểm, vì địch đang truy tìm ông, ảnh của ông được chúng thông báo khắp nơi. Vì vậy, để tiếp tục trở về hoạt động, chính ông Tư Mao đã đề xuất: cải dạng khuôn mặt ông thành khuôn mặt khác! Sau khi nghiên cứu và tính toán kỹ càng, cấp trên đã chấp thuận đề nghị đó của ông.

Thế là ông Tư Mao sau đó được đưa vào Quân Y viện 108 để thực hiện sự cải dạng đó; mà cũng phải trải qua 2 lần phẫu thuật với bao đau đớn, khuôn mặt ông mới khác được.

Ba tháng sau, với một khuôn mặt khác hẳn và với cái tên Sáu Thuận, ông Tư Mao theo đường bộ trở lại miền Nam tiếp tục nhiệm vụ cách mạng.



**Ông Tư Mao trước (1)
và sau khi phẫu thuật
thay đổi khuôn mặt (2)**

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



***Đèn hành trình, ống nhôm
và máy điện thoại P600
là những dụng cụ được dùng
trên hành trình vượt biển
của những tàu không số
chuyển vũ khí vào Nam***

Hòa cùng khí thế của quân và dân cả nước, cán bộ chiến sỹ Đoàn 125 Hải quân tiếp tục đẩy mạnh thực hiện công tác vận chuyển phục vụ chiến trường. Trong 2 năm 1973 - 1974, Đoàn đã huy động 380 lượt tàu xuất bến, chuyên chở hàng chục ngàn tấn hàng, đưa hơn 2000 lượt người từ hậu phương ra tiền tuyến, vượt gần 160.000 hải lý với biết bao gian khổ, khó khăn.

Đặc biệt, trong chiến dịch Hồ Chí Minh 1975 lịch sử, Đoàn 125 đã tập trung thực hiện mục tiêu vận chuyển: Tất cả cho chiến trường, tất cả cho tiền tuyến, tất cả cho chiến đấu. Trên tinh thần đó, chỉ riêng hai tháng 3 và 4 năm 1975, Đoàn 125 đã chở 17.473 cán bộ chiến sỹ ra chiến trường, chở 40 xe tăng cùng 7.786 tấn vũ khí, nhiên liệu... phục vụ chiến dịch. Thành tích ấy của Đoàn 125 đã góp phần quan trọng vào chiến công chung của dân tộc trong mùa xuân 1975 lịch sử.

ĐỘI THUYỀN 128 ĐƯỜNG DÂY TÌNH BÁO TRÊN BIỂN

HÀ PHƯƠNG

Cả nước đã biết đến Đoàn tàu không số huyền thoại được xác lập từ năm 1961 nhưng ít người biết, trước đó 5 năm (1956), với tầm nhìn chiến lược, Bộ Chính trị mà trực tiếp là Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng đã bí mật chỉ đạo việc thiết lập một đường dây tình báo trên biển, với tên gọi Đội thuyền 128. Trên mặt trận thầm lặng, Đội thuyền 128 đã lập nhiều chiến công xuất sắc, góp phần tạo nên sự huyền thoại của Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Khai thông bế tắc liên lạc.

Tháng 7/1954, Hiệp định Giơ-ne-vơ được ký kết, Chính phủ Pháp buộc phải công nhận quyền dân tộc cơ bản của nhân dân Việt Nam. Nhưng với bản chất hiếu chiến và xâm lược, đế quốc Mỹ thay chân Pháp nhảy vào miền Nam nước ta, dựng lên chính quyền tay sai Ngô Đình Diệm hòng biến miền Nam Việt Nam thành thuộc địa kiểu mới. Cuối năm 1955, chính quyền tay sai Ngô Đình Diệm thực hiện chính sách “tố Cộng, diệt Cộng” vô cùng thâm độc, đánh phá ác liệt và kiểm soát gắt gao vùng giới tuyến. Đặc biệt, công tác giao thông tình báo của ta gặp vô vàn khó khăn.

Trước sự thúc bách của nhiệm vụ, trong bối cảnh cách mạng miền Nam yêu cầu bức thiết sự lãnh đạo sâu sát của Bộ Chính trị, Trung ương Đảng; sự chi viện kịp thời của miền Bắc... đòi hỏi giao thông phải mở đường đi trước. Nhiệm vụ đó thôi thúc ngành Tình báo phải khẩn trương, tích cực đẩy mạnh công tác giao

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

thông. Đầu năm 1956, lãnh đạo, chỉ huy Nha Liên Lạc (Cục Quân báo, Bộ Tổng tham mưu (nay là Tổng cục 2) đã xác định nhiệm vụ: “Trước tiên cần tập trung lực lượng giải quyết về tổ chức giao thông và duy trì được thông suốt”. Một phương án đặt ra là: Bằng mọi cách, tình báo phải mở đường trên biển nhằm khai thông bế tắc liên lạc, đáp ứng yêu cầu của trên và nhiệm vụ tình báo đặt ra lúc này.

Tháng 3/1956, hai tổ thuyền đầu tiên được thành lập, đó là tổ thuyền Thống Nhất và tổ thuyền Trung Hòa. Chi bộ các tổ thuyền xác định: Cho dù địch đánh phá, có thể bị bắt, có thể hy sinh, nhưng nhiệm vụ Đảng giao bằng mọi giá phải hoàn thành. Và với những chiếc thuyền nan thưở ban đầu, các chiến sĩ giao liên tình báo dũng cảm vượt qua giới tuyến vào Huế, Đà Nẵng... trước sự kiểm soát gắt gao của địch để nối thông đường giao thông.

Tuy nhiên, để có được thắng lợi bước đầu đó, phải kể đến công sức của đội ngũ cán bộ tình báo hoạt động ở Liên khu 5. Theo đó, từ những năm 1954, 1955, đội ngũ cán bộ tình báo này đã có sáng kiến xây dựng trước một cơ sở giao thông thủy; đồng thời tổ chức đầu tư tiền bạc lo phương tiện và điều kiện nhằm sẵn sàng phục vụ tình báo mở đường trên biển ra Bắc. Đầu năm 1956, Nha Liên lạc phái cán bộ trực tiếp vào trạm đầu cầu ở Vĩnh Linh để nắm tình hình, tiếp



Cán bộ, chiến sĩ Đội thuyền 128 anh hùng

Ảnh tư liệu

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

cận địa bàn; nghiên cứu, tổ chức những chuyến đi thử và xác định hành trình cơ động; điều kiện và khả năng của từng bến, bãi... Theo chỉ đạo của Trung ương, tháng 3/1956, Trạm Vĩnh Linh tiếp tục tổ chức nhiều chuyến đi kiểm tra, khảo sát, nắm tình hình địa bàn vùng Thanh Khê, Xuân Hà, Đà Nẵng và thu thập các loại mẫu giấy tờ, con dấu cần thiết để trang bị hợp thức hóa cho đội thuyền ở Vĩnh Linh. Đó là những chuyến thuyền khai phá mở đường trên biển ra Bắc đầu tiên của ngành tình báo, góp phần mở ra ý tưởng táo bạo hình thành những con tàu “không số” vượt đại dương, tiếp tế cho chiến trường miền Nam.

Đường dây tình báo trên biển.

Từ hai tổ thuyền ban đầu, ngành tình báo đã phát triển thành đội thuyền mang phiên hiệu Đội thuyền 128, gồm 26 tổ thuyền với lực lượng 183 đồng chí, có nhiệm vụ: Bảo đảm thông tin liên lạc tình báo từ Bắc vào Nam và từ Nam ra Bắc; tổ chức thực hiện các việc phái khiến cán bộ cơ động đi theo kế hoạch của cấp trên.

Đội thuyền hoạt động theo nguyên tắc bí mật, cự ly, đơn tuyến. Mỗi thuyền được hợp thức hóa về người, phương tiện, giấy tờ theo từng địa phương như thẻ ngư phủ, thẻ căn cước do chính quyền ngụ cấp; có câu chuyện ngụ trang phù hợp theo từng vùng. Bằng hình thức đột nhập qua ranh giới, hướng thẳng Biển Đông, xuôi dần vào Nam, nhằm thẳng địa điểm đến, sẵn sàng đột nhập lên bờ vào ban đêm, rồi nhanh chóng lui ra để đến điểm đỗ khác, tránh sự theo dõi của địch. Khi thấy tình hình giới tuyến có biến động thì tổ chức vượt ở điểm khác, hoặc cho đội thuyền tiến thẳng ra hải phận quốc tế, sau đó chờ thời cơ cập bến ở địa điểm khác.

Do yêu cầu công tác nắm địch ngày càng khẩn trương, các chuyến liên lạc tăng, đội thuyền phát triển lên nhiều tổ thuyền, đường đi dài hơn, từ cửa biển biên giới phía Bắc đến tận cửa biển Nha Trang, Phan Thiết... thuộc vùng địch kiểm soát. Mặt khác, yêu cầu bảo đảm nhịp độ giao thông ngày càng tăng và thời gian mỗi chuyến liên lạc Bắc - Nam ngày càng rút ngắn, lại hoạt động trong điều kiện Mỹ - ngụ kiểm soát gắt gao đòi hỏi bản lĩnh, khả năng sáng tạo trong xử lý tình huống của từng người, từng tổ. Phương tiện đi biển của mỗi thuyền chỉ vền vẹn một chiếc la bàn cũ, nhiều khi cán bộ, giao liên của ta phải nhìn trăng, sao để xác định hướng đi. Mỗi chuyến đi gặp biết bao khó khăn nguy hiểm, hải quân ngụ tuần tiễu kiểm soát gắt gao, có chuyến địch kiểm tra tới 31 lần. Có lần, để đảm bảo bí mật đường dây liên lạc, cán bộ, giao liên của tổ buộc phải hủy thuyền rồi bơi vào bờ. Có chuyến gặp bão biển liên tiếp, thuyền phải neo cả tuần ở đảo vắng, hoặc kẹt ở bến cảng của địch hàng tháng trời. Nhưng với tinh

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

thần mưu trí, các chiến sĩ giao thông tình báo đã bình tĩnh đối phó với địch, bảo đảm an toàn tài liệu, phương tiện và người.

Từ khi thành lập đến tháng 4/1975, Đội thuyền 128 đã tổ chức thành công 263 chuyến đưa đón cán bộ, chuyển nhận tài liệu, vũ khí... Nhiều tổ thuyền lập được chiến công xuất sắc, trong đó phải kể đến tổ thuyền Tiên Phong đã thực hiện 46 chuyến đưa cán bộ vào chiến trường, cán bộ về miền Bắc; liên lạc với cán bộ địch hậu 23 lần, giao nhận tài liệu và đưa cán bộ, tiếp tế tài chính xây dựng căn cứ B41 tại Ninh Thuận (mật khu 19), căn cứ B44 tại Phú Yên, sau đó chuyển đến Ninh Hòa (Khánh Hòa). Đặc biệt, đồng chí Trần Tấn Mới, phụ trách tổ thuyền được tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng Vũ trang nhân dân năm 1973. Có lần, tổ thuyền của đồng chí Trần Tấn Mới đi bằng thuyền chủ công rất vất vả, có chuyến gặp bão lớn 12 ngày liền phải neo thuyền ở đảo trống thuộc vùng địch kiểm soát. Có chuyến do gặp khó khăn thuyền phải nằm lại bên bãi của địch hơn hai tháng, nhưng với tinh thần mưu trí, dũng cảm, sáng tạo, đoàn kết, Trần Tấn Mới cùng anh em tổ thuyền đã vượt qua. Có chuyến 11 lần gặp địch; có lần đồng chí bị địch vây tới 7 ngày, nhưng vẫn bình tĩnh tìm cách thoát khỏi vòng vây, làm tròn nhiệm vụ đưa đón cán bộ và tài liệu ra vào an toàn. Không chỉ là một thuyền trưởng giỏi, đồng chí Trần Tấn Mới còn là một giao thông viên có kinh nghiệm hoạt động trong vùng địch, có năm đồng chí đi 5 chuyến liên tục Bắc - Nam bảo đảm an toàn bí mật. 17 năm liền đảm nhiệm công tác bằng đường biển, đồng chí Trần Tấn Mới đều hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ.

Trong quá trình hoạt động mưu trí, dũng cảm bằng những chiếc thuyền lênh đênh trên biển cả, giữa vòng vây dày đặc của kẻ thù, Đội thuyền 128 luôn giữ vững phẩm chất đạo đức cách mạng, khí tiết của người chiến sĩ tình báo; lấy trí tuệ và lòng trung thành với Đảng để chiến thắng địch, chiến thắng thời tiết, vượt qua những điều kiện khó khăn, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Đội có 43 đồng chí bị địch bắt, tù đày, 10 đồng chí anh dũng hy sinh để con đường giao thông tình báo trên Biển Đông luôn thông suốt, hiệu quả. Ngày 25/8/1970, Đội giao thông tình báo trên biển 128 vinh dự được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng Lực lượng Vũ trang nhân dân.

DI TÍCH VÀ ĐIỂM ĐẾN CỦA NHỮNG CON TÀU KHÔNG SỐ

Có thể trong bài viết này chưa nêu được đầy đủ những nơi, những bến mà tàu không số đã chở vũ khí cập bến, nhưng với những địa danh và di tích được giới thiệu sau đây cũng phần nào cho ta thấy địa bàn hoạt động hết sức rộng và phức tạp cũng như những nỗ lực không mệt mỏi của cán bộ chiến sỹ đoàn tàu không số nhằm chi viện đặc lực cho chiến trường miền Nam trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước hào hùng của dân tộc.



Phó Thủ tướng Trương Vĩnh Trọng (trái) tham dự buổi lễ đặt viên đá khởi công dự án Công viên nghĩa trang đường Hồ Chí Minh trên biển (ngày 17/10/2010)

Ảnh VẤN TRÍ

*CÔNG VIÊN NGHĨA TRANG ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Tại Cồn Bưng, xã Thạnh Hải, huyện Thạnh Phú, tỉnh Bến Tre đã xây dựng công viên nghĩa trang đường Hồ Chí Minh trên biển.

Dự án Công viên nghĩa trang đường Hồ Chí Minh trên biển có tổng diện tích 635 ha, vốn đầu tư 1.500 tỷ đồng (trong đó 30% từ ngân sách nhà nước,

phần còn lại từ sự ủng hộ của các ngành, các cấp, các thành phần kinh tế) gồm 3 khu chính.

Khu A gồm các dịch vụ du lịch, tái định cư, làng nghề truyền thống Nam bộ, trường học, chợ ven sông...

Khu B1 (khu trung tâm) sẽ thể hiện sa bàn nước Việt Nam và bờ biển Việt Nam thu nhỏ, tái tạo lịch sử, các giá trị văn hóa Việt Nam.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Khu B2 (khu vực biển Đông) là khu đặt các đài tưởng niệm lớn, bảo tàng dưới nước đường Hồ Chí Minh trên biển, các bến tàu.

Khu C tái tạo các đầu cầu tiếp nhận vũ khí, hầm chứa vũ khí và cuộc sống người dân Nam bộ trong 2 cuộc kháng chiến

Theo số liệu của Đoàn 125 Hải quân, tính đến năm 1970, đã có 23 chuyến tàu chở vũ khí Bắc - Nam vận chuyển 1.440 tấn vũ khí cặng vào các bến tại xã biển Thạnh Phong gồm: vàm Khâu Bạng, cồn Bưng, cồn Lợi, cồn Lớn,... chi viện cho chiến trường miền Nam.

Sau năm 1975, tỉnh Bến Tre đã xây dựng khu lưu niệm Đường Hồ Chí Minh trên biển tại ngã 3 xã Thạnh Phong và Thạnh Hải.

Lữ đoàn 125 Hải quân cũng đã xây dựng Đài tưởng niệm đường Hồ Chí Minh trên biển - bến Thạnh Phong tại đầu vàm Khâu Bạng (Thạnh Phong).

Công viên nghĩa trang đường Hồ Chí Minh trên biển sẽ có những ngôi mộ có hài cốt và không có hài cốt nhằm ghi nhớ công ơn của những liệt sĩ hi sinh ở đường Hồ Chí Minh trên biển, trong đó có hơn 100 người đã nằm lại dưới đáy đại dương.



* DI TÍCH TÀU KHÔNG SỐ

Tại thung lũng Xanh dưới chân núi Vạn Hoa thuộc bán đảo Đồ Sơn có một nơi mà từ nửa thế kỷ trước, những con tàu không số đầu tiên và những tàu tiếp theo đã xuất phát để chở vũ khí vượt biển chi viện cho miền Nam. Đó chính là Bến K15 -quận Đồ Sơn, Thành phố Hải Phòng; nơi đây chính là điểm đầu - km số 0 của tuyến Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Cụ thể: Đêm 11/10/1962, chiếc thuyền gỗ đầu tiên chở 30 tấn vũ khí rời bến Đồ Sơn an toàn. Ngày 16/10/1962, đội tàu số 2 cũng xuất phát từ đây để về tới Cà Mau một cách an toàn. Ngày 14/11/1962, chuyến tàu thứ 3 cũng xuất phát tại đây. Một

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

tháng sau, chuyến thứ 4 lên đường. Tất cả những chuyến đó đều vào bến Cà Mau. Bốn chuyến vận chuyển trong 2 tháng đã đưa được 111 tấn vũ khí cho Khu 9 an toàn. Ngày 17/3/1963 chiếc tàu sắt đầu tiên chở 44 tấn vũ khí lên đường đã vào bến an toàn. Sau đó nhiều chiếc tàu sắt được hạ thủy và lên đường.

Tại đây đã dựng Bia di tích Đường Hồ Chí Minh trên biển. Đây là công trình văn hóa - lịch sử được đặt đúng điểm xuất phát của những con tàu không số năm xưa, ngay trong khu du lịch tâm cổ quốc gia. Công trình được thiết kế với qui mô lớn, phù hợp với không gian địa điểm xây dựng và ý nghĩa quan trọng của tuyến Đường Hồ Chí Minh trên biển. Nơi đây cảnh quan tuyệt đẹp, gần khách sạn 4 sao, gần bãi tắm và là một trong những điểm du lịch thú vị hấp dẫn du khách bốn phương.

*** BÃI CHÙA**

Nằm bên trong vịnh Vũng Rô, được núi Đá Bia bao bọc ba mặt Bắc - Tây - Nam, diện tích tự nhiên khoảng 14 ha, từ biển Đông nhìn vào Bãi Chùa trông tựa vầng trăng khuyết được tô điểm bởi một rừng dừa xanh mát trải dọc bờ biển. Nơi đây còn bảo tồn con tàu Không Số - một di tích gắn liền với lịch sử về đường Hồ Chí Minh trên biển đã được xếp hạng Di tích lịch sử cấp quốc gia.

*** CỒN LỢI**

Cồn trên sông Hàm Luông, thuộc xã Thạnh Phong, huyện Thạnh Phú, tỉnh Bến Tre, nằm ở phía Nam cửa Hàm Luông. Trước đây, cồn nằm cách bờ khoảng 3 km, nay đã được nối dính vào đất liền. Đây là nơi xuất phát và là điểm tiếp nhận của tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển. Hiện trên cồn có bia lưu niệm ghi lại sự kiện này.

Theo nội dung được ghi lại, cuối tháng 03/1946, một đoàn cán bộ của tỉnh Bến Tre do bà Nguyễn Thị Định dẫn đầu xuất phát từ Cồn Lợi đã vượt biển ra Hà Nội để báo cáo tình hình với Trung ương và xin chi viện cho chiến trường khu 8, Nam Bộ. Tháng 07-1961, chuyến vượt biển lần thứ hai với yêu cầu tương tự như lần trước cũng xuất phát từ Cồn Lợi.

*** RỪNG NGẬP MẶN KHẬU BĂNG**

Đây là khu rừng ngập mặn ven biển tại xã Thạnh Phong, huyện Thạnh Phú, tỉnh Bến Tre. Đầu tháng 03-1963, nơi đây đã đón chuyến tàu chi viện vũ khí đầu tiên cho chiến trường miền Nam, sau đó trở thành đầu cầu tiếp nhận vũ khí và

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

hàng hóa chi viện từ miền Bắc vào theo tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển của Đoàn vận tải A100 hậu cần miền Nam.

Tại Khâu Bàng, ngày 25-02-1969, lực lượng biệt kích SEAL của quân đội Mỹ, do Bob Kerrey chỉ huy, đã giết hại 21 thường dân gồm người già, phụ nữ và trẻ em trong khi truy tìm một cán bộ Mặt trận Dân tộc Giải phóng miền Nam. Cửa Khâu Bàng đã được Bộ Văn hoá – Thông tin (nay là Bộ Văn hoá - Thể thao - Du lịch) công nhận là di tích lịch sử cách mạng cấp quốc gia theo Quyết định ngày 23-12-1995.

Ngày nay, Khâu Bàng được đầu tư xây dựng thành khu bảo tồn thiên nhiên quan trọng của tỉnh Bến Tre. Với khoảng 1.000 ha các loại cây đước, mắm, rừng ngập mặn, Khâu Bàng có giá trị rất lớn về sinh thái và bảo vệ bờ biển, làm trong sạch môi trường, gia tăng nguồn lợi thủy sản. Đồng thời trong tương lai đây sẽ là điểm du lịch sinh thái và trung tâm nghiên cứu của tỉnh.

* DI TÍCH BẾN CỒN TÀU

Di tích lịch sử nằm trong khuôn viên khu du lịch Ba Động, thuộc xã Trường Long Hoà, huyện Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh. Đây là một trong những điểm tiếp nhận vũ khí của tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển trong những năm chiến tranh. Bến Cồn Tàu đã tiếp nhận hàng chục chuyến tàu chở vũ khí từ miền Bắc vào cập bến Trà Vinh trong những năm kháng chiến.



Bến Cồn Tàu là một mắt xích quan trọng của đường mòn Hồ Chí Minh trên biển giúp miền Bắc vận chuyển vũ khí vào Nam.

Ảnh Thiên Phước

Năm 1992, khu di tích được chỉnh trang, sửa chữa. Năm 2004, Bộ Văn hoá - Thông tin ra quyết định công nhận là di tích lịch sử cách mạng. Khu di tích hiện đang được quy hoạch và từng bước khôi phục lại trên diện tích hơn 8.000 m². Theo kế hoạch, công trình phục chế bao gồm các hạng mục: san lấp mặt bằng, dựng tượng đài, xây nhà truyền thống (gồm cả giếng khoan), dựng hàng rào - cổng, xây nhà bảo vệ, làm đường nội bộ....

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

* SÔNG GIANH

Sông Gianh là một trong năm con sông lớn nhất ở Quảng Bình. Sông bắt nguồn từ núi Mụ Giạ ở Trường Sơn, dài hơn 150 km, chảy vắt ngang từ Tây sang Đông, được hội tụ từ bốn nguồn chính: nguồn Nậy, nguồn Trỏ, nguồn Nan và nguồn Son, đổ ra biển ở cửa Gianh rộng 800m. Tên chữ là Linh Giang, gọi tắt sông Thọ Linh, tên nôm là Rào Nậy.

Trong hai cuộc kháng chiến giành độc lập, sông Gianh là đầu mối của những mũi giao thông thủy bộ lợi hại: một ngả qua sông Son lên phà Xuân Sơn tiếp xúc với đường Trường Sơn, một ngả ra biển Đông theo con đường Hồ Chí Minh trên biển, một ngả đường bộ vào Nam theo quốc lộ 1A... cảng sông Gianh trở thành “tọa độ lửa” - trọng điểm địch tập trung bắn phá, còn với ta là nơi tập kết lực lượng, hàng hóa trước khi ra chiến trường, cần được bảo vệ bằng mọi giá.

* BẾN VÀM LŨNG (CÀ MAU)



Tượng đài Đoàn tàu không số tại bến Vàm Lũng.

Ảnh Cà Mau Online

Đây là nơi chuyên tàu gỗ đầu tiên xuất phát từ Đồ Sơn (Hải Phòng) chở 30 tấn vũ khí chi viện cho miền Nam cập bến (tháng 10/1962). Sau đó 3 chuyến tàu chở vũ khí tiếp theo cũng đã cập bến an toàn tại đây.

Ngày nay, tượng đài chiến thắng Đường Hồ Chí Minh trên biển, nhà trưng bày truyền thống lịch sử đã được xây dựng ngay Bến Vàm Lũng, góp phần lưu giữ những giá trị truyền thống cho các thế hệ sau.

* BẾN TRÀ VINH

Tháng 3/1963, chiếc tàu vỏ sắt đầu tiên chở hơn 40 tấn vũ khí đã cập bến Trà Vinh an toàn... Phát huy những thắng lợi bước đầu ấy, nhiều chuyến tàu sau đó đã chở vũ khí thẳng vào miền Đông Nam Bộ, góp phần to lớn vào chiến công của quân và dân ta ở miền Đông đánh thắng Mỹ-ngụy.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

* BẾN BÀ RIÀ

Ngày từ cuối tháng 9/1963, tàu gỗ mang mật số 41 do thuyền trưởng Lê Văn Một chỉ huy chở vũ khí chi viện cho khu VII dự kiến cập bến Bà Rịa, đã được thực hiện. Nhưng khi vào bến, tàu bị mắc cạn ở sát đò Phước Hải và khi chúng đang thực hiện càn quét nên để đảm bảo bí mật, anh em đã phải phá hủy tàu khi còn chưa bị lộ.

* BẾN LỘ ĐIỀU

Đầu tháng 11/1964, tàu mang mật số 401 chở vũ khí vào khu V cập bến Lộ Điều, do bị mắc cạn nên phải mạo hiểm tổ chức bốc dỡ hàng ban ngày. Sau đó tàu bị hỏng nặng, không thể khắc phục nên anh em phải phá tàu để xóa dấu vết. Sau đó khi được nghe báo cáo, Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã chỉ thị không đưa hàng vào bến Lộ Điều nữa mà tìm bến khác ở Phú Yên. Bến Vũng Rô là nơi được chọn sau đó.



Các cựu chiến binh bên khu di tích tàu không số ở Lộ Điều
Ảnh Hồng Vân

NHỮNG CHUYẾN ĐI CỦA TÀU KHÔNG SỐ TỪ 1962 ĐẾN 1972

Đơn vị	Ngày đi	Ngày về	Số người	Loại tàu	Đi đâu	Số lượng	Ghi chú
Đội 1	8/4/62	18/4/62					
Đội 1	11/10/62		13	Gỗ	Bạc Liêu		
Đội 2	16/10/62		9	Gỗ	Bạc Liêu	14-97	
Đội 3	14/11/63	5/5/63	3	Gỗ	Bạc Liêu	32T	
Đội 4	17/3/63		16	Sắt	Trà Vinh	44.196	
Đội 5	15/12/62	6/5/63		Gỗ	Bạc Liêu	36.726	
Đội 6	14/4/63	4/5/63	12	Sắt	Bạc Liêu	57.017	
Đội 7	19/5/63	3/7/63	14	Sắt	Trà Vinh	62.477	
Đội 6	1/6/63	20/6/63	13	Sắt	Bạc Liêu	63.277	
Đội 4	17/6/63	4/7/63	13	Sắt	Bến Tre	62.803	
Đội 8	1/7/63	29/7/63	13	Sắt	Bạc Liêu	61.599	
Đội 5	27/7/63	15/8/63	14	Sắt	Bến Tre	62.053	
Đội 3	30/7/63	14/8/63	14	Sắt	Bạc Liêu	59.353	
Đội 7	11/9/63	28/9/63	14	Sắt	Bến Tre	59.328	
Đội 4	12/9/63	28/9/63	16		Bạc Liêu	59.789	
Đội 8	26/9/63	11/10/63	14	Sắt	Bạc Liêu	63.106	
Đội 9	25/9/63	11/11/63		Sắt	Bến Tre	61.682	
Đội 1	20/9/63		12	Gỗ	Bà Rịa	18.028	
Đội 6	10/10/63		15	Sắt	Bến Tre		
Đội 5	11/10/63	20/10/63	15	Sắt	Bạc Liêu	60.729	
Đội 9	26/11/63	13/12/63	15	Sắt	Trà Vinh	68.740	
Đội 4	24/11/63	13/12/63	15	Sắt	Bến Tre	68.955	
Đội 8	24/11/63	13/12/63	15	Sắt	Bạc Liêu	67.512	
Đội 7	29/11/63	24/12/63	15	Sắt	Trà Vinh	64.456	
Đội 5	12/12/63	27/12/63	15	Sắt	Bạc Liêu	66.674	
Đội 8	27/11/63	12/1/64	15	Sắt	Bạc Liêu	66.571	
Đội 6	25/12/63	5/1/64	15	Sắt	Bạc Liêu	66.571	
Đội 4	27/12/63	11/1/64	15	Sắt	Bến Tre	63.662	
Đội 5	10/1/64	27/1/64	15	Sắt	Bạc Liêu	69.315	
Đội 8	23/2/64	8/4/64	16	Sắt	Bạc Liêu	66.136	
Đội 1	1/3/64		9	Gỗ	Trà Vinh	15.511	
Đội 3	5/3/64	7/4/64	15	Sắt	Bạc Liêu	67.806	
Đội 7	22/3/64	10/4/64	16	Sắt	Bến Tre	69.870	
Đội 9	22/3/64	4/4/64	16	Sắt	Bạc Liêu	67.457	

HUYỄN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Tàu 56	7/4/64	21/4/64	15	Sắt	Bạc Liêu	40.425	
Tàu 54	8/4/64	30/4/64	15	Sắt	Bến Tre	43.658	
Tàu 69	20/4/64	5/5/64	15	Sắt	Trà Vinh	68.326	
Tàu 67	22/4/64	9/5/64	14	Sắt	Bến Tre	71.790	
Tàu 68	24/4/64	18/5/64	16	Sắt	Bạc Liêu	69.572	
Tàu 55	24/4/64	8/6/64	15	Sắt	Trà Vinh	72.553	
Tàu 43	23/4/64	6/5/64	16	Sắt	Bạc Liêu	43.832	
Tàu 56	25/4/64	17/5/64	15	Sắt	Bạc Liêu	42.810	
Tàu 41	7/5/64	22/5/64	16	Sắt	Bạc Liêu	42.810	
Tàu 54	8/4/64	21/6/64	15	Sắt	Bến Tre	45.825	
Tàu 67	6/6/64	20/6/64	15	Sắt	Bến Tre	80.000	
Tàu 69	7/6/64	21/6/64	17	Sắt	Trà Vinh	75.000	
Tàu 55	19/6/64	8/7/64	16	Sắt	Trà Vinh	77.100	
Tàu 43	19/6/64	5/7/64	16	Sắt	Bạc Liêu	45.300	
Tàu 41	22/6/64	8/7/64	16	Sắt	Bạc Liêu	42.259	
Tàu 56	20/6/64	6/7/64	15	Sắt	Bạc Liêu	42.000	
Tàu 68	21/6/64	9/7/64	16	Sắt	Bến Tre	77.120	
Tàu 42	23/6/64	9/7/64	16	Sắt	Bạc Liêu	47.000	
Tàu 67	5/7/64	19/7/64	15	Sắt	Bến Tre	77.800	
Tàu 69	6/7/64	22/7/64	16	Sắt	Bạc Liêu	73.800	
Tàu 54	6/7/64	21/7/64	16	Sắt	Bến Tre	42.330	
Tàu 68	19/7/64	14/9/64	15	Sắt	Bến Tre	73.350	
Tàu 42	20/7/64	6/8/64	16	Sắt	Bạc Liêu	41.520	
Tàu 43	17/7/64	6/9/64	15	Sắt	Bạc Liêu	42.704	
Tàu 41	21/7/64	5/8/64	15	Sắt	Bạc Liêu	43.982	
Đội 67	1/8/64	2/9/64	15	Sắt	Bến Tre	76.387	
Đội 55	2/8/64	19/8/64	16	Sắt	Trà Vinh	75.639	
Đội 56	5/8/64	16/10/64	15	Sắt	Bạc Liêu	42.041	
Đội 54	4/4/64	9/9/64	15	Sắt	Bạc Liêu	41.231	
Đội 69	17/9/64	1/11/64	15	Sắt	Bến Tre	65.407	
Đội 401	21/9/64		12	Gỗ	Bình Định	33.203	
Đội 41	15/10/64	1/11/64	17	Sắt	Bạc Liêu	44.024	
Đội 42	19/10/64	21/11/64	15	Sắt	Bạc Liêu	45.000	
Đội 55	20/10/64	17/11/64	15	Sắt	Bạc Liêu	74.000	
Đội 67	29/10/64		16	Sắt	Bến Tre	69.475	
Đội 43	31/10/64	17/12/64	16	Sắt	Bạc Liêu	41.892	
Đội 54	2/11/64	17/12/64	16	Sắt	Bến Tre	45.345	
Đội 68	4/11/64	17/12/64	16	Sắt	Bạc Liêu	76.565	
Đội 56	29/11/64	31/12/64	16	Sắt	Bà Rịa	43.920	
Đội 41	16/11/64	5/12/64	15	Sắt	Vũng Rô	45.892	
Đội 69	30/11/64	9/1/65	15	Sắt	Bạc Liêu	47.700	
Đội 42	18/12/64	8/1/65	15	Sắt	Bạc Liêu	47.600	
Đội 154	20/12/64	8/1/65	18	Sắt	Bạc Liêu	67.300	
Đội 143	29/12/64	19/1/65	17	Sắt	Bến Tre	65.800	

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đội 55	22/12/64	14/1/65	15	Sắt	Trà Vinh	65.300	
Đội 41	21/12/64	31/12/64	17	Sắt	Vũng Rô	46.729	
Đội 54	2/1/65	23/1/65	16	Sắt	Bạc Liêu	44.920	
Đội 210	4/1/65	24/1/65	16	Sắt	Bạc Liêu	63.600	
Đội 152	5/1/65	15/2/65	18	Sắt	Bạc Liêu	65.200	
Đội 68	29/1/65	1/3/65	16	Sắt	Bến Tre	65.500	
Đội 56	27/1/65	11/2/65	16	Sắt	Bà Rịa	46.543	
Đội 187	30/1/65	15/2/65	16	Sắt	Bến Tre	63.040	
Đội 154	26/1/65	16/2/65	17	Sắt	Bạc Liêu	60.666	
Đội 41	28/1/65	9/2/65	15	Sắt	Vũng Rô	45.951	
Đội 143	1/2/65	Đi bộ về	18	Sắt	Vũng Rô	63.114	
Đội 42	12/2/65	4/3/65	15	Sắt	Bạc Liêu	41.050	
Đội 55	11/2/65	3/3/65	16	Sắt	Bạc Liêu	62.719	
Đội 401	14/2/65	11/4/65	16	Sắt	Trà Vinh	63.281	
Đội 165	10/2/65	10/3/65	16	Sắt	Bạc Liêu	58.129	
Đội 176	13/2/65	13/4/65	16	Sắt	Bạc Liêu	67.523	
Đội 42	15/10/65	5/11/65	16	Sắt	Bạc Liêu	61.600	
Đội 69	10/11/65	6/12/65	17	Sắt	Bạc Liêu	62.449	
Đội 68	17/12/65	20/2/66	17	Sắt	Bạc Liêu	64.000	
Đội 100	24/12/65	13/1/66	17	Sắt	Bạc Liêu	61.400	
Đội 42	15/3/66	19/4/66	17	Sắt	Bạc Liêu	61.270	
Đội 69	21/4/66		16	Sắt	Bạc Liêu	61.093	
Đội 109	25/4/66		17	Sắt	Bạc Liêu	62.605	
Đội 187	16/6/66		18	Sắt	Trà Vinh	62.600	
Đội 41	9/11/66	Đi bộ về	17	Sắt	Quảng Ngãi	58.903	
Đội 43	16/12/66	Đi bộ về	18	Sắt	Quảng Ngãi	56.020	
Đội 235	30/3/67		22	Sắt	Khánh Hòa	16.060	
Đội 68	6/6/67	7/7/67	19	Sắt	Bình Định	40.696	
Đội 198	6/7/67	Đi bộ về	18	Sắt	Quảng Ngãi	56.000	
Đội 235	8/2/68	Đi bộ về	21	Sắt	Khánh Hòa	14.676	
Đội 68	18/2/68		18	Sắt	Quảng Ngãi	43.938	
Đội 165	25/2/68	29/2/68	18	Sắt	Bạc Liêu	64.072	
Đội 56	26/2/68	29/2/68	17	Sắt	Bình Định	37.179	
Đội 43	27/2/68	Đi bộ về	16	Sắt	Quảng Ngãi	37.873	
Đội 42	20/8/69	11/9/69	19	Sắt			
Đội 154	17/9/69	7/10/70	18	Sắt	Bạc Liêu	58.686	
Đội 54	8/11/69	23/11/69	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 42	19/12/69	21/1/70	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 41	28/2/70	17/3/70	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 54	15/4/70	29/4/70	17	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 41	1/5/70	30/5/70	18	Sắt	Bạc Liêu	57.715	
Đội 154	15/5/70	28/5/70	17	Sắt			
Đội 56	26/5/70	16/6/70	18	Sắt		54.808	
Đội 176	28/5/70	9/6/70	18	Sắt			

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đội 121	17/6/70	1/7/70	18	Sắt			
Đội 154	29/6/70	12/7/70	17	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 176	25/7/70	7/8/70	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 54	28/7/70	6/8/70	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 154	24/8/70	12/9/70	18	Sắt	Bạc Liêu	58.140	
Đội 42	29/8/70	10/9/70	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 121	29/9/70	10/10/70	18	Sắt	Bến Tre	31.460	
Đội 54	11/10/70	12/12/70	18	Sắt	Bạc Liêu	56.700	
Đội 41	25/10/70	6/11/70	19	Sắt	Bến Tre		
Đội 42	5/10/70	25/11/70	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 176	11/11/70		18	Sắt	Bến Tre	61.960	
Đội 525	20/1/71	10/2/71	22	Sắt			
Đội 69	19/2/71	11/3/71	23	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 56	28/2/71	11/3/71	18	Sắt	Phan Thiết		
Đội 49	20/3/71	5/4/71	23	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 54	23/3/71	5/4/71	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 69	4/4/71	11/4/71	23	Sắt	Bạc Liêu	200.243	
Đội 525	21/4/71	17/5/71	23	Dầu			
Đội 67	24/6/71	10/7/71	18	Sắt			
Đội 621	18/9/71	14/10/71	17	Sắt			
Đội 654	1/10/71	6/10/71	17	Sắt			
Đội 642	6/10/71	11/11/71	18	Sắt			
Đội 654	13/10/71	6/11/71	17	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 609	10/11/71	21/11/71	19	Sắt			
Đội 654	12/11/71	18/11/71	18	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 667	13/11/71	18/11/71	19	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 609	8/12/71	23/12/71	17	Sắt		79.984	
Đội 646	11/12/71	14/12/71	14	Sắt			
Đội 610	11/12/71	25/12/71	23	Sắt	Bạc Liêu		
Đội 641	12/12/71	28/12/71	18	Sắt			
Đội 645	16/12/71	14/1/71	19	Sắt			
Đội 656	18/1/72	8/2/72	19	Sắt		60.291	
Đội 642	11/1/72	5/2/72	19				
Đội 625	25/1/72	19/2/72	21	Dầu			
Đội 653	12/2/72	25/2/72	18	Sắt			
Đội 609	16/1/72	7/2/72	20	Sắt			
Đội 605	20/2/72	15/3/72	24				
Đội 643	2/3/72	30/3/72	19				
Đội 609	13/3/72	19/3/72					
Đội 645	15/3/72	31/3/72	18				
Đội 610	20/3/72	1/4/72	24				
Đội 653	24/3/72	1/4/72	18				
Đội 653	25/4/72	1/4/72	18				
Đội 645	12/4/72	24/4/72	18				

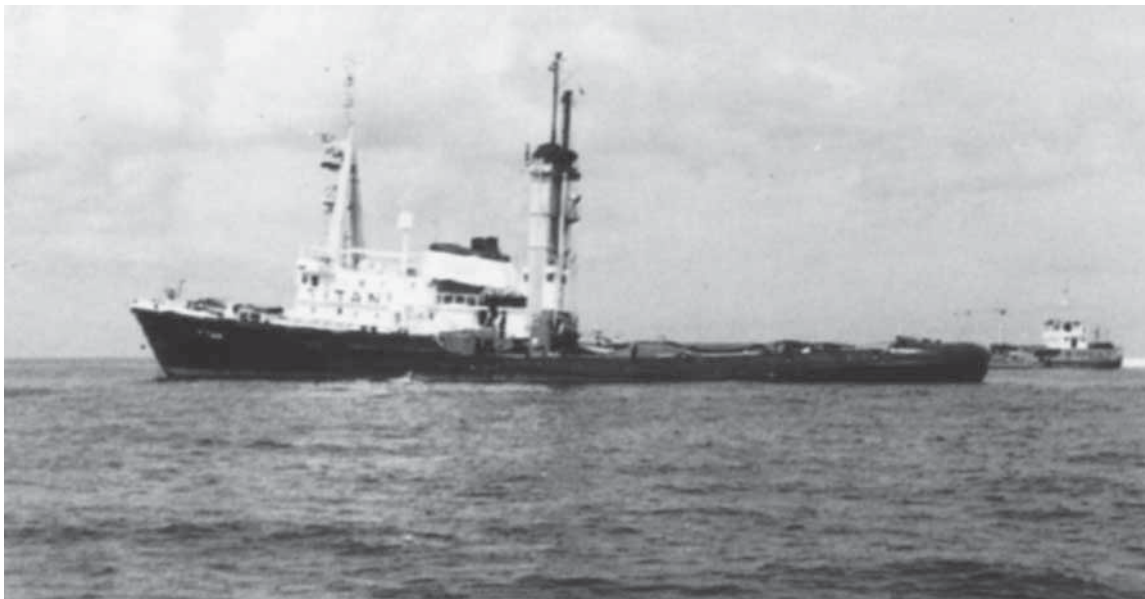
**THÀNH TÍCH CHIẾN ĐẤU VÀ PHỤC VỤ CHIẾN ĐẤU
CỦA ĐOÀN TÀU KHÔNG SỐ - LỮ ĐOÀN 125 HẢI QUÂN
TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC**

**THÀNH TÍCH 10 NĂM VẬN CHUYỂN
CHI VIỆN CHO CHIẾN TRƯỜNG MIỀN NAM
(Tháng 4 - 1962 đến tháng 4 - 1972)**

- Đi 168 chuyến, trong đó có 6 chuyến đi trinh sát.
- Vận chuyển vào 19 bến của 9 tỉnh.
- Vận chuyển được 6.105 tấn vũ khí.
- Chở hàng ngàn lượt người vào chiến trường.

**THÀNH TÍCH VẬN CHUYỂN GIÁN TIẾP
CHI VIỆN MIỀN NAM TRONG CHIẾN DỊCH VT.5
(Từ 3/11/1968 đến 29/6/1969)**

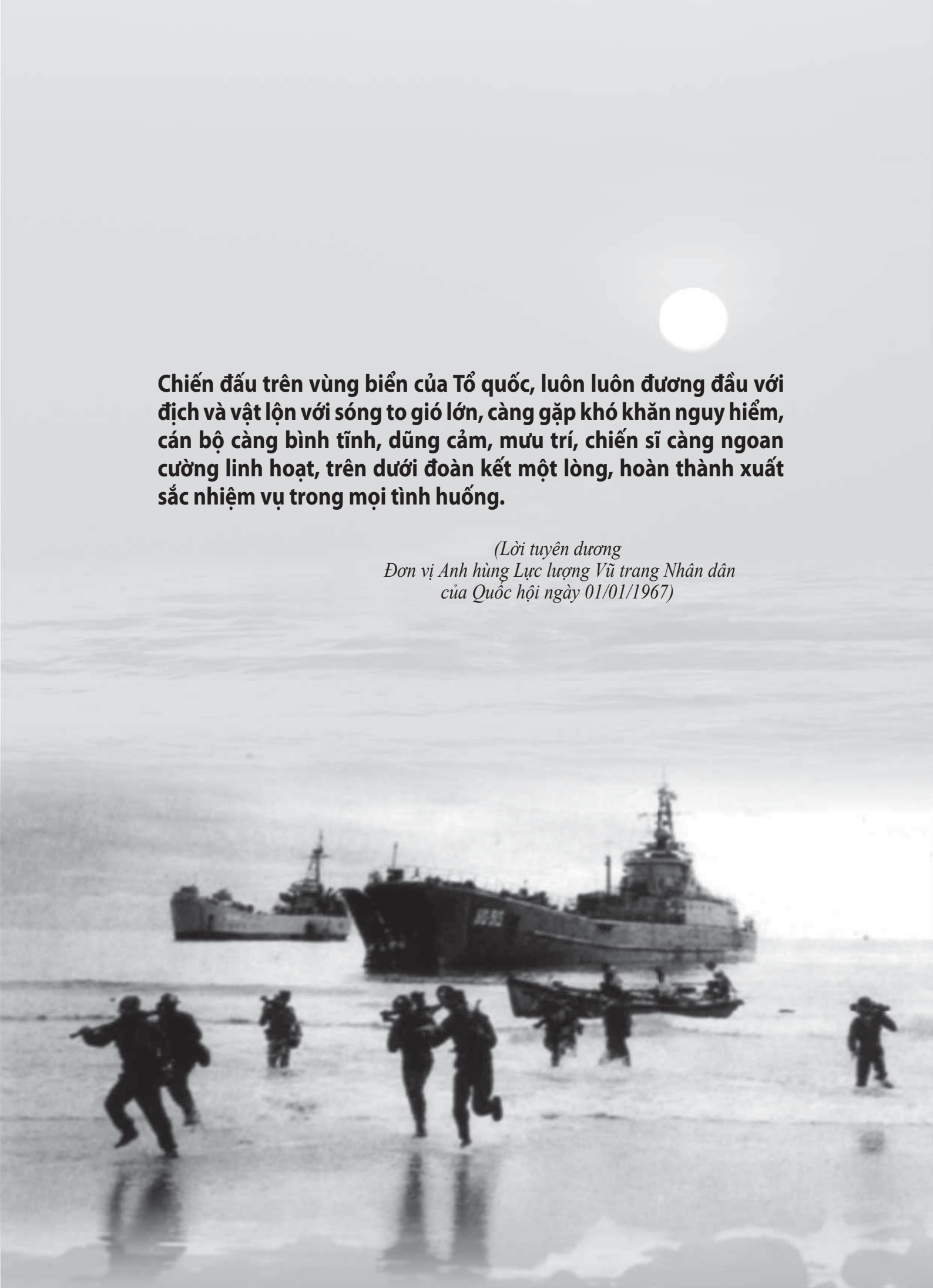
- *Đợt I (Từ tháng 11- 1968 đến tháng 1 - 1969):*
 - + Huy động 364 lượt tàu
 - + Vận chuyển 21.737 tấn hàng.
- *Đợt II (Từ tháng 2 đến tháng 6 năm 1969):*
 - + Huy động 178 lượt tàu
 - + Vận chuyển 10.887 tấn vũ khí



**THÀNH TÍCH THAM GIA CHIẾN DỊCH
TỔNG TIẾN CÔNG VÀ NỔI DẬY XUÂN 1975
GIẢI PHÓNG MIỀN NAM, THỐNG NHẤT TỔ QUỐC**

- Đã có 143 lần chiếc tàu ra khơi, chuyên chở 8.721 tấn vũ khí, 50 xe tăng và pháo, đưa 18.741 cán bộ chiến sỹ vào chiến trường, vượt 65.721 hải lý.
- Đánh chìm một tàu PCF, đánh bị thương ba tàu khác, gọi hàng một tàu địch, bắt sống 42 tù binh.
- Tham gia giải phóng quần đảo Trường Sa (gồm các đảo Song Tử Tây, Nam Yết, Sơn Ca, Sinh Tồn, Trường Sa).
- Tham gia giải phóng Cù Lao Thu.
- Tham gia giải phóng một số đảo ở vùng biển Tây Nam: Phú Quốc, Thổ Chu, Pô Lô Vai.
- Chở hơn 1000 chiến sỹ bị địch giam cầm ở Côn Đảo trở về đất liền.
- Tham gia tiếp quản một số quân cảng.

(Theo Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải Quân)



Chiến đấu trên vùng biển của Tổ quốc, luôn luôn đương đầu với địch và vật lộn với sóng to gió lớn, càng gặp khó khăn nguy hiểm, cán bộ càng bình tĩnh, dũng cảm, mưu trí, chiến sĩ càng ngoan cường linh hoạt, trên dưới đoàn kết một lòng, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trong mọi tình huống.

*(Lời tuyên dương
Đơn vị Anh hùng Lực lượng Vũ trang Nhân dân
của Quốc hội ngày 01/01/1967)*

NHỮNG CON NGƯỜI QUẢ CẢM làm nên huyền thoại

Mỗi cán bộ chiến sỹ trên những con tàu không số năm xưa cũng chỉ là những con người bình dị, những con người bằng xương bằng thịt như bao con người khác. Thế nhưng với họ, Tổ quốc là trên hết. Lẽ sống của những con người quả cảm ấy chính là sẵn sàng quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh. Cho nên, kể về họ, viết về họ chính là kể về những kỳ tích, những huyền thoại được làm nên bằng lẽ sống cao đẹp ấy; để lại gương sáng cho muôn đời.

CHUYỆN KỂ VỀ NHỮNG CHIẾN SỸ ĐOÀN TÀU KHÔNG SỐ

Đã nửa thế kỷ trôi qua, nhưng “Huyền thoại” về những con tàu không số và những con người quả cảm trên đường Hồ Chí Minh trên biển vẫn làm chúng ta xao xuyến và khâm phục, tự hào mỗi khi nhắc đến.

Huyền thoại ấy mãi mãi ngời sáng trong những trang sử hào hùng của dân tộc như một thiên anh hùng ca bất tử, tô thắm truyền thống đánh giặc, giữ nước của dân tộc ta, quân đội ta.

Làm nên những chiến công, kỳ tích ấy chính là những người chiến sỹ kiên trung, quả cảm của Đoàn tàu không số năm xưa - Những con người “Bước lên tàu không số là xác định hy sinh bất cứ lúc nào; thậm chí nhiều trường hợp phải chấp nhận cảm tử, lao thẳng vào tàu địch cho nổ. Vì vậy, tất cả các chiến sỹ trên tàu không số đều có một tinh thần chiến đấu quên mình không lùi bước, chấp nhận hy sinh cả tính mạng của mình trên biển để đảm bảo bí mật cho cả tuyến đường vận chuyển cũng như an toàn cho số vũ khí trên tàu.” *(Lời kể của ông Lê Văn Nhượng - CCB Đoàn tàu không số; hiện là Chủ tịch Hội truyền thống Đường Hồ Chí Minh trên biển của TP Hà Nội).*

Ông **Trần Văn Hữu**, một chiến sỹ đoàn tàu không số năm xưa, nay là Chủ tịch Hội truyền thống đoàn tàu không số toàn quốc, kể rằng: “Mỗi chuyến tàu xuất phát, đích đến chỉ có thuyền trưởng và chính trị viên được biết; còn chiến sỹ thì chỉ khi tàu đi được nửa đường hoặc tàu gần cập bến mới được phổ biến... Cho dù thế nào, tất cả đều nhất nhất chấp hành nhiệm vụ cấp trên giao. Nhờ vậy mà chúng tôi hoàn thành được nhiệm vụ trong những điều kiện vô cùng khó khăn với những thử thách ngặt nghèo”.

Trong suốt hơn 14 năm tồn tại của Đường Hồ Chí Minh trên biển, đã có

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



Các CCB Đoàn tàu không số dâng hương tại Khu di tích Bến K15 (Đồ Sơn)

hàng nghìn chiến sỹ dấn thân cho “con đường”. Tuy hoàn cảnh không ai giống ai, nhưng họ đều chung một mục đích, một con đường, đó là hiến dâng tuổi trẻ của mình cho cuộc kháng chiến chống giặc ngoại xâm, giải phóng miền Nam, thống nhất Đất nước, mang lại cuộc sống hòa bình cho nhân dân, độc lập cho dân tộc.

Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân - **Đại tá Bông Văn Dĩa** - Một CCB Đoàn tàu không số năm xưa, có thể coi ông là một trong những hiện thân sinh động của Huyền thoại Đường Hồ Chí Minh trên biển; là một trong số ít những người chiến sỹ tham gia ngay từ buổi đầu thăm dò và mở tuyến đường vận tải quân sự trên biển theo quyết định của Trung ương. Ngay từ tháng 8 năm 1961, ông đã được giao nhiệm vụ rất quan trọng là tổ chức thăm dò tuyến đường biển từ Cà Mau ra miền Bắc để chở vũ khí vào Nam đánh giặc. Khi đó Bạc Liêu cử 2 thuyền trong đó một thuyền do ông làm Bí thư, trực tiếp lãnh đạo chuyển đi - Một chuyến đi đầy gian nan, nguy hiểm, nhưng ông và đồng đội đã vượt qua tất cả để hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao. Chuyến đi lịch sử ấy, thuyền của ông dạt vào bờ biển Quảng Bình, bị dân quân ta bắt, tưởng là biệt kích nguy, đánh cho một trận rồi giam chặt. Mặc dù vậy, ông nhất định không để lộ nhiệm vụ được giao; chỉ một mục đề nghị được giải về Trung ương và được gặp đồng chí Lê Duẩn. Cũng may lúc đó đồng chí Lê Duẩn đang có chuyến công tác ở Quảng Bình nên sau khi tỉnh báo cáo sự việc, đồng chí đã cho ông gặp ngay.

Ông Bông Văn Dĩa cũng lại chính là người được vinh dự giao nhiệm vụ chỉ huy thuyền “Bạc Liêu” đi chuyển trinh sát mở đường từ Bắc vào Nam, cập bến an toàn tại Vàm Lũng - Cà Mau đêm 18/4/1962... Đặc biệt, tại bến Đồ Sơn, đêm 11/10/1962 chiếc tàu gỗ mang tên “Phương Đông 1” chở 30 tấn vũ khí do ông Lê

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Văn Một làm thuyền trưởng và ông làm chính trị viên đã rời bến lên đường vào Nam. Đây là chuyến đi rất quan trọng, là chuyến chở vũ khí đầu tiên vào Nam, là sự mở đường. Nhiệm vụ ấy vô cùng nặng nề. Cũng vì vậy mà các đồng chí lãnh đạo Phạm Hùng, Nguyễn Chí Thanh, Trần Văn Trà đã trực tiếp đến bến tàu Đồ Sơn giao nhiệm vụ và động viên đoàn. Đồng chí Phạm Hùng nói: “Các đồng chí là những người đầu tiên mở ra con đường biển Bắc - Nam này. Nó cũng giống như trên Trường Sơn kia, các đồng chí là những người tiên phong đi khai sơn phá thạch”. Chuyến đi thành công đã đánh dấu sự ra đời của con đường vận tải chiến lược trên biển Đông. Và, ông Bông Văn Dĩa trở thành một trong những người chiến sỹ đầu tiên có vinh dự mở đường Hồ Chí Minh trên biển...

Là một người con của miền Nam trên đất Bắc, ngay từ những ngày đầu có chủ trương thành lập Đoàn tàu không số, ông Lê Văn Một đã được điều về Đoàn 759, chuẩn bị nhận nhiệm vụ đưa vũ khí vào Nam theo đường biển.

Chính ông là một trong những người có vinh dự đi chuyến tàu đầu tiên (tàu gỗ), gọi là tàu “Phương Đông 1”, chở 30 tấn vũ khí vào Cà Mau. Ông làm thuyền trưởng và ông Bông Văn Dĩa là chính trị viên. Sau 9 ngày vượt bao sóng gió, tàu đã cập bến an toàn, đánh dấu sự mở đầu đầy ý nghĩa của Đoàn 759. Một năm sau, Lê Văn Một lại làm thuyền trưởng tàu 41 chở hàng đi miền Đông Nam bộ. Đây là một chuyến đi đầy gian khổ bởi tàu bị mắc cạn ngay gần đồn địch. Phải nhờ sự linh hoạt, mưu trí, thông minh của thuyền trưởng Lê Văn Một tàu mới đưa hàng đến bến an toàn.

Trong những năm tháng ác liệt của cuộc chiến, đối với cán bộ chiến sỹ Đoàn tàu không số, tàu 645 là một trong những niềm tự hào. Và, đối với cán bộ chiến



Ảnh: TL

**Anh hùng LLVT Bông Văn Dĩa (bên trái)
người chỉ huy chuyến tàu Bến Tre 1 ra Bắc
xin vũ khí cùng các thành viên Đoàn tàu không số**

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

sỹ của tàu 645 thì niềm tự hào của họ lại chính là hai người lãnh đạo cao nhất của tàu. Đó là Chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu và thuyền trưởng Lê Hà.

Tham gia 14 chuyến vận chuyển vũ khí vào Nam, **Nguyễn Văn Hiệu** là một trong những cán bộ chỉ huy tàu không số đi nhiều chuyến nhất. Trong đó, 13 chuyến đầu, mặc dù phải vượt qua vô vàn thử thách, gian nan, tàu 645 đều hoàn thành nhiệm vụ trở về an toàn. Đó cũng là một kỳ tích đáng tự hào. Nhưng thật đau buồn chuyến đi thứ 14 xuất phát ngày 12 tháng 4 năm 1972 lại là chuyến cuối cùng của tàu 645! Chiến tranh là vậy. Người chiến sỹ đã chấp nhận tất cả, kể cả sự hy sinh tính mạng của mình vì nhiệm vụ cao cả.

Trong chuyến đi “Định mệnh” ấy, tàu 645 chở hơn 70 tấn vũ khí chi viện cho khu 9. Hai lần đầu gặp địch bám, tàu phải quay về để bảo toàn. Lần thứ ba khởi hành là vào ngày 12/4/1972. Đi đường vòng nên mãi ngày 23/4 tàu mới đến vùng biển Phú Quốc. Sau đó gặp tàu địch, chúng phát hiện ra tàu chở vũ khí của ta. Chúng vây kín tàu 645. Ban đầu chúng dùng loa dụ hàng và bắn uy hiếp. Càng về sau địch càng bắn tàu 645 ác liệt hơn. Một số chiến sỹ ta hy sinh, tàu bị trúng đạn



Ảnh: TL

nhiều chỗ thủng. Nguy hiểm nữa là tàu bị đạn bắn hỏng xích lái, không điều khiển được mà cứ quay tròn. Tình thế vô cùng khó khăn và khẩn cấp. Khi đó chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu đã nhanh chóng hội ý lãnh đạo tàu và thống nhất để thuyền trưởng Lê Hà chỉ huy những thủy thủ còn sống nhảy xuống biển bơi vào bờ để bảo toàn lực lượng. Riêng anh ở lại tàu chiến đấu nhằm đánh lạc hướng sự chú ý của địch, tạo điều kiện cho anh em thoát hiểm và sau đó anh sẽ hủy tàu để giữ bí mật... Nhưng

**Gia đình Anh hùng liệt sỹ
Nguyễn Văn Hiệu
(Ảnh chụp năm 1964)**

do nhiều anh em bị thương, lại mệt nên phải dìu nhau, thời gian bơi ra xa tàu lâu hơn. Hiểu rõ điều đó và cũng để anh em không nên chờ đợi mình dễ nguy hiểm, Nguyễn Văn Hiệu ra hiệu và quát thật to:

“Các đồng chí khăn trương rời xa tàu. Về báo cáo với Đoàn là tôi đã hoàn thành nhiệm vụ. Xin gửi tới anh em lời chào chiến thắng”. Rồi sau đó, chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu cho nổ tàu, chỉ còn lại mặt biển mênh mông và niềm tiếc thương vô hạn của đồng đội đối với anh và những chiến sỹ của tàu 645 đã anh dũng hy sinh.

Đối với **CCB Đồng Xuân Chế** - nguyên thuyền trưởng của Đoàn tàu không số, tuy đã ở cái tuổi “Thất thập cổ lai hy”, nhưng ông vẫn còn khỏe và đặc biệt những kỷ niệm thiêng liêng của một thời cống hiến, hy sinh cho những con tàu không số đến được với tiền tuyến lớn miền Nam thì không hề phai mờ trong ký ức của ông.

Sinh ra ở miền quê biển Thanh Hóa, từ nhỏ ông đã gần gũi với biển nên khi trở thành người lính của Đoàn tàu không số, ông là người dày dạn với sóng gió... Ông kể, có những chuyến đi vô cùng gian nan, nguy hiểm, gặp bão lớn mà tàu lại nhỏ, oằn mình chống chọi giữa biển khơi mênh mông. Đó là vào tháng 9/1970, tàu 54 do đồng chí Hai Đặng làm thuyền trưởng, đồng chí Hai Hiệu làm chính trị viên, ông (Đồng Xuân Chế) và đồng chí Chủ Thái Bình làm thuyền phó, chở 70 tấn vũ khí đi Rạch Gốc (Cà Mau). Do gặp bão lớn nên việc xác định vị trí tàu vô cùng khó khăn. Cán bộ, chiến sỹ nhin ăn nên đều rất mệt, gần như kiệt sức chống chọi với bão. Trong lúc đó, 2 vây giảm lác của tàu đã bị sóng bẻ gãy nên con tàu càng tròng trành như muốn chìm xuống đáy đại dương... Tình thế vô cùng nguy hiểm. Chi ủy hội ý và điện về xin chỉ thị của cấp trên; Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã trực tiếp trả lời: “Đây là thời cơ tốt, các đồng chí cố gắng vượt qua với tinh thần chỉ có tiến công”. Và, ý chí ngoan cường của người chiến sỹ đã chiến thắng hoàn cảnh ngặt nghèo.

Còn nhiều lắm những tình huống cam go, những chuyến đi đầy hiểm nguy mà ông và đồng đội phải đối mặt. Nhưng ông và đồng đội của mình đều dũng cảm vượt qua.

Trong đội ngũ của Đoàn tàu không số, **thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm** là một trong những tấm gương chói sáng chủ nghĩa anh hùng cách mạng.

Tàu 165 do ông làm thuyền trưởng trong chuyến đi tháng 2/1968 là chuyến thứ 8 của ông, trên tàu có 18 cán bộ chiến sỹ. Sau khi đã vượt qua sóng to gió lớn và vòng phong tỏa của địch, đêm 29/2/1968, tàu đến vùng biển Cà Mau và chuẩn bị chuyển hướng. Nhưng không may tàu đã bị địch phát hiện. Chúng tập trung

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

hàng chục tàu chiến và máy bay phong tỏa, bắn phá nhằm chiếm tàu ta. Dưới sự chỉ huy của thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm và chính trị viên Nguyễn Ngọc Lương, các chiến sĩ trên tàu đã chiến đấu vô cùng dũng cảm. Và, để đảm bảo bí mật, không để tàu lọt vào tay giặc, tàu 165 đã hóa thân vào biển cả mênh mông không để lại dấu vết gì... Các anh đều xứng đáng là những anh hùng.

Riêng thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm, với thành tích 8 chuyến vượt biển chở hơn 600 tấn vũ khí chi viện chiến trường miền Nam trong điều kiện vô cùng khó khăn gian khổ, năm 2005, Nguyễn Chánh Tâm đã được Nhà nước truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Đúng như những câu thơ ai đó đã viết về các anh:

Những ánh lửa, những đường đạn vạch trời đêm

Một cột lửa bốc lên, một tiếng nổ trùn xuống mặt biển

Con tàu và các thủy thủ đã ra đi như thế

Biển xanh đón Anh, không hình hài, không mộ chí...

Ông **Lê Văn Nhượng** cũng là một chiến sĩ của tàu không số năm xưa, đã cùng đồng đội góp phần làm nên con đường huyền thoại trên biển... Sau chuyến đi đầu tiên của ông trên con tàu mang số hiệu 132, rời bến từ Hải Phòng và cập bến tại Trà Vinh an toàn, ông đã tham gia nhiều chuyến vượt biển khác nữa chở vũ khí chi viện cho miền Nam. Với Nguyễn Văn Nhượng, nhiệm vụ được giao luôn được ông đặt lên hàng đầu. Ông nói rằng: “Bước lên tàu không số là xác định có thể hy sinh bất cứ lúc nào, thậm chí phải chấp nhận cảm tử, lao thẳng vào tàu địch



Ông Lê Văn Nhượng (bên phải) và ông Huỳnh Phước Hải những CCB đoàn tàu không số xúc động trong giờ phút gặp lại nhau

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

cho nô khi cần thiết...”. Cho nên ông và đồng đội luôn sẵn sàng tất cả để làm tròn nhiệm vụ trên giao.

Chiến tranh có biết bao chuyện đau buồn, nhưng cũng thật nhiều chuyện cảm động vô cùng. Giờ đây khi đã ở vào tuổi “thất thập cổ lai hy”, ông Nhượng vẫn muốn tổ chức một đám cưới với người vợ yêu quý của mình...Chả là ngày ấy, sau chuyến đi đầu tiên chở vũ khí vào Nam thành công, ông Nhượng được cấp trên cho nghỉ phép ít ngày. Do đã yêu nhau trước đó nên ông và bà quyết định tổ chức kết hôn. Nhưng chiều 13/2/1965 hai người đăng ký kết hôn thì ngày 14/2/1965, ông có lệnh triệu tập về đơn vị gấp mà chưa kịp làm đám cưới. Phải 3 năm sau ông và mới gặp lại nhau mà cũng chỉ một ngày... Cuộc chiến đấu đầy gian nan thử thách đã không cho ông có điều kiện để tổ chức đám cưới với người vợ yêu quý của mình.

Với đại tá **Phạm Duy Tam**, một người đã 7 lần truy điệu sống trước mỗi chuyến đi trên con tàu không số vận chuyển vũ khí vào Nam. Ông kể lại: “Thường mỗi chuyến đi, đội tàu phải chuẩn bị đủ 1 tháng lương thực, thực phẩm, dầu, nước...Có một điều không thể không thực hiện là lễ truy điệu sống cho tất cả những người đi làm nhiệm vụ trên các chuyến tàu không số. Mọi người gọi chúng tôi là những cảm tử quân vì mỗi lần đi không ai biết được điều gì sẽ xảy ra. Sự sống và cái chết quá mong manh vì thuyền thì nhỏ mà biển cả thì bao la, đặc biệt là kẻ thù luôn tìm cách để phong tỏa và đánh phá tàu của ta; nhưng không ai sòn lòng”.

Một trong những chuyến đi đáng nhớ của ông Phạm Duy Tam là chuyến đi trên tàu mang số hiệu 42 vào giữa tháng 8/1969. Chuyến ấy, qua hơn 10 ngày đêm vượt hơn 4500 hải lý (vì tàu phải đi vòng qua bán đảo Lôi Châu, giữa đảo Hải Nam, đến quần đảo Hoàng Sa, rồi đến hải đăng Măng Kai thuộc quần đảo Natyna của Nam Dương...), tàu đã đến được khu vực đảo Phú Quốc, rồi đảo Thổ Chu. Tới đây tàu bị máy bay trinh sát và tàu chiến của Mỹ phát hiện và bám sát...Mọi người đều vào vị trí sẵn sàng chiến đấu. Vì tàu vẫn ở địa



Đại tá Phạm Duy Tam trên đảo Trường Sa

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

phận quốc tế nên chỉ huy tàu quyết định “đường ta, ta cứ đi”... Cuối cùng, lòng kiên trì, sự mưu trí của những chiến sỹ tàu 42 đã thắng để đưa tàu cập bến an toàn.

Khi nói về Đoàn tàu không số, về những con người quả cảm, không thể không nhắc tới **Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh** - người anh hùng gắn liền với cuộc chiến đấu dũng cảm của tập thể tàu 235 trên vùng biển Hòn Hèo (Khánh Hòa) vào năm 1968.

Là người con ưu tú của mảnh đất Điện Nam, Điện Bàn, Quảng Nam, Nguyễn Phan Vinh sinh ra trong một gia đình giàu truyền thống cách mạng. Cha và một người anh trai của ông là liệt sỹ. Bản thân Phan Vinh cũng là người sống có lý tưởng, đó là lòng yêu nước, sẵn sàng xả thân vì nghĩa lớn.

Đứng trong đội hình của Đoàn tàu không số, Nguyễn Phan Vinh hiểu rõ trách nhiệm và những hiểm nguy của nhiệm vụ được giao. Nhưng ông không hề nản chí. Ngày 27/02/1968, tàu 235 gồm 21 cán bộ chiến sỹ (nhưng do trước khi đi, có một chiến sỹ bị viêm phổi phải ở lại nên chỉ còn 20 người) do ông làm thuyền trưởng chở 14 tấn vũ khí vào bến Hòn Hèo.

Tối 29/2, khi tàu đến vùng biển Nha Trang, chuyển hướng vào bờ thì bị địch phát hiện. Chúng liền huy động 7 tàu các loại bao vây, uy hiếp với ý định bắt sống tàu 235. Thuyền trưởng Phan Vinh đã khôn khéo và dũng cảm chỉ huy tàu luôn lách vượt qua đội hình tàu địch đến được bến Ninh Phước. Ông quyết định cho thả hàng xuống biển để quân dân ta ở đó vớt sau. Nhưng sau đó tàu địch cũng khép chặt vòng vây. Thuyền trưởng Phan Vinh cho tàu chạy ra xa chỗ thả hàng để che mắt địch. Địch đuổi theo nã đạn, còn gọi máy bay đến thả pháo sáng và bắn rốc két dữ dội. Cán bộ chiến sỹ tàu 235, dưới sự chỉ huy của thuyền trưởng Phan Vinh,



Đảo Phan Vinh
(quần đảo Trường Sa)
mang tên Anh hùng
liệt sỹ
Nguyễn Phan Vinh

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đã chiến đấu anh dũng, bắn cháy một tàu địch... Nhưng do địch có ưu thế hơn hẳn về lực lượng nên tàu 235 phải vừa chiến đấu vừa tìm cách phá vòng vây. Nhưng giữa lúc đó tàu lại bị hỏng nên không thể điều khiển theo ý định được. Phan Vinh cố gắng di chuyển tàu vào gần bờ để tổ chức đưa những đồng đội đã hy sinh và bị thương vào bờ. Sau đó ra lệnh cài kíp nổ để hủy tàu, không để tàu rơi vào tay địch. Sau khi rời tàu, Nguyễn Phan Vinh cùng những đồng chí còn sống tiếp tục chiến đấu vô cùng anh dũng, đến viên đạn cuối cùng, hơi thở cuối cùng. Nguyễn Phan Vinh đã hy sinh trong cuộc chiến không cân sức ấy. Cuối cùng chỉ còn 5 người, ai cũng thương tích đầy mình...

Năm 1970, Nguyễn Phan Vinh đã được Nhà nước truy tặng Danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân; một hòn đảo thuộc quần đảo Trường Sa đã mang tên ông - Đảo Phan Vinh.

Ngày ấy, trên những con tàu không số vượt biển vào Nam, có một người con của quê hương Nam Định vô cùng quả cảm, ngoan cường, được mệnh danh là La Văn Cầu trên biển. Đó là **chiến sỹ Phan Hải Hồ**.

Là một chiến sỹ báo vụ trên tàu không số mang mật danh 69, Phan Hải Hồ đã tham gia 3 chuyến chở vũ khí vào Nam đến bờ, đến bến. Cho tới ngày 15/4/1966, tàu 69 thực hiện chuyến tiếp theo chở 72 tấn vũ khí đến Vàm Lũng (Cà Mau). Và, tới 23/4/1966 tàu đến bến, ai cũng đều vui mừng.

Sau khi bốc dỡ hàng xong thì phát hiện chân vịt của tàu bị hỏng nên tàu không thể rời bến ngay được. Mãi tới đêm 31/12/1966 tàu 69 mới rời bến để tiếp tục trở về Bắc. Nhưng khi tàu ra cách bờ khoảng 5km thì phát hiện có tàu cao tốc của địch đuổi theo. Bị lộ, không còn cách nào khác là phải chiến đấu. Ngay từ đầu các chiến sỹ tàu 69 đã bắn cháy chiếc tàu cao tốc đầu tiên của địch. Nhưng rồi địch huy động nhiều tàu chiến và máy bay đến truy đuổi tàu ta. Cuộc chiến đấu không cân sức và vô cùng ác liệt đã diễn ra. Không một ai chịu rời vị trí chiến đấu, tất cả đều bám tàu đến cùng... Cùng đồng đội chiến đấu vô cùng quyết liệt, Phan Hải Hồ bị thương, xương chân ông bị dập nát, chỉ còn lớp da dính ngoài, máu chảy lênh láng, nhưng ông vẫn ôm súng bắn trả địch... Thấy thuyền phó Nguyễn Hán đi tới, anh nói luôn: “Anh giúp tôi chặt cái chân này, để vướng quá... Khó chiến đấu!”. Trước đó ông cũng đã nhờ y tá Đỗ Duy Huyền cắt chân, nhưng vì thương đồng đội nên anh Huyền không nỡ làm. Nhưng trước đề nghị tha thiết của Phan Hải Hồ, thuyền trưởng đã phải quyết định cho cắt chân của ông và cuộc “phẫu thuật” ấy được thực hiện bằng một con dao làm bếp của tàu! Mặc dù vậy, Phan Hải Hồ vẫn cắn răng chịu đựng và vẫn tiếp tục chiến đấu.

Cảm phục người đồng đội của mình, chính trị viên tàu 69 Tăng Văn Huyền

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đã nói rất lớn trước mọi người: “Nhân danh Bí thư Chi bộ, tôi tuyên bố từ giờ phút này, đồng chí đảng viên dự bị Phan Hải Hồ trở thành đảng viên chính thức của Đảng. Các đồng chí, hãy bắn mạnh nữa trả thù cho đồng chí Dĩ (đã hy sinh trước đó); hãy chiến đấu dũng cảm như đồng chí Phan Hải Hồ!”.

Tinh thần chiến đấu vô cùng anh dũng của cán bộ chiến sỹ tàu 69, của Phan Hải Hồ, kỳ diệu thay, đã chiến thắng hỏa lực gấp bội của kẻ địch và đưa được con tàu vượt qua bão đạn của địch lọt vào cửa Vàm Lũng... Tới lúc đó, Phan Hải Hồ mới gục xuống trong vòng tay yêu thương và cảm phục của đồng đội vì bị mất nhiều máu và đã quá kiệt sức. Tấm gương chiến đấu quả cảm của Phan Hải Hồ là niềm tự hào của những cán bộ, chiến sỹ Đoàn tàu không số năm xưa, để lại sự khâm phục cho mọi người chúng ta.

Bí thư Chi bộ Đặng Văn Thanh là một trong 2 người đầu tiên của Đoàn tàu không số được tặng thưởng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân. Ông quê ở Cà Ná (Phan Thiết); hoạt động cách mạng từ rất sớm. Theo sự phân công của tổ chức, ông đi đường bộ ra miền Bắc. Một thời gian sau ông được bổ sung về Đoàn 759, trực tiếp tham gia chở nhiều chuyến hàng vào miền Nam... Nhưng, đáng nhớ nhất là chuyến đi của tàu 41 mà với Đặng Văn Thanh, đó là chuyến thứ 9, xuất bến đêm 26/9/1963 từ cảng Bính Động (Thủy Nguyên - Hải Phòng), chở 18 tấn vũ khí vào Bà Rịa. Đây là chuyến đi rất quan trọng, vì có tính chất mở đường mới, vào bến mới. Đặng Văn Thanh là chính trị viên trên chuyến tàu này (Thuyền trưởng là ông Bông Văn Dĩa). Tổng số có 12 cán bộ chiến sỹ, đều được tuyển chọn kỹ càng...

Do tầm quan trọng của chuyến đi nên để nghi binh, khi tàu ra khỏi phao số “O”, liền rẽ ngược lên phía Bắc như thể đi Trung Quốc lấy hàng. Đến Giáp Khẩu được 2 ngày thì có tin bão đến và tàu 41 liền nhổ neo, lợi dụng thời tiết xấu để tránh tàu địch... Chuyến đi vô cùng vất vả, đến nôi cháo cũng không nấu nổi để



*Một tàu không số
trên đường chở vũ khí
vào Nam*

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

ăn. Mãi 30/9/1963 tàu mới tới ngang đảo Phú Quý, là nơi theo kế hoạch, tàu sẽ đi vào hải phận miền Nam. Đây là lúc quyết định nhất trong chuyến đi, phải tính toán sao cho kịp vào bến trước lúc trời sáng, tránh bị lộ...

Khi tàu vào gần đến bến, mặc dù đã có lực lượng chờ sẵn để bốc hàng, nhưng tàu đi được một đoạn thì bị mắc cạn do thủy triều rút. Phía trước mặt cách đó không xa lại là đồn địch, điện vẫn sáng trưng. Tình hình trở nên nguy hiểm vì đã mấy hôm rồi địch huy động lực lượng chuẩn bị càn trong vùng. Ban chỉ huy bến đề nghị cho nổ hủy tàu. Nếu vậy thì chuyến đi mở đường, mở bến vào Bà Rịa thất bại? Lúc đó trời cũng sắp sáng rồi, Bí thư chi bộ Đặng Văn Thanh cho chi bộ họp khẩn cấp và sau khi bàn bạc đã quyết định không hủy tàu. Bởi tàu chưa bị lộ mà cho nổ tàu khác gì đánh động cho địch biết và như vậy thì con đường vào Bà Rịa khó có cơ thực hiện.

Ba giờ sáng tổ chức bốc hàng, gần sáng phải dừng lại mặc dù hàng vẫn còn. Anh em lên bờ hết để nếu địch có hành động gì sẽ phối hợp cùng địa phương chiến đấu. Chỉ còn Bí thư chi bộ Đặng Văn Thanh và thợ máy Huỳnh Văn Sao ở lại tàu để sẵn sàng hủy tàu khi cần thiết.

...Thời gian chậm chạp trôi đi. Gần trưa xuất hiện một máy bay trinh sát của địch. Tới chỗ con tàu mắc cạn, nó nghiêng cánh đảo một vòng... Mặc dù rất lo nếu bị lộ thì nhiệm vụ mở bến không hoàn thành, nhưng hai người vẫn bình tĩnh duy trì sinh hoạt bình thường như những người dân chài ở đó. Một lúc sau, chiếc trinh sát bay đi - Đặng Văn Thanh thở phào.

Nhưng rồi lại có tiếng máy bay. Hai chiếc khu trục lao tới, rồi cùng sà thấp xuống như định ném bom hay bắn phá tàu? Nhưng vẫn chưa. Chắc là trò “Mèo vờn chuột” đây! Anh nghĩ vậy rồi nói với người thợ máy: “Chú cứ ngồi vá lưới bình thường. Đừng tỏ ra hốt hoảng”. Hai người cùng thi gan với địch.

Trong khi đó, người của bên lại ra giục hủy tàu vì cho là đã bị lộ. Nhưng Đặng Văn Thanh không đồng ý vì anh nghĩ nếu lộ thì địch đã hành động rồi...

Lại thấp thỏm chờ đợi. Khoảng 13 giờ, thủy triều lên, tàu nổi dần. Thợ máy Huỳnh Văn Sao cho nổ máy, Đặng Văn Thanh điều khiển tàu dần ra khỏi bãi cạn và lặn vào những con tàu đánh cá của đồng bào... Vậy là chuyến mở đường, mở bến của tàu 41 thành công. Chính trị viên Đặng Văn Thanh và thợ máy Huỳnh Văn Sao đã nêu một tấm gương sáng về lòng dũng cảm, sự bình tĩnh, mưu trí trong tình huống khó khăn, không chỉ giữ được tàu mà quan trọng hơn là mở được bến mới ở miền Đông Nam Bộ.

Kể về những con người, những chiến sỹ Đoàn tàu không số năm xưa quả thật không dễ mà nói cho đầy đủ được những chiến công và sự hy sinh thầm lặng của

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

họ. Mỗi người mỗi vẻ, nhưng họ đều giống nhau ở chỗ: sẵn sàng chấp nhận hy sinh để bảo vệ bí mật của tuyến đường. Phẩm chất cách mạng cao quý ấy là nhân tố làm nên Huyền thoại Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Chính trị viên Đoàn tàu không số **Hồ Đức Thắng** thuộc lớp người đầu tiên tham gia mở đường Hồ Chí Minh trên biển. Ông là một trong 6 người đồng thời là thuyền trưởng của chiếc thuyền được tỉnh Trà Vinh cử ra Bắc liên lạc xin vũ khí (tháng 6 năm 1961)... Qua bao gian khổ, vượt vô vàn sóng gió, chuyến tàu đã ra Bắc thành công.

Ông tham gia chở vũ khí vào Nam chuyến đầu tiên là vào đầu năm 1962 với chức vụ là Chính trị viên tàu mang số hiệu 55 trọng tải 55 tấn. Đến đầu năm 1966, Hồ Đức Thắng đã tham gia vận chuyển được 16 chuyến vào Nam. Trong đó có nhiều chuyến tàu của ông phải chiến đấu với tàu chiến và máy bay địch; thậm chí có chuyến phải hủy tàu để bảo vệ bí mật, còn người thì nhảy xuống biển tìm cách vào bờ, trở về đơn vị tiếp tục đi chuyến khác...

Với những thành tích xuất sắc trong thực hiện nhiệm vụ, ông đã được Nhà nước tặng thưởng Danh hiệu cao quý: Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân (1967).

Nói đến Tàu không số là nói đến ý chí, sự quả cảm, tinh thần đoàn kết, sáng tạo của tập thể cán bộ chiến sỹ trên các con tàu. Mỗi chuyến đi, giữa biển cả mênh mông, lại thường xuyên phải đối mặt với sự phong tỏa gắt gao của địch, nhưng các chiến sỹ không hề nản chí, luôn sẵn sàng chấp nhận mọi gian khổ hy sinh để hoàn thành nhiệm vụ. Dịp tết Mậu Thân -1968, cùng lúc có 4 tàu xuất bến chở vũ khí chi viện cho chiến trường; đó là tàu 43 do đồng chí Nguyễn Đắc Thắng làm thuyền trưởng, đồng chí Trần Ngọc Tuấn làm chính trị viên; tàu 165 do đồng chí Nguyễn Chánh Tâm làm thuyền trưởng, đồng chí Nguyễn Ngọc Lương làm chính trị viên; tàu 235 do đồng chí Nguyễn Phan Vinh làm thuyền trưởng, đồng chí Nguyễn Tương làm chính trị viên và tàu 56 do đồng chí Nguyễn Văn Ba làm thuyền trưởng và đồng chí Đỗ Văn Sạn làm chính trị viên. Đợt đấy, cả 4 tàu đều bị địch tập trung vây ráp. Trong đó, 3 tàu phải chọn phương án hủy tàu rồi chiến đấu không cân sức với địch. Chỉ còn tàu 56 là không bị hủy và về được bến.

Ông **Trần Ngọc Tuấn**, nguyên là chính trị viên tàu 43 trong chuyến đi vừa nói ở trên, đã kể về cuộc chiến đấu vô cùng quả cảm ấy của cán bộ, chiến sỹ trên tàu: Lần ấy, tàu 43 gồm 17 thủy thủ chở 37 tấn vũ khí chi viện cho chiến trường Đức Phổ (Quảng Ngãi). Tàu xuất bến ngày 27/2/1968. Trên đường vận chuyển, tàu 43 đã bị địch phát hiện và đêm 1/3/1968 khi tàu đã đến gần khu vực đổ hàng

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

thì địch đã tập trung rất nhiều tàu chiến bao vây rồi chúng tập trung bắn phá vào tàu 43. Sau đó địch tập trung tới 8 tàu chiến dàn hàng ngang tấn công. Tình thế hết sức nguy hiểm, nhưng cán bộ chiến sỹ trên tàu vẫn bình tĩnh đối phó với địch. Chờ cho chúng vào thật gần, chỉ huy tàu 43 mới bất ngờ cho nổ súng và ngay loạt đạn đầu đã bắn chìm một tàu cao tốc của địch. Cuộc chiến đấu mỗi lúc một ác liệt hơn. Các chiến sỹ tàu 43 còn bắn cháy một máy bay trực thăng của địch. Nhưng do hỏa lực địch rất mạnh, áp đảo bằng số đông nên vừa ngoan cường chiến đấu, tàu ta vừa phải tìm cách di chuyển tàu vào gần bờ. Đã có một số đồng chí hy sinh và bị thương... Cuối cùng, chính trị viên Trần Ngọc Tuấn là người ở lại chỉ huy đánh bộc phá hủy tàu, còn các anh em khác bơi vào bờ để sẵn sàng tiếp tục chiến đấu. Và, khi đã kiểm tra từng vị trí điểm hỏa xong, tốp đánh bộc phá mới đồng loạt lao xuống biển bơi vào bờ.

Nhớ về chuyến đi lịch sử đó, ông Trần Ngọc Tuấn xúc động kể lại: Ba đồng chí đã anh dũng hy sinh. Mười bốn người còn lại đều bị thương nặng, nhưng vẫn cố diu nhau bơi vào bờ và rồi đều ngất xỉu. Khi mọi người tỉnh lại thì đều đã được bà con ở xã Phổ Hiệp đưa vào các hầm bí mật chăm sóc, che chở. Đến ngày thứ ba, khi tình hình đã tạm yên, đồng bào mới đưa các chiến sỹ lên Bệnh xá Đức Phổ và được bác sĩ Đặng Thùy Trâm cùng các cán bộ y tế tại đây hết lòng chăm sóc, chữa trị.

Đó cũng là những kỷ niệm mãi khắc ghi trong ký ức của những chiến sỹ Đoàn tàu không số...

Gian nan, ác liệt và nguy hiểm như vậy, nhưng tất cả đều quyết tâm thực hiện nhiệm vụ lớn lao, vì miền Nam ruột thịt. Hơn ở đâu hết, chủ nghĩa anh hùng cách



**Chính trị viên
Trần Ngọc Tuấn**
(thứ 4 từ trái sang, hàng
đứng) **cùng đồng đội**
trên tàu 43 trước lúc
đi chiến dịch
Mậu Thân 1968

Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

mạng đã hiện hữu cụ thể, bằng hành động cụ thể, bằng xương, bằng thịt của mỗi chiến sỹ trong Đoàn tàu không số năm nào.

Như đã nói ở trên, trong lần “ra quân” đáng nhớ của 4 chiếc tàu không số chở vũ khí vào miền trung ấy, chỉ còn tàu 56 là không phải hủy tàu. Còn tàu 165 đã chiến đấu quyết liệt với hàng chục tàu địch đến người cuối cùng và hủy tàu không để rơi vào tay địch. Tàu 235 cũng vậy, đã chiến đấu vô cùng anh dũng, hy sinh 14 cán bộ chiến sỹ và cũng hủy tàu.

Ngay việc tàu 56 thoát ra khỏi sự bao vây, uy hiếp của địch cũng nhờ cán bộ chiến sỹ trên tàu gan dạ, mưu trí và trên dưới một lòng, đặc biệt là ý chí ngoan cường và sự sáng suốt của **chính trị viên Đỗ Văn Sạn**. Mới đây, ông đã vinh dự được Nhà nước phong tặng danh hiệu cao quý: Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Trong số những thuyền trưởng đầu tiên của Hải quân nói chung và của Đoàn tàu không số nói riêng, có **Hồ Đắc Thạnh**. Ông đã tham gia 12 chuyến chở vũ khí vào Nam cập các bến ở Bến Tre, Trà Vinh, Cà Mau, Quảng Ngãi và Phú Yên; đã cùng đồng đội vượt qua biết bao gian khổ, hiểm nguy để chi viện cho miền Nam. Nhưng đối với Hồ Đắc Thạnh, hạnh phúc lớn nhất, kỷ niệm sâu sắc nhất chính



là 3 chuyến trực tiếp tham gia chở vũ khí về quê hương Phú Yên của ông. Nhất là chuyến đi vào dịp tết Ất Ty - cuối 1964, đầu 1965. Khi đó, vào đúng đêm giao thừa, tàu 41 của ông cập bến Vũng Rô. Khỏi phải nói niềm vui hạnh phúc lớn như thế nào! Mọi người tổ chức liên hoan đón tết vui vẻ. Giữa lúc đó, cô gái dân quân Nguyễn Thị Tản nhẹ nhàng đến bên thuyền trưởng Hồ Đắc Thạnh trao một nắm đất được bọc trong một chiếc khăn mùi xoa còn mới và nói: “Em xin gửi một nắm đất Phú

Thuyền trưởng Hồ Đắc Thạnh
(ngoài cùng, bên phải)
cùng đồng đội tại Bến K15 Đồ Sơn
(Hải Phòng)

Ông TRẦN VĂN HỮU - Chủ tịch Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển toàn quốc:

Đường Hồ Chí Minh trên biển trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước là một kỳ tích có một không hai về một con đường vận chuyển trên biển trong chiến tranh; được tạo nên bằng ý chí giải phóng dân tộc và sự sáng tạo độc đáo của dân tộc ta. Sức sống và những kỳ tích của Tuyến đường huyền thoại ấy được làm nên từ bản lĩnh ngoan cường, từ lòng yêu nước nồng nàn và những hy sinh to lớn của các thế hệ cán bộ chiến sỹ Đoàn tàu không số và là Lữ đoàn 125 Hải quân sau đó... Giữa biển khơi mênh



Nhà thơ Đoàn Mạnh Phương - Giám đốc Trung tâm Thông tin Truyền thông Vì môi trường phát triển (người đứng thứ 2 từ trái qua) và ông Trần Văn Hữu - Chủ tịch Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển (người đứng thứ 3 từ trái qua) cùng một số cựu chiến binh đoàn tàu không số tại Hội thảo Đường Hồ Chí Minh trên biển (Hải Phòng 22/9/2011)

mông sóng to gió lớn, bão tố liên miên, hàng trăm cuộc chiến đấu không cân sức với kẻ thù đã diễn ra; hàng trăm cán bộ chiến sỹ đã anh dũng hy sinh vì sự tồn tại của tuyến đường, biết bao chiến sỹ còn mang thương tật suốt đời... Họ để lại cho đời tấm gương sáng về sự kiên trung và phẩm chất anh hùng.

Trở về với cuộc sống đời thường, dẫu còn không ít khó khăn, nhưng những CCB của Đoàn tàu không số vẫn luôn sống xứng đáng với truyền thống cao đẹp của Đoàn, với những đồng đội đã hy sinh cho đất nước thanh bình hôm nay...

Tổ quốc và nhân dân mãi mãi không bao giờ quên những Huyền thoại của Đường Hồ Chí Minh trên biển, của Đoàn tàu không số năm xưa.

Yên theo tàu các anh đi ra Bắc. Xin hứa với các anh, với Đảng và Bác Hồ, dù mảnh đất này bom cày đạn xới nhiều lần, nhưng chúng em vẫn giữ vững niềm tin chiến thắng vì đã có vũ khí của Đảng, của Bác từ miền Bắc chi viện”. Không chỉ ông Hồ Đắc Thạnh mà tất cả cán bộ chiến sỹ tàu 41 hôm đó đều vô cùng xúc động... Kỷ niệm đó đã theo suốt cuộc đời chiến sỹ của ông. Sau hòa bình, nhiều đồng đội, đồng chí từng chiến đấu cùng ông muốn làm hồ sơ đề nghị Nhà nước phong tặng ông danh hiệu anh hùng, ông đã cảm ơn và nói rằng: Muốn danh hiệu đó để tặng các liệt sỹ đã hy sinh trên con đường huyền thoại...

Nói đến đi biển là nói đến vất vả, gian nan và nguy hiểm. Bình thường đã vậy, đi biển trong điều kiện của các chiến sỹ tàu không số thì còn khó khăn, nguy hiểm gấp bội phần; bởi không chỉ các anh phải đi vào những lúc sóng to gió cả, mà còn thường xuyên phải đối phó với sự uy hiếp của địch, nhiều khi phải chiến đấu một mất một còn với chúng giữa biển khơi mênh mông mà sự sống thật mỏng manh.

Còn nhiều lắm những con người, những cán bộ chiến sỹ của Đoàn tàu không số mà “số phận” của họ đã gắn liền với những trang sử hào hùng của “Huyền thoại Đường Hồ Chí Minh trên biển”. **Thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc** vốn là người gan dạ, không nề hà trong mọi việc. Có lần anh chỉ huy đưa tàu vào Bến Tre, gặp địch phong tỏa buộc các chiến sỹ phải chiến đấu. Anh chỉ huy anh em chiến đấu đến cùng. Đến lúc tình thế nguy nan, không để tàu rơi vào tay giặc, anh đã tự mình cài bộc phá hủy tàu. Trận đó, 10 chiến sỹ đã phải hy sinh, anh bị thương cụt mất một chân.

Rồi **chính trị viên Trần Quốc Tuấn**, người có khá nhiều chuyến chở vũ khí vào Tây Nam Bộ, vào Quảng Ngãi...trên các tàu mang mật số khác nhau như tàu 43, tàu 56...Có lần gặp địch phải chiến đấu và hủy tàu, nhưng ý chí không lúc nào giảm sút. Trong những lần chở vũ khí vào Nam, chuyến đi phục vụ Tổng tấn công tết Mậu Thân của tàu 43 có lẽ là chuyến đi anh nhớ nhiều nhất. Tàu vào gần khu vực dỡ hàng ở Đức Phổ - Quảng Ngãi thì bị địch phát hiện và tấn công, chúng bắn như vãi đạn. Mặc dù tàu 43 đã khôn khéo chạy vào bến, nhưng do địch rất đông, nếu chần chừ sẽ tổn thất hơn và mất tàu vào tay địch. Vì vậy, các anh đã quyết định để thuyền trưởng **Nguyễn Đắc Thắng** đưa thương binh lên bờ, Anh ở lại tàu chỉ huy cài thuốc nổ phá tàu. Nhưng không chỉ có vậy, chờ cho một số tàu địch vào gần tàu ta, anh cho điểm hỏa - Một tiếng nổ lớn khiến con tàu biến mất và cả mấy chiếc hải thuyền của địch gần đó cũng tan luôn. Sau chuyến đó, các anh đã phải đi xuyên Trường Sơn ra Bắc về đơn vị.

...Trong phần viết này, Ban biên tập quả thật không dám tham vọng và có muốn cũng không dễ gì thực hiện được việc viết đầy đủ về các chiến sỹ anh hùng của Đoàn tàu không số năm xưa. Một vài gương mặt kể trong trang sách trang trọng này chỉ là một số ít mang tính đại diện cho hàng trăm, hàng ngàn cán bộ chiến sỹ của Đoàn đã chiến đấu, hy sinh và chiến thắng trên con đường huyền thoại - Đường Hồ Chí Minh trên biển. Với họ, ai cũng xứng đáng là anh hùng! Những chiến sỹ quả cảm của Đoàn tàu không số năm xưa - cũng như Đoàn 125 sau này - đã để lại cho người đời, cho các thế hệ người Việt Nam sự biết ơn, niềm cảm phục và những bài học quý giá về ý chí, về khát vọng độc lập tự do và về phẩm giá con người.

**NHỮNG ĐƠN VỊ VÀ CÁN BỘ CHIẾN SỸ CỦA ĐOÀN 125 HẢI QUÂN
ĐƯỢC PHONG TẶNG DANH HIỆU ANH HÙNG LỰC LƯỢNG VŨ TRANG NHÂN DÂN
TRONG THỜI KỲ KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC**

* Đơn vị Anh hùng: Các tàu 235, 56, 121, 43, 69, 54, 55, 41, 42, 154.

* Cá nhân Anh hùng:



**Anh hùng
ĐẶNG VĂN THANH**



**Anh hùng
HỒ ĐỨC THẮNG**



**Anh hùng
NGUYỄN PHAN VINH**



**Anh hùng
NGUYỄN VĂN HIỆU**



**Anh hùng
TỬ MAO
(PHAN VĂN NHỜ)**



**Anh hùng
LÊ VĂN MỘT**

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN



**Anh hùng
BÔNG VĂN DĨA**



**Anh hùng
NGUYỄN ĐẮC THẮNG**



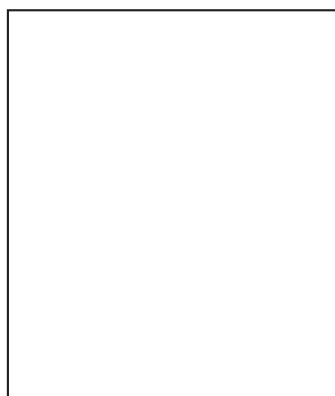
**Anh hùng
NGUYỄN CHÁNH TÂM**



**Anh hùng
HUỖNH VĂN SAO**



**Anh hùng
DƯƠNG VĂN LỘC**



**Anh hùng
ĐINH ĐẠT**



**Anh hùng
NGUYỄN VĂN CỨNG**

TRẬN CHIẾN ĐẤU SINH TỬ TRÊN BIỂN NHA TRANG

HỒ SĨ THÀNH

(Đại tá, Cựu chiến binh)

Gần một nửa Hạm đội 7 của quân Mỹ và một lực lượng hải quân lớn của Quân đội Việt Nam Cộng hòa không ngăn nổi những con thuyền gỗ, những con tàu sắt thô sơ, chở hàng ngàn tấn vũ khí, trang bị từ miền Bắc, vượt bão tố trùng dương, chi viện cho chiến trường miền Nam, từ Khu 5 đến Cà Mau, suốt 14 năm ròng (1961 - 1975), đã làm nên huyền thoại “Đường Hồ Chí Minh trên biển”, góp phần vào thắng lợi vĩ đại - cuộc chiến tranh cứu nước của dân tộc Việt Nam.

Lịch sử sẽ mãi mãi nhắc tới những “con tàu không số”.

Chiến trường cực Nam Trung Bộ là nơi “đói” súng đạn nhất, Tàu 235 đảm nhiệm ở hướng này, một lần đi đã phải quay về. Lần này cùng đi với Tàu 165 và 43 vào miền Trung trong tháng 2 - 1968, Tàu 235 rong ruổi vào Khánh Hòa. Tàu xuất phát ngày 27 - 2, do Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh chỉ huy. Phan Vinh được mọi người yêu mến cảm phục. Không riêng gì trong đội mà toàn Đoàn 125 đều khen anh là Thuyền trưởng tài năng, dũng cảm, đã tổ chức thực hiện thắng lợi 11 chuyến đi.

Sau 2 ngày chạy với tốc độ cao, 18 giờ ngày 29 - 2, tàu đến vị trí quy định thả hàng (Hòn Hèo, Nha Trang), cách bờ biển thành phố Nha Trang 10 hải lý. Bất chợt một máy bay trinh sát của địch lượn vòng quanh tàu quan sát rồi lại bay về đất liền. Phan Vinh đứng trên đài quan sát, mắt không rời chiếc máy bay. Nhìn phong thái bình tĩnh của anh, các thủy thủ cảm thấy vững lòng hơn.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Trước hiện tượng bất thường, chỉ bộ tàu hội ý và nhận định rất có thể Tàu 235 đã bị lộ. Tuy nhiên, đang lúc trời tối và chưa thấy chúng có hành động gì, chỉ bộ thống nhất cho tàu vào bến. Đoàn thủy thủ được lệnh sẵn sàng chiến đấu, đồng thời khẩn trương thả hàng. Ai nấy mỗi người một việc, người chuyên hàng lên boong sẵn sàng thả xuống biển, người kiểm tra lại súng đạn...

Thuyền trưởng Vinh, với ý chí và quyết tâm sắt thép, cùng thủy thủ đưa con tàu băng băng rẽ sóng tiến vào địa điểm quy định. Đến 23 giờ, Tàu 235 cách Hòn Hèo 6 hải lý, thì bị 5 tàu tuần tiễu của địch dàn hàng ngang ngăn chặn. Những tàu lớn địch thả trôi phía ngoài, còn hải thuyền loại PCF, Bobo, Maico chạy ở tuyến trong. Chúng chuyển sang đội hình bao vây, nhằm ép tàu ta vào bờ để bắt sống.

Vừa lúc đó, ta bắt được tin qua máy bộ đàm của địch báo cho nhau: tối nay có một tàu của Việt Cộng chạy vào hướng Nam, hiện mất hút, phải tuần canh cẩn mật. Tàu nào không có đèn là tàu Việt Cộng.

Trong giây phút đó, một ý nghĩ táo bạo lóe lên. Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh hạ lệnh bật đèn hành trình và cho tàu lách qua đội hình tàu địch, tăng tốc và thả khói mù, đưa tàu vào bến trót lọt. Anh cho tàu phát tín hiệu nhưng không bắt được tín hiệu bến. Lập tức, các bao hàng được gói đặc biệt, thả xuống nước trong khi tàu vẫn nổ máy, quay mũi hướng ra khơi. Khi bao hàng cuối cùng thả xong, tàu chuẩn bị rời bến cũng là lúc 8 tàu địch đã vây chặt phía ngoài. Cuộc chiến đấu vô cùng ác liệt một mất một còn giữa Tàu 235 với các tàu chiến địch đã diễn ra giữa biển khơi.

Dưới ánh đèn pha sáng rực như ban ngày, các tàu địch nã pháo như mưa về phía Tàu 235. Lửa đạn bủa kín không gian. Trên đài chỉ huy, Thuyền trưởng Vinh vẫn bình tĩnh chỉ huy tàu cơ động tránh địch, tìm cơ hội mở đường máu phá vây, ra biển, vừa chỉ huy anh em đánh trả địch. Pháo thủ Nguyễn Văn Phong cùng đồng đội sử dụng súng ĐKZ, pháo 14 ly 5 và các hỏa lực bắn mạnh, trúng vào các tàu địch đang xáp lại gần, buộc chúng phải dạt ra xa.

Trận chiến đấu diễn ra càng lúc càng dữ dội. Trên Tàu 235, 5 chiến sĩ hy sinh, 9 cán bộ, chiến sĩ khác bị thương. Thuyền trưởng Phan Vinh bị thương, đầu quần băng trắng toát, tay rách tiểu liên, nói đồng dục: “Chúng ta sẽ chiến đấu đến hơi thở cuối cùng trên con tàu này. Quyết tâm thực hiện phương án 2”. Tàu 235 tăng tốc lao ra cửa vịnh... Pháo địch từ khu trục hạm và trong đất liền xối đạn tới Tàu 235 bị trúng nhiều phát đạn, máy động lực bị hỏng, một số khoang tàu bị ngập nước. Ý định thực hiện phương án 2 buộc phải thay đổi. Sau khi hội ý chớp nhoáng, thuyền trưởng Vinh lệnh Thuyền phó Đoàn Văn Nhi phụ trách

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

thương binh rời tàu. Thuyền trưởng trụ lại trên tàu cùng Thượng sĩ cơ điện Ngô Văn Thứ chiến đấu kìm chân địch. Khi biết chắc đồng đội đã lên được bờ, Vinh và Thứ cho nổ phá hủy tàu rồi bơi vào bờ. Khi lên bờ, bị địch truy đuổi, hai anh đã dùng tiểu liên đánh trả quân địch đông gấp bội, cho đến khi hết đạn, thì cả hai phá hủy súng và anh dũng hy sinh.

Trong đêm tối, Thuyền phó Đoàn Văn Nhi tập hợp được 7 người gồm: Trung sĩ cơ điện Vũ Long An, Hạ sĩ báo vụ Lê Duy Mai, Hạ sĩ hàng hải Mai Văn Khung, Lâm Quang Tuyền, Hạ sĩ thủy thủ Hà Minh Nhật, Trung sĩ xạ thủ Nguyễn Văn Phong. Tất cả 7 người đều bị thương, trong đó có 2 người bị thương nặng, cố dìu nhau lên núi để tìm căn cứ của bến... Về sau, Khung bị địch bắt.

Trong trận chiến đấu quyết tử đầy khí phách hiên ngang này, 14 cán bộ, chiến sĩ Tàu 235 bị thương vong 17 đồng chí khác, trong đó có 5 đồng chí bị thương, lại tiếp tục cuộc chiến đấu sinh tồn đầy gian khổ. Sau 12 ngày nhịn đói, nhịn khát vừa chiến đấu tự vệ vừa dìu nhau mò mẫm tìm đường về căn cứ, họ đã liên lạc được với bến. Sau đó, số anh em còn sức đã cùng anh em trong đơn vị bến quay lại trận địa chôn cất tử sĩ và chỉ dẫn để bến thu hồi số vũ khí thả xuống biển. Số anh em thủy thủ Tàu 235 còn lại, sau đó theo đường bộ trở ra miền Bắc an toàn.

CHUYẾN HÀNG ĐẶC BIỆT

Trung tá **HỒ ĐẮC THẠNH**

(Nguyên thuyền trưởng Tàu 41 - Lữ đoàn 125)

Sau mấy ngày được nghỉ ngơi và chuẩn bị, chúng tôi đến báo cáo cấp trên kết quả chuyến đi mở đường vào bến Vũng Rô của Tàu 41. Thành phần tham dự cũng đông đủ như cuộc họp giao nhiệm vụ lúc ban đầu. Thay mặt cán bộ thuyền, tôi báo cáo tình hình chuyến đi, hoạt động của địch trên từng đoạn đường, việc tổ chức đón nhận hàng tại bến... Cả gian phòng lặng im khi nghe tôi báo cáo: “Các anh ở bến mấy tuần nay phải ăn trái sung làm nhiệm vụ chờ đón tàu ta vào”.

Sau khi đánh giá kết quả chuyến đi, Tư lệnh Quân chủng Nguyễn Bá Phát nói: “Từ nay trong hoạt động vận chuyển chi viện chiến trường chúng ta có thêm một bến mới: bến Vũng Rô. Qua chuyến đi của Tàu 41 tuy điều kiện đón tiếp, tổ chức bốc dỡ hàng có nhiều khó khăn nhưng bến vẫn đảm bảo được: theo dõi vẫn chưa thấy địch có phản ứng gì, vẫn còn là nơi địch sơ hở. Thường vụ Đảng ủy và Tư lệnh Quân chủng có trao đổi và quyết định chuyến đi thứ hai của Tàu 41. Chuyến đi này ngoài số hàng là vũ khí trang bị, theo đề nghị của cán bộ, chiến sĩ tàu, ta nên chuyển một số gạo chi viện trực tiếp cho lực lượng bến”.

Gạo! “có gạo, có vũ khí, sẽ mở rộng địa bàn giành dân; mà đã có dân là có gạo”. Mỗi quan hệ nhân quả mà người chiến sĩ bảo vệ bến nói với tôi trong đêm bốc hàng, tuy lý luận giản đơn nhưng lại đầy tính thuyết phục. Tuy thế, việc chuyển một số gạo vào miền Nam - dù rất ít - trong tình hình nhu cầu vũ khí chi viện chiến trường cấp thiết, cũng làm nảy sinh nhiều ý kiến, Nào là: “trong lúc ta tận dụng từng khoảng trống nhỏ của tàu để xếp vũ khí thì xếp 2 - 3 tấn gạo vào sẽ chiếm hết chỗ!” rồi “Chở gạo vào miền Nam phải chăng là chở củi về rừng...

Gạo! Chỉ có chúng tôi mới hiểu hết sự cấp thiết của gạo lúc này đối với các đồng chí ở bên. Vì vậy, khi đã có quyết định của Tư lệnh Quân chủng, ngoài việc lo xuống hàng là vũ khí trang bị, tàu còn cử một số đồng chí lo tiếp nhận, vận chuyển gạo xuống tàu. Đồng chí Lộc - Thuyền phó hậu cần, được giao trọng trách đó.

Buổi chiều chuẩn bị cuối cùng, sau khi đóng cố định các nắp hầm hàng, đồng chí Lộc đưa tôi xem phiếu xuất 3 tấn gạo tám thơm dành riêng cho bên. Gạo để nơi khô ráo nhất trong khoang hàng để phòng gió mùa Đông Bắc tạt nước lên gây ẩm ướt. 3 tấn gạo, số lượng tuy ít nhưng là món hàng đặc biệt của nhân dân miền Bắc đã vất vả một nắng hai sương làm ra dưới làn bom đạn ác liệt của máy bay giặc Mỹ, gửi đến những chiến sĩ đang ngày đêm đối mặt với quân thù nơi tiền tuyến - bến Vũng Rô quê tôi.

Chuyến đi thuận lợi, sau bốn ngày đêm vật lộn với sóng to gió lớn, lách tránh một vài lần tàu tuần tiễu của địch, tàu chúng tôi cập bến Vũng Rô theo đúng kế hoạch. Khi còn cách bờ một cây số, tàu nhận được tín hiệu của bến, dẫn dắt vào nơi trú đậu ngay trang.

Mọi công việc lại diễn ra rất khẩn trương. Nào cho tàu đi giấu và ngay trang trước khi trời sáng, nào tổ chức lực lượng chốt chặn các hướng trọng điểm, nhưng bận rộn nhất vẫn là việc chuẩn bị dân công bốc dỡ hàng. Tuy có kinh nghiệm của chuyến trước nhưng việc bốc dỡ hàng chuyến này phức tạp hơn vì đoạn đường xa và phải vận chuyển tới nơi cất giấu ngay trong đêm.

Tôi báo cáo với anh Sáu (Trần Suyền), chuyến này ngoài hàng vũ khí trang bị còn có 3 tấn gạo tám thơm dành riêng cho lực lượng bảo vệ bến. Nỗi xúc động dâng trào trên mắt người lãnh đạo bến. Vốn biết anh là người rất nghiêm khắc - ngay cả với bản thân - trong việc sử dụng lương thực những năm tháng gian khổ của cuộc chiến tranh. Qua người cần vụ kể: “Có lần trên đường đi công tác, “thầy trò” bắt được một con rùa. Mừng quá, vì đã mấy ngày ăn muối, “trò” đề nghị giết rùa xào với măng rừng nhưng “thầy” không cho và bảo “trò” đem thả vào một hồ đá cho rùa lớn lên sinh sản ra nhiều rùa con khác để dành khi gặp khó khăn hơn”. Tuy biết tính anh vậy nhưng tôi vẫn mạnh dạn đề nghị: “Tranh thủ phát gạo cho anh em ăn để có sức tối mai bốc dỡ hàng”. Dừng một lát, như đắn đo suy nghĩ, sau cùng anh chấp nhận đề nghị của tôi. Thế là nắp hầm hàng được mở ra, từng bao gạo được chuyển xuống và cấp cho các đơn vị ngay trong đêm.

Cầm bao gạo trong tay, anh chiến sĩ bảo vệ bến rung rung nước mắt. Hạt gạo trắng trong như tấm lòng đồng bào miền Bắc. Hạt gạo nghĩa tình lắng sâu

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

ngung động. Ai đã trải qua những ngày ăn trái sung, rau rừng trừ bữa mới quý hạt gạo bát cơm. Dầu vậy, có gạo rồi anh em vẫn phải dùng rất dè xẻn. Không cần phải ai ra lệnh mà tất cả mọi người đều chung một ý nghĩ: cố gắng vì công việc dài lâu của bên.

Núi rừng Vũng Rô qua một ngày yên tĩnh. Mọi hoạt động của địch vẫn bình thường. Mong đợi của chúng tôi rồi cũng đến. Khi màn đêm buông xuống, núi rừng Vũng Rô như sôi động hẳn lên. Cũng chiếc cầu tàu bằng cây rừng làm tạm, hàng trăm dân công tấp nập chuyển hàng.

Gần bốn giờ sáng, mọi công việc hoàn tất. Giờ phút chia tay biết bao lưu luyến. Những ánh mắt, những nụ cười và bao dòng lệ chảy.

Tàu từ từ rời bến.

Tạm biệt Vũng Rô. Tôi nhớ mãi câu chuyện của người chiến sĩ bảo vệ bến: “Có gạo, có vũ khí, chúng tôi sẽ mở rộng địa bàn giành dân; mà đã có dân là có gạo”, trong lòng tôi tràn đầy niềm vui sướng. Trước mắt tôi, hình ảnh của một miền quê Phú Yên đang vang dậy tiếng reo hò xông lên diệt lũ ác ôn, phá thế kềm kẹp mở rộng vùng giải phóng, có phần đóng góp của những hạt gạo, những khẩu súng trong chuyến hàng “đặc biệt” hôm nay.

Tết ở Vũng Rô.



*Trung tá Hồ Đắc Thạnh kể chuyện về những chiến công của tàu Không số cho cán bộ nhân viên
Nhà xuất bản tổng hợp TP Hồ Chí Minh*

Ảnh: THU THỦY

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Cuối năm 1964, sau khi đã đưa hai chuyên tàu vũ khí vào bến Vũng Rô thắng lợi, tôi được Tư lệnh Quân chủng Hải quân gọi lên giao nhiệm vụ: “Đảng ủy và Tư lệnh Quân chủng quyết định tàu các đồng chí phải khắc phục mọi khó khăn trở ngại, đúng giao thừa có mặt tại Vũng Rô”.

Rời Sở chỉ huy Quân chủng, lòng tôi dâng tràn một cảm xúc đặc biệt xen giữa niềm vui và nỗi lo. Vui vì được tiếp tục nhiệm vụ đưa tàu chở vũ khí về quê hương, được gặp lại đồng chí, đồng bào trong ngày Tết cổ truyền của dân tộc. Còn lo là vì, hôm nay đã là 20 tháng Chạp âm lịch, làm sao chuẩn bị tốt mọi mặt để tàu đến Vũng Rô vào đúng đêm giao thừa?

Hải Phòng sắp vào Tết. Những bóng đèn xanh đỏ treo giăng hàng hai bên thành cầu sông Cẩm, trên ngọn cây trong công viên, nhấp nháy tỏa sáng lung linh như hòa cùng niềm vui của tôi trên đường về đơn vị.

Đêm đông giá lạnh, chung quanh yên tĩnh. Để bộ đội khởi thức giấc, tôi nhẹ nhàng bước tới giường, định thay quần áo đi nằm. Không ngờ các chiến sĩ tung màn và rồi xúm lại quanh tôi. Thì ra họ vẫn thức để chờ tôi về thông báo tình hình.

Sau khi họp cấp ủy và chi bộ quán triệt nhiệm vụ, ra nghị quyết lãnh đạo chuyển đi, cuộc họp đơn vị được tiến hành khẩn trương, đầy khí thế quyết tâm. Vấn đề nổi lên là làm sao đưa tàu vào bến đúng lúc giao thừa, phải chủ động tạo sự bất ngờ. Các ý kiến thảo luận sôi nổi, những khó khăn, vướng mắc đều được nêu ra và đã được anh em đóng góp nhiều biện pháp giải quyết. Cuộc họp nhanh chóng thông qua kết luận và gửi quyết tâm lên cấp trên.

Thông thường, cuộc họp đến đây là kết thúc, nhưng thật bất ngờ cho tôi, từ hàng ghế thứ hai, một cánh tay giơ lên xin phát biểu ý kiến. Đó là đồng chí Trần Văn Nhợ, người mà anh em trong tàu thường gọi bằng cái tên thân mật “Bố già”. Anh nói: “Tàu ta đi nhiều chuyến, đưa hàng vào nhiều bến nhưng được đi vào dịp Tết thì thật là hiếm có. Vì vậy tôi đề nghị tàu ta nên chuẩn bị cái gì để khi vào bến, ta cùng anh em ở bến ăn Tết”. Tiếng hoan hô đồng tình vang dậy. Thế là ngoài việc cho tàu nhận vũ khí, theo dõi đài nghe thời tiết, nắm tình hình địch, chuẩn bị hậu cần, có một bộ phận anh em đi mua nếp về gói bánh chưng, bánh tét và lo quà Tết.

Mọi công tác chuẩn bị cho chuyển đi hoàn thành sớm hơn dự định một ngày. Sau khi nghe báo cáo, tôi trực tiếp kiểm tra công tác chuẩn bị cụ thể của các ngành. Khi đến khoang hàng hai, ngoài số lượng hàng vũ khí, trang bị kỹ thuật chở cho bến, tôi nhìn thấy một hòm gỗ đậy kín, bên ngoài có hàng chữ đậm nét “Quà đón Xuân, vui Tết” bên cạnh một cảnh đào sum suê hoa lá. Tôi

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

hỏi đồng chí Hồng Lý: “Cái thùng gỗ này có danh mục ghi trong phiếu chuyển hàng cho bến không”? Đồng chí Nhận, máy trưởng - người được toàn thuyền cử đảm nhiệm công việc chuẩn bị quà Tết-vừa cười, vừa nói: “Báo cáo thuyền trưởng, cái thùng này do tàu ta xuất phiếu thôi ạ”. Tất cả cùng cười. Đồng chí mở nắp thùng và đọc to bản liệt kê bao gồm: “30 chiếc bánh chưng, bánh tét, 10 gói kẹo, bánh quy, 5 gói chè, 20 gói thuốc lá, 40 chai bia và một canh đào. Tất cả đều không có nhãn hiệu, như con tàu không số của ta”.

Chiếc thùng đựng quà Tết chiếm một diện tích rất nhỏ trong khoang hàng của tàu nhưng nó chứa đựng bao nhiêu tình cảm của toàn thể cán bộ, chiến sĩ Tàu 41, đa phần anh em quê Phú Yên. Bằng số tiền dành dụm được, họ đã gửi gắm tình cảm của mình qua từng món quà Tết trong chuyến đi đầy ý nghĩa này.

Vào một đêm tối cuối năm 1964, những trận gió Đông Bắc tràn. Cuộc tiễn đưa Tàu 41 lên đường làm nhiệm vụ được tiến hành tại một bến cảng của thành phố biển. Dưới trời mưa phùn gió bắc, các đồng chí Tư lệnh Quân chủng, Đoàn trưởng và Chính ủy Đoàn ôm hôn thăm thiết cán bộ, chiến sĩ của tàu: “Chúc Tàu 41 hành trình thuận buồm xuôi gió. Bộ Tư lệnh chờ đón tin thắng lợi báo về”. Tình cảm hậu phương lớn làm ấm lòng các chiến sĩ trên đường về tiền tuyến lớn.

Tàu 41 hành trình vào mùa thời tiết không thuận lợi. Sau ba ngày vượt sóng to gió lớn, lách tránh các tuyến tàu tuần tiễu của địch, chiều 30 tháng Chạp, tàu chuyển hướng vào bờ. Đây là chuyến đi căng thẳng nhất suốt hành trình.

Toàn tàu dồn hết sức lực, tinh thần, ý chí sẵn sàng đối phó với địch. Thành bại của chuyến đi quyết định ở hướng đi này. Bữa cơm “tắt niên” được Thuyền phó sắp xếp cho bộ đội ăn trước 12 giờ trưa để kịp làm công tác chuẩn bị chiến đấu. Cũng thịnh mở, dưa hành, nhưng thiếu câu đối đỏ. Không nêu, không pháo, chỉ có bánh chưng xanh nhưng để dành khi vào bến. Toàn tàu đang ăn cơm, bỗng từ đài quan sát, chiến sĩ trực canh báo cáo: “Mạn phải 30 độ, cự ly ba hải lý, phát hiện hai tàu địch di chuyển về phía Nam”. Lệnh chuẩn bị chiến đấu được phát ra, tất cả về vị trí của mình. Lớp nguy trang trên những khẩu súng được kiểm tra sửa lại để vừa che mắt hai tàu địch vừa có thể nhanh chóng tung ra khi có tình huống chiến đấu. Qua chiếc ống nhòm có bội số cao, tôi nhìn rõ hai tàu tuần tiễu địch. Phải tránh! Tôi cho tàu thay đổi hướng đi song song để tránh tàu địch, tạo khoảng cách xa để thời gian tiếp xúc rất ít. Nhìn đồng hồ đã 16 giờ rồi, chỉ 8 tiếng đồng hồ nữa thôi, tàu phải cập bến ở Vũng Rô.

Sau khi xác định vị trí tàu trên hải đồ, đồng chí Thuyền phó báo cáo: “Tàu ta cách Đá Bia hơn 60 hải lý nữa. Khả năng Tàu sẽ vào bến trễ giờ”. Tôi cho mời máy trưởng lên đài chỉ huy và quyết định sử dụng tốc độ dự bị. Ước mong

mãi rồi cũng đến lúc hoàng hôn bao trùm khắp mặt biển. Ông bà ta nói “Tối như đêm 30” thật quả không sai.

23 giờ 30 phút, tàu chúng tôi thả trôi giữa Vũng Rô. Tôi cho thả xuống và cử người vào bên tìm bộ phận đón. Đang loay hoay thả xuống thì cũng vừa lúc thuyền của các đồng chí ở bến cập mạn tàu Cán bộ, chiến sĩ của tàu ôm hôn cán bộ, chiến sĩ của bến. Niềm vui ngập tràn vô tận. Tôi ôm anh Sáu mà hai hàng nước mắt chảy ròng và nghẹn ngào không nói nên lời. Bỗng từ phía bờ, hàng loạt súng pháo đủ các cỡ nổ vang đạn chéo bầu trời. Những chiếc đèn dù xanh đỏ từ đồn đốc Ba Tý phụt lên treo lơ lửng một khoảng trời Vũng Rô.

- Lộ rồi sao? Địch đã phát hiện tàu ta chẳng?

Từ dưới phòng báo vụ, chiếc đài bán dẫn vang lên lời Bác Hồ chúc Tết. Giao thừa! Phút giao thừa Xuân Ất Ty 1965 đã tới Phú Yên ơi! Chúng con đã về đây! Về giữa mùa xuân tràn đầy sức sống.

Giá như ở một hoàn cảnh khác, thời điểm khác, thì cuộc vui còn có thể kéo dài. Không ai muốn rời nhau, nhưng làm sao khác được khi công việc còn quá bề bộn. Tàu phải được đưa vào sát mép núi và nguy trang kín đáo trước khi trời sáng.

Mọi công tác được tiến hành rất khẩn trương. Sau khi bố trí các tổ bám chốt, các đồn bót địch và Mũi Điện để kịp thời đối phó nếu có bất trắc, cuộc liên hoan mừng Tết Ất Ty, mừng ngày tàu và bến gặp nhau được tiến hành trên nắp khoang hầm hàng hai dưới vòm lá nguy trang kín đáo. Thịt mỡ, dưa hành, bánh chưng, bánh tét, kẹo, bia và thuốc lá được bày ra. Cành đào Nhật Tân hồng tươi được đặt cạnh nhánh mai vàng của núi Đá Bia khoe sắc vàng càng làm tăng thêm hương vị của mùa Xuân.

Trong niềm vui chứa chan, tôi thay mặt cán bộ, chiến sĩ chúc Tết các đồng chí cán bộ lãnh đạo chỉ huy, chiến sĩ và dân công của bến. Chúng tôi cùng nâng cốc chúc mừng thắng lợi, chúc sức khỏe anh Sáu và các đồng chí, chúc quân dân tỉnh nhà năm mới giành được những thắng lợi to lớn hơn như thư chúc Tết của Bác Hồ. Tiếng pháo tay thay pháo Tết nổ vang. Anh Sáu giục, cô gái ngồi bên cạnh mặt ửng hồng, đứng lên thay mặt đồng bào địa phương chúc Tết anh em thủy thủ tàu Cô nói: “Đảng, Bác Hồ, đồng bào miền Bắc lo cho miền Nam từng khẩu súng, viên đạn, bát cơm, viên thuốc. Các anh thủy thủ vượt qua bao sóng to gió lớn, đối mặt với quân thù vận chuyển hàng chi viện cho miền Nam, quê hương Phú Yên quyết xứng đáng với nghĩa tình cao cả đó”.

Mọi người đều nghẹn ngào xúc động!

Tối mùng 1, tàu cùng bên bốc dỡ hàng. Chiếc cầu tàu làm tạm bằng cây rừng không đủ sức cho số đông người đi lại, nên hầu hết anh chị em dân công phải dầm mình dưới nước mới kịp chuyển hàng. Công việc tấp nập, khẩn trương. Phía Đèo Cả, thỉnh thoảng một vài ánh đèn pha le lói của những chiếc xe leo dốc cùng với tiếng súng nổ lác lõng từ các bót đồn địch bắn cầm canh. Mặc không khí ở bên vẫn tấp nập, khẩn trương. Hàng bốc dưới tàu lên là vũ khí, thuốc men. Hàng trên bờ xuống là cát. Cát của Vũng Rô được đưa xuống dẫn tàu để giữ thăng bằng khi tàu ra khơi gặp sóng to gió lớn. Một cô dân công cầm trong tay một gói nhỏ được bọc cẩn thận bằng chiếc khăn tay tìm gặp tôi và nói: “Bà con quê hương Phú Yên xin gửi theo tàu các anh Năm đất Vũng Rô, mảnh đất kiên cường bất khuất, giặc càn đi xéo lại nhiều lần, bụng đói phải ăn trái sung thay cơm gạo nhưng vẫn một lòng theo Đảng, theo Bác Hồ. Có súng đạn của miền Bắc chi viện, mảnh đất này sẽ là điểm tựa của những chiến công”.

Bùi ngùi xúc động, cầm nắm đất Vũng Rô trong tay, tôi như ôm cả quê hương Phú Yên ruột thịt. Ba giờ sáng mùng 2 Tết Ất Ty, tàu rời bến Vũng Rô. Anh Sáu ôm tôi, cái hôn tiễn đưa lưu luyến.

Tay siết chặt tay, người ra đi và người ở lại. Những hàng nước mắt tuôn trào, những lời chúc “Lên đường thuận buồm xuôi gió. Ở lại mạnh khỏe, chiến đấu hăng say, hứa hẹn có ngày gặp lại”.

Tôi ấn mạnh tay chuông, con tàu lướt sóng ra khơi. Phía sau con tàu là Vũng Rô, dải đất Phú Yên quê hương chúng tôi. Đó là mùa Xuân Ất Ty.

CHUYẾN ĐI ĐẶC BIỆT CỦA TÀU 176

VŨ HỮU SƯƠNG (kể)^(*)

CAO VĂN DÂN (ghi)^(**)

Những ngày cuối năm 1970, trong lúc cuộc chiến trên biển giữa ta và địch đang diễn ra vô cùng ác liệt, Tàu 176 nhận lệnh thực hiện một chuyến đi chở người và vũ khí vào Bến Tre chi viện cho chiến trường miền Nam. Ban chỉ huy tàu có 5 người, gồm: Thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc, Chính trị viên Trần Văn Chung và ba thuyền phó là Vũ Hữu Sương, Nguyễn Quốc, Phạm Thả. Ngày nhận lệnh xuống tàu thì cũng là ngày chàng thuyền phó trẻ Vũ Hữu Sương nhận tin vợ anh ở quê vừa sinh con gái đầu lòng được “mẹ tròn, con vuông”. Tin vui đến trước giờ lên đường khiến anh bồi hồi sung sướng đến nỗi bỏ cả bữa cơm chiều. Nhưng vì nhiệm vụ đang rất khẩn trương và phải giữ bí mật nên anh không thể về nhìn mặt con. Trước khi tàu rời bến, đồng chí Tư lệnh Quân chủng trực tiếp xuống tận căn cứ xuất phát để căn dặn động viên ban chỉ huy tàu và anh em thủy thủ, trong mọi tình huống, dù phải hy sinh tính mạng cũng phải bảo đảm an toàn cho cán bộ và số vũ khí quý báu mà Trung ương chi viện cho miền Nam. Sau khi hoàn tất mọi công tác chuẩn bị, nhận đủ người và hàng tại bến, Tàu 176 bí mật rẽ sóng ra khơi...

Tàu đi được hai ngày thì trời bỗng nhiên trở gió, biển động rất mạnh. Một cơn bão bất ngờ ập tới. Con tàu nhỏ nhoi phải gồng mình chống chọi với cơn cuồng phong của biển cả. Từng đợt sóng lừng lững như những dãy núi âm âm xô đến như muốn nhấn chìm Tàu 176 xuống biển sâu giá lạnh. Anh em thủy thủ

(*) *Trung tá, Nguyên Thuyền phó tàu 176.*

(**) *Đại úy, Tạp chí Hải Quân*

dạn dày sóng gió mà cũng bị say, nôn ra mật xanh, mật vàng nhưng vẫn phải cố sức giữ vững vị trí chiến đấu. Hai ngày liền con tàu phải vật lộn với cơn bão. Sóng to, gió lớn, con tàu liên tục chồm lên, ngụp xuống, anh em không thể nổi lửa để nấu cơm, ai cũng đói cồn cào ruột gan. Mặc cho sóng, gió và cái đói hành hạ, những thủy thủ của Tàu 176 vẫn kiên cường bám trụ và tìm cách đưa con tàu vượt qua vùng bão nguy hiểm.

Chưa kịp mừng vì thoát khỏi cơn bão dữ, Tàu 176 lại phải đối mặt với mối hiểm nguy khác từ kẻ địch. Cơn bão lớn đã đánh dạt con tàu vào vùng biển mà địch đang tổ chức tuần tra, ngăn chặn rất gắt gao. Vào một buổi chiều, đài quan sát của địch ở trên mặt biển phát hiện ra tàu lạ, chúng liền cho máy bay trực thăng bám theo. Máy bay địch bay rất thấp để nhận dạng con tàu có nước sơn nâu sẫm và dòng chữ số hiệu màu trắng “VK1270” trên nền biển màu xanh. Máy bay địch liên tục quần đảo và bay sạt ngay qua đầu các thủy thủ, nhưng Tàu 176 vẫn bình tĩnh, tiếp tục hành trình. Địch không nghi ngờ, mọi hoạt động trên mặt boong tàu vẫn diễn ra bình thường, một số thủy thủ còn được lệnh cởi trần, mặc quần đùi tay cầm những chai rượu ngoại nổi tiếng ngửa cổ lên trời vừa uống rượu vừa “ngắm” máy bay địch, miệng hò hét, tay thì “vẫy chào”. Mỗi lần bay sạt qua, nhìn bộ dạng, cử chỉ của đám thủy thủ dưới tàu, bọn chúng không phân biệt được là tàu của nước nào. Trên boong thì như vậy nhưng ở bên trong khoang tàu, một đội thủy thủ vẫn đang tích cực chuẩn bị, sẵn sàng ứng phó với tình huống bất trắc và lợi dụng địch sơ hở để làm biến dạng con tàu. Tàu 176 vẫn giữ nguyên hướng đi và tốc độ... Khi trời vừa nhá nhem tối, thêm một chiếc máy bay nữa của Hải quân Mỹ đến theo sát Tàu 176. Bằng kinh nghiệm của mình, chỉ huy tàu phán đoán là địch chuẩn bị thay ca nên sẽ mất cảnh giác. Thời cơ thuận lợi để thực hiện chiêu “thay hình đổi dạng” đã đến, chỉ huy tàu lập tức lệnh cho đội thủy thủ trong khoang mang theo chổi và sơn đặc biệt, bí mật rời tàu, nhào xuống nước, bám xung quanh thân tàu. Được dịp “trở tài”, anh em thủy thủ vung chổi sơn một cách điêu luyện và nhanh nhẹn không khác gì những tay thợ sơn chuyên nghiệp. Chỉ trong chốc lát, con tàu đã được khoác lên mình một màu áo mới. Thực hiện xong việc “thay hình, đổi dạng”, Tàu 176 mở hết tốc lực, bật hết đèn hành trình, đàng hoàng tiến về phía trước, nơi có nhiều tàu đánh cá của ngư dân đang hoạt động để trà trộn và đánh lừa địch. Máy bay địch vẫn định ninh bám theo “con mồi” ngay phía dưới cánh của nó. Đến giờ giao ca, địch bắn pháo sáng rực cả một góc trời để nhận diện và bàn giao mục tiêu nhưng không còn nhận ra đâu là con tàu mà chúng vẫn bám đuổi từ buổi chiều nữa. Để sống “con mồi” ngay trước mắt, địch tức tối điên cuồng, gọi thêm máy bay và tàu tuần tiểu để tìm con tàu có nước sơn màu nâu sẫm và dòng chữ số “VK1270” màu trắng

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

trên nền biển màu xanh. Mặc cho địch ráo riết truy lùng, Tàu 176 trong bộ dạng mới vẫn điềm tĩnh rẽ sóng lao đi, vượt qua phòng tuyến của kẻ thù một cách ngoạn mục như chưa có việc gì xảy ra...

Sau một tuần lễ lênh đênh trên biển khơi, vượt qua bão tố và sự kiểm soát gắt gao của kẻ thù, Tàu 176 đã xác định được hướng vào bến thuộc tỉnh Bến Tre đúng thời gian quy định. Ngay trong đêm tàu dự định vào cập bến, lại một cơn bão nữa ập đến. Tàu đã vào cách bờ khoảng 40 hải lý, nhưng sóng quá to, mặc dù đã mở hết tốc lực mà vẫn đi rất chậm. Dự kiến nếu cứ như thế này tàu có vào tới bờ, đổ xong hàng thì trời cũng đã sáng, rất dễ bị lộ. Chỉ huy Tàu 176 buộc phải cho tàu quay trở ra, tiếp tục hoạt động ở vùng biển có nhiều tàu đánh cá nước ngoài, chờ đêm sau sẽ vào đổ hàng. Đến trưa hôm sau thì máy bay trinh sát cùng 2 tàu khu trục của Mỹ phát hiện ra Tàu 176. Chúng chạy kèm hai bên tàu. Tàu 176 đi đến đâu thì tàu địch theo đến đấy, vừa bám theo vừa phát đi những lời hăm dọa: “Con tàu của các ông Việt cộng đang đi kia không phải là tàu đánh cá, mà là tàu của Đoàn 125 chở vũ khí từ miền Bắc vào miền Nam. Con tàu này chúng tôi không nhầm lẫn thì là do thuyền trưởng Ngọc chỉ huy. Con tàu mang số hiệu 176 chứ không phải số hiệu giả đang treo đằng trước mũi tàu. Những người anh em do thượng cấp bắt buộc mà phải dấn thân vào những chuyến đi nguy hiểm hãy ý thức để quay trở về với quốc gia Việt Nam Cộng hòa...”.

Mặc cho địch lớn tiếng hăm dọa, Tàu 176 vẫn băng băng rẽ sóng, đồng thời báo cáo về sở chỉ huy. Trong tình huống nguy cấp ban chỉ huy tàu liên tục bám sát và động viên anh em bình tĩnh, giữ vững ý chí, sẵn sàng chiến đấu, đồng thời chỉ đạo mọi hoạt động giả dạng trên mặt boong vẫn diễn ra bình thường. Nhận



Ảnh: TL

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

thấy tình hình hết sức bất lợi và nguy hiểm, cấp trên lệnh cho Tàu 176 quay trở về căn cứ. Tàu 176 liền phóng ra xa bờ nhưng hai tàu khu trục Mỹ vẫn bám riết theo, cùng lúc đó thì gió bão nổi lên rất mạnh. Lợi dụng gió bão, Tàu 176 báo cáo sở chỉ huy xin được quay vào bến để đổ hàng. Được sở chỉ huy tuyến đường nhất trí, Tàu 176 liền cắt sóng tiến vào bờ bằng đường ngắn nhất. Khi còn cách bờ vài chục hải lý thì Tàu 176 bất ngờ bị 12 tàu địch lao đến và nổ súng xối xả vào, một thủy thủ hy sinh, Thuyền trưởng Ngọc bị thương vào chân. Con tàu vừa chạy, vừa tránh làn đạn của địch. Được lệnh chiến đấu từ Thuyền trưởng Ngọc, Thuyền phó phụ trách hỏa lực Vũ Hữu Suông liền cho mở tung áo lưới nguy trang súng, chọn chiếc tàu địch gần nhất rồi nổ súng. Ngay từ loạt đạn đầu, một chiếc tàu địch đã bốc cháy. Thêm một thủy thủ nữa của Tàu 176 hy sinh. Thuyền phó Suông quyết tâm đề nghị Thuyền trưởng cho tăng tốc đuổi theo một tàu khác của địch, rồi dùng súng DKZ trên tàu bắn vào tàu địch, khiến cho tàu này bị thương nặng. Địch nháo nhác hò nhau cấp cứu chiếc tàu bị thương trước sự giáng trả quyết liệt từ Tàu 176, các tàu của địch buộc phải dẫn ra xa và dùng pháo câu vào. Tàu 176 vừa cơ động vừa tránh đạn địch. Thuyền trưởng Ngọc lại bị thương lần thứ hai vào chân. Chính trị viên Chung cũng bị thương vào mắt. Thuyền phó Suông bị thương vào bàn tay. Hai thủy thủ nữa anh dũng hy sinh. Ban chỉ huy tàu quyết định cho tàu chạy dọc gần bờ, thả phao cho các thủy thủ và cán bộ được cử vào Nam chi viện, mang theo vũ khí quan trọng nhất rồi tàu bơi vào bờ trước, đồng thời sẵn sàng phương án hủy tàu để giữ bí mật. Hơn chục tàu địch, có cả máy bay OV10 thả pháo sáng hỗ trợ tiếp tục bám đuổi Tàu 176. Trên đất liền, địch tung quân đón lõng, chờ Tàu 176 vào bờ là bắt sống. Khi anh em đã xuống nước bơi vào bờ, Tàu 176 chạy theo một hướng khác để vừa đánh lạc hướng địch vừa tổ chức gài thuốc nổ trong khoang. Gài thuốc nổ xong, những thủy thủ cuối cùng cũng bí mật rời tàu. Thấy con tàu vẫn nổ máy, đèn sáng nhưng không có tiếng súng đáp trả, địch tưởng thủy thủ trên tàu đã hy sinh hết, hoặc đã chịu quy hàng, chúng hí hửng tiến đến, định áp sát để bắt giữ. Khi một tàu địch vừa tới gần thì Tàu 176 - như một khối bom khổng lồ - bất ngờ phát nổ, đánh chìm luôn tàu địch. Những chiếc còn lại nhận ra chúng đã bị thủy thủ Tàu 176 đánh lừa, vội vàng giãn ra. Chúng tức tối điên cuồng gọi máy bay, tàu bắn pháo sáng lung sục khắp trên mặt biển để truy bắt thủy thủ Tàu 176. Trên bờ chúng cho quân lính phục sẵn, chờ thủy thủ Tàu 176 dạt vào. Một số anh em được ngư dân đánh cá trên biển cứu vớt. Số còn lại, trong đó có Thuyền phó Suông, phải bơi hai đêm một ngày mới vào được bờ. Được sự giúp đỡ, che chở của nhân dân, tất cả đều an toàn và tìm được về cơ sở tiếp tục hoạt động. Chẳng những không bắt được tàu và thủy thủ của Tàu 176, quân địch còn bị đánh chìm hai tàu. Để che giấu cho thất bại này, địch đã tung tin tâm lý chiến trên đài phát

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

thanh Sài Gòn rằng “Hải quân Việt Nam Cộng hòa đã đánh chìm một tàu lớn chở vũ khí từ miền Bắc vào, viên thuyền trưởng và toàn bộ thủy thủ còn sống sót đã bị bắt và quay về với quốc gia”. Riêng Thuyền phó Vũ Hữu Suông thì chúng còn tung tin là “đã bị móc mắt, cắt gân chân vì những hành động ngang ngược, không chịu quy phục khi bị bắt”...

Thuyền phó Suông khi lên bờ đã bắt được liên lạc với cơ sở, tiếp tục hoạt động. Ông tiếp tục công tác và chiến đấu ở cơ quan tác huấn Quân khu 8, chuyên làm nhiệm vụ nắm tình hình vùng biển và trinh sát mở bến nhận hàng chi viện từ miền Bắc vào. Một thời gian sau, ông liên lạc với sở chỉ huy tuyến đường và tìm lại được người thuyền trưởng của mình - Lê Xuân Ngọc. Cuối năm 1974, ông được lệnh trở ra Bắc cùng với Thuyền trưởng Ngọc. Bốn năm sau chuyến đi gian khổ nhưng chiến đấu vô cùng kiên cường cùng đồng đội Tàu 176, Thuyền phó Suông được về phép thăm gia đình đúng vào ngày 26 Tết Âm lịch năm 1974. Trong không khí Xuân ấm áp, niềm vui và nỗi xúc động trào dâng khi Thuyền phó Suông gặp lại người vợ thân yêu cùng đưa con gái đầu lòng mà lúc lên đường làm nhiệm vụ ông chưa kịp nhìn mặt...

Hơn 40 năm sau chuyến đi cùng đồng đội Tàu 176 vào Nam, người Thuyền phó trẻ, gan dạ Vũ Hữu Suông giờ đây đã là một cựu chiến binh Hải quân ở tuổi 70, hiện đang sống cùng gia đình ở thôn Yên Đông, xã Yên Hải, huyện Yên Hưng, tỉnh Quảng Ninh.

NGƯỜI THAM GIA THIẾT KẾ, TỔ CHỨC THI CÔNG BẾN TÀU KHÔNG SỐ

MINH TRÍ

Kỷ niệm 50 năm Đường Hồ Chí Minh trên biển (23/10/1961 - 23/10/2011) - Con đường của ý chí và sức sáng tạo Việt Nam, nhiều chương trình mít tinh, hội thảo khoa học đã được tổ chức với sự tham gia của đông đảo cán bộ, cựu chiến binh, tái hiện lại những giai đoạn lịch sử hào hùng và sống động. Bài viết này xin giới thiệu đến độc giả câu chuyện về hai chiến sĩ công binh năm xưa đã thiết kế, tham gia tổ chức thi công bến tàu không số. Câu chuyện này cách đây gần nửa thế kỷ bây giờ mới có dịp kể lại.



**CCB - Kỹ sư Nguyễn Nghị (người ngồi bên phải)
và CCB Nguyễn Xuân - những người thiết kế
và tham gia chỉ đạo thi công cầu tàu K15**

Ngày 23/10/1961, Quân ủy Trung ương có quyết định thành lập Đoàn tàu không số để chi viện cho chiến trường miền Nam. Đầu năm 1964, cơ quan Cục Công binh nhận được lệnh của Cục Tác chiến: Công binh làm ngay cho Hải quân một cầu tàu tại địa điểm X. Nhiệm vụ này được Cục Công binh giao cho Ban Nghiên cứu. Kỹ sư Nguyễn Nghị học ở Thẩm Dương, Trung Quốc vừa về cơ quan, nhận nhiệm vụ xuống Hải Phòng gặp Bộ Tư lệnh Hải quân nắm tình hình cụ

thể. Hai ngày sau anh Nghị về báo cáo: Hải quân yêu cầu Công binh làm cho một cầu cảng cho xe có tải trọng lớn ra vào. Ban nghiên cứu chỉ đạo kỹ sư Nguyễn Nghị là người chịu trách nhiệm thiết kế chính. Tính toán cầu tàu cho tàu ra vào.

Xác định sức xô ngang của con tàu khi cập bến và độ sâu mỏn nước để đề phòng lúc thủy triều xuống thấp, tàu sẽ bị cạn đáy. Từ đó tính ra độ sâu các cọc phải đóng xuống, nhất là phải dùng loại cọc xiên là loại cọc từ trước tới nay công binh chưa hề dùng. Ban Nghiên cứu cử anh Nguyễn Xuân đến Nhà máy Bê tông Hải Phòng đặt sản xuất loại cọc bê tông có phụ gia chống sự ăn mòn của hà biển. Anh Nguyễn Xuân còn đến Xưởng 46 Hải Quân nhờ nghiên cứu cải tiến giá búa đóng cọc đứng thành giá búa đóng cọc được cọc xiên. Cục Công binh điều một đội của E83 do đồng chí Hoàng Duy chỉ huy thi công. Địa điểm xây dựng là một nơi thật bất ngờ - Khu nghỉ mát Đồ Sơn. Từ thời Pháp thuộc đến bây giờ, Đồ Sơn đã chia ra làm hai khu vực riêng biệt: Khu A ở phía ngoài dành cho nhân dân, ai cũng vào được. Khu B ở phía trong, người Pháp gọi là Pagodong gồm biệt thự chỉ dành cho các quan chức người Pháp. Đến khi ta tiếp quản khu B dành cho cán bộ cao cấp xuống Hải Phòng làm việc nghỉ ngơi. Phía trong Pagodong



**Doanhnhan
Nguyễn Thị Hồng**

Chị Nguyễn Thị Hồng là con gái của CCB - Đại tá Nguyễn Nghị - người mà gần nửa thế kỷ trước có vinh dự được giao thiết kế bến tàu cho Đoàn tàu không số (Trong bài "Kể về những người thiết kế và thi công bến tàu không số" có giới thiệu về ông - Hiện ông đang nghỉ hưu tại quê hương Nghệ An). Hiện chị là một Doanh nhân thành đạt, sống và làm việc tại Hải Phòng. Điều đáng quý ở chị Nguyễn Thị Hồng chính là cái Tâm luôn hướng về nguồn cội, là sự tri ân các thế hệ cha anh đã chiến đấu, hy sinh vì độc

lập tự do của dân tộc. Trong đó, chị luôn tự hào về người cha yêu kính của mình. Bài thơ "Cha tôi và đường mòn Hồ Chí Minh trên biển" của chị thể hiện tình cảm và cái tâm đó.

Cha tôi và đường mòn Hồ Chí Minh trên biển

*Có một con đường không rải nhựa
Không bụi mù và cột số cũng không
Một lối mòn trên biển cả mênh mông
Là huyền thoại, thân thương biết mấy
Một con đường đi về không nhìn thấy
Đưa ta đến chiến công lừng lẫy
Giải phóng Miền Nam thống nhất nước nhà
Có những người cảm tử đã đi qua
Có những chiến sỹ hy sinh gửi mình nơi đáy biển
Vũ khí của ta chuyển ra tiền tuyến
Đó là đường mòn trên biển - Hồ Chí Minh
Tôi tự hào có chút công sức của cha mình
Ông là bộ đội công binh
Người đã thiết kế thi công cầu tàu không số
Ở Đồ Sơn điểm xuất phát của con đường
Bến K15 xã Vạn Hương
Thành phố Hải Phòng hoa phượng đỏ
Chiến tranh đã lùi xa biển thẳm nhắc nhở
Nơi cha xây dựng điểm đầu con đường trên biển
Giờ trở thành di tích lịch sử Quốc gia.
Một tượng đài hoành tráng, nguy nga
Để tưởng nhớ tôn vinh những chiến công đã trở
thành huyền thoại.*

NGUYỄN THỊ HỒNG

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

còn có một khu nữa dùng cho quân sự, có đường ô tô ra vào nhưng dường như ít dùng, trông hoang phế. Đội thi công vào đây biệt lập với thế giới bên ngoài, ra vào phải có giấy tờ của cơ quan bảo vệ Hải quân cấp. Các anh chia nhau ở trong một khách sạn cũ của Pháp - Hotel Delapoint, nơi ở cuối cùng của hệ thống nhà nghỉ. Từ nơi đây nhìn ra Hòn Dấu tưởng chừng với tay được, nhưng thực tế còn 3 - 4 hải lý.

Công việc thi công một cầu tàu loại nhỏ không có gì khó khăn lắm. Đã chuẩn bị đủ vật tư, lực lượng thi công quen thuộc của đơn vị công binh công trình. Chỉ một thời gian ngắn công trình đã hoàn thành. Nhưng có một điều thắc mắc của anh em là cầu tàu dùng cho loại tàu nào ra vào. Vì các tàu lớn thì không thể vào được, mức nước biển có lúc xuống còn rất thấp, tàu vào dễ bị va vào đá ngầm. Còn với các tàu nhỏ thì cảng Hải quân đã có nhiều ở Hòn Gai, Hải Phòng, Cát Bà. Có chiến sĩ còn đoán mò là ta làm bến cảng cho tàu ngầm, vì nghe nói Liên Xô có loại tàu ngầm bỏ túi tuy chưa ai hình dung được tàu ngầm ấy như thế nào. Tuy vậy các anh cũng mừng tượng thấy đây là bến cảng cho một loại tàu đặc biệt nào đó vì thế mới có chuyện ai ra vào đều được khám xét chặt chẽ. Khi cầu tàu đã được lát mặt bằng gỗ để xe ô tô ra vào thì mỗi tuần có 2-3 ngày cấm anh em công binh buổi chiều không được ra cầu. Công việc dang dở cũng tạm nghỉ. Tuy vậy nếu chú ý quan sát từ trên cao nhìn xuống các anh vẫn thấy cứ chiều chiều khoảng 4 - 5 giờ, có một số tàu màu sơn nhem nhuốc, cũ kỹ, không có số, không có cờ, trông như tàu cá của dân cập vào bến. Trong đêm lần lượt có nhiều xe chở hàng tới cảng. Mọi công việc bốc xếp, vận chuyển phải làm trong đêm tối kể cả người đi theo cũng biến mất theo tàu. Bao chiến công đã được lập trong hơn 10 năm có đường Hồ Chí Minh trên biển, đem đến ngày toàn thắng cho dân tộc. Bao nhiêu con tàu cùng với người đi theo đã phải tự hủy mình để không cho địch phát hiện ra con đường bí mật của ta. Sau 50 năm, các thanh cầu bằng sắt, ván lát mặt cầu đã bị thời gian làm tiêu tán mất. Nay chỉ còn trơ lại các hàng cọc bê tông do đã có sự lường trước, chống được sự ăn mòn của sinh vật trên biển. Một tượng đài hoành tráng được xây dựng trên bờ dành cho đoàn tàu không số. Đó là chứng tích lịch sử của cầu tàu không số tại Đồ Sơn, điểm đầu của đường Hồ Chí Minh trên biển do Ban Nghiên cứu của Bộ Tư lệnh Công binh và E83 thiết kế xây dựng lên. Trong đó phải kể đến các kỹ sư công binh Nguyễn Nghị, Nguyễn Xuân, đồng chí Hoàng Duy cùng các chiến sĩ đã góp phần kiến tạo công trình đi vào huyền thoại này.

(Theo tài liệu và lời kể của các ông Nguyễn Nghị, Nguyễn Xuân)

CÁC ANH SỐNG MÃI với biển trời Tổ quốc

Tổ quốc, nhân dân mãi mãi không bao giờ quên những cán bộ chiến sỹ của Đoàn tàu không số - Lữ đoàn 125 đã hy sinh thân mình vì sự tồn tại và sự bí mật của tuyến đường vận tải trên biển trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Các anh sống mãi với biển trời, với non sông đất nước



DANH SÁCH LIỆT SỸ LỮ ĐOÀN 125

Giai đoạn 1961 đến tháng 04/1975

TT	Họ và tên	Nhập ngũ	Cấp bậc	Chức vụ	Hy sinh ngày tháng	Quê quán
1	HOÀNG VĂN PHẾT	5/1947	Thiếu úy	Chính trị viên	08/5/1966 Tại vịnh Hạ Long	Cổ Lão, Hương Trà, Thừa Thiên
2	BÙI THANH NỒNG	12/1946	Thiếu úy	Trợ lý kỹ thuật	17/9/1965 Tại Hà Tĩnh	Xuân Hòa, Khu Tây, Quảng Nam
3	PHAN VĂN RÔ	12/1946		04/5/1965		Tân Thủy, Ba Tri, Bến Tre
4	NGUYỄN VĂN TRỮ	07/1953	Thiếu úy	Trợ lý cơ điện	08/5/1966 Tại vịnh Hạ Long	Thái Hồng, Thái Ninh, Thái Bình
5	LÊ CÔNG THƯƠNG	10/1952	Thiếu úy	Chính trị viên	20/3/1967 Tại Mặt trận phía Nam	Thanh Nguyên, Thanh Liêm, Hà Nam
6	NGUYỄN HẮN	06/1962	Thiếu úy	Thuyền trưởng	30/5/1967	Phước Hải, Tuy Phước, Bình Định
7	PHẠM CHUYÊN NGHIỆP	04/1954	Thiếu úy	Thuyền phó tàu 198	14/7/1967	An Thanh, Tứ Kỳ, Hải Dương
8	ĐOÀN VĂN DĨ	02/1954	Chuẩn úy	Thủy thủ Trưởng tàu 69	01/1/1967	Cần Giờ, Nhà Bè, Gia Định

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

9	VŨ VĂN TÔNG	06/1963	Trung sỹ	Y tá	01/3/1968 Tại phía Nam	Thụy Trường, Thụy Anh, Thái Bình
10	VŨ VĂN RUỆ	02/1964	Trung sỹ	Chiến sỹ C43	01/3/1968	Đông Phong, Tiền Hải, Thái Bình
11	PHAN ĐĂNG KIỂM	08/1963	Thượng sỹ	Thủy thủ 043	01/3/1968	Mỹ Đức, Anh Mỹ, Bình Định
12	NGUYỄN VĂN KẾT	03/1961	Trung sỹ	Thủy thủ C 187	12/2/1968	Thới Thuận, Bình Đại, Bến Tre
13	PHẠM LONG	03/1950	Đại úy	Phó CN Hậu cần	03/11/1967	Mỹ Tài, Phù Mỹ, Bình Định
14	HOÀNG VĂN LIÊM	02/1961	Thượng sỹ	Cơ yếu	10/6/1969	Hồng Đại, Quảng Hòa, Cao Bằng
15	NGUYỄN VĂN KHỎNG	09/1965	Hạ sỹ	Báo vụ	31/1/1969 Tại vịnh Bắc Bộ	Đông Hải, An Hải, Hải Phòng
16	TRẦN VĂN DỰNG	02/1961	Trung sỹ	Thợ máy	01/3/1968	Thụy Hải, Thụy Anh, Thái Bình
17	NGUYỄN VĂN THỊ	02/1960	Thượng sỹ	Máy trưởng	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Trí Quá, Thuận Thành, Bắc Ninh
18	PHẠM NGỌC KIỂU	04/1963	Hạ sỹ	Thủy thủ	11/2/1969 tại vùng biển phía Nam	Cảnh Dương, Quảng Trạch, Quảng Bình
19	CAO SỸ THẬP	04/1962	Trung sỹ	Thợ máy	11/2/1969 tại vùng biển phía Nam	Diễn Phú, Diễn Châu, Nghệ An
20	TRẦN LỘC	04/1962	Trung sỹ	Thợ máy	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Đức Long, Đức Thọ, Hà Tĩnh

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

21	NGUYỄN VĂN DŨNG	01/1966	Trung sỹ	Cơ yếu	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Chu Phan, Yên Lãng, Vĩnh Phúc
22	ĐÀO QUANG TY	04/1963	Trung sỹ	Thủy thủ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Thụy Xuân, Thụy Anh, Thái Bình
23	NGUYỄN MINH HẢI	11/1964	Hạ sỹ	Thợ máy	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Đức Chính, Đông Triều, Quảng Ninh
24	HOÀNG VĂN HÒA	07/1963	Trung sỹ	Y tá	01/3/1968 vùng biển phía Nam	La Hiên, Võ Nhai, Thái Nguyên
25	VŨ HỮU NGHỊ	09/1965	Hạ sỹ	Cơ yếu	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Đạo Lý, Lý Nhân, Hà Nam
26	DƯƠNG ĐÌNH VĂN	07/1963	Trung sỹ	Y tá	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Tây Trạch, Bố Trạch, Quảng Bình
27	PHẠM VĂN PHƯƠNG	10/1963	Hạ sỹ	Thủy thủ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Nghĩa Tân, Nghĩa Hưng, Nam Định
28	MAI ĐỨC LONG	02/1964	Hạ sỹ	Hàng hải	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Hải Thượng, Tĩnh Gia, Thanh Hóa
29	TRẦN THỌ THUYẾT	06/1963	Trung sỹ	Ra đa	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Quang Lộc, Can Lộc, Hà Tĩnh
30	ROÃN QUANG RUYỆN	04/1962	Trung sỹ	Bảo vệ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Đông Trung, Tiền Hải, Thái Bình
31	PHẠM TRƯỜNG NAM	02/1947	Chuẩn úy	Bảo vệ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Vĩnh Thuận, Đông Long Mỹ, Cần Thơ

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

32	NGÔ VĂN THỨ	02/1961	Thượng sỹ	Thợ máy	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Việt Hưng, Kim Thành, Hải Dương
33	NGUYỄN VĂN ÊM	02/1960	Thượng sỹ	Hàng hải	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Hải Bình, Tĩnh Gia, Thanh Hóa
34	NGUYỄN VĂN KÍNH	02/1964	Hạ sỹ	Thủy thủ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Quảng Hùng, Quảng Xương, Thanh Hóa
35	DƯƠNG VĂN VIỄN	02/1961	Trung sỹ	Báo vụ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Xuân Thành, Nghị Xuân, Hà Tĩnh
36	LÝ KHÁNH HỒNG	04/1953	Chuẩn úy	Báo vụ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Nhân Ái, A Môn, Cần Thơ
37	NGUYỄN DUY TẠO	10/1964	Hạ sỹ	Thợ máy	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Hồng Xuân, Thỏa Trì, Thái Bình
38	NGUYỄN CHÁNH TÂM	01/1954	Trung úy	Thuyền trưởng	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Long Tuyền, Ô Môn, Cần Thơ
39	VŨ TÁ TU	04/1963	Thiếu úy	Thuyền trưởng	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Ông Bình, Khoái Châu, Hưng Yên
40	NGUYỄN TƯƠNG	06/1952	Trung úy	Chính trị viên	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Điện Hòa, Điện Bàn, Quảng Nam
41	HOÀNG VĂN TUYẾT	01/1954	Thiếu úy	Thuyền phó	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Cát Hanh, Phù Cát, Bình Định
42	NGUYỄN VĂN DANH	04/1961	Thiếu úy	Thuyền phó	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Khánh Bình Tây, Trần Văn Thời, Bạc Liêu

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

43	NGUYỄN NGỌC LƯƠNG	03/1954	Trung úy	Chính trị viên	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Nam Hành, Nam Đàn, Nghệ An
44	NGUYỄN PHAN VINH	07/1954	Trung úy	Thuyền trưởng	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Điện Nam, Điện Bàn, Quảng Nam
45	TRẦN VĂN QUỜI	05/1962	Trung sỹ	Thủy thủ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Phú Lễ, Ba Tri, Bến Tre
46	TRẦN VĂN BÉ	07/1962	Trung sỹ	Thủy thủ	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Đôn Châu, Trà Cú, Trà Vinh
47	TRƯƠNG VĂN MÙI	05/1954	Chuẩn úy	Máy trưởng	01/3/1968 vùng biển phía Nam	Vĩnh Kim, Châu Thành, Mỹ Tho
48	HOÀNG THANH LOAN	02/1961	Thượng sỹ	Trung đội phó	11/9/1969 vùng biển phía Nam	Trần Châu, Cát Bà, Hải Phòng
49	PHẠM NGỌC NHÂN	08/1969	Binh nhất	Thủy thủ	11/4/1971	Quỳnh Tiến, Quỳnh Lưu, Nghệ An
50	NGUYỄN HỮU NHI	08/1969	Binh nhất	Thủy thủ	11/4/1971	Phú Lộc, Can Lộc, Hà Tĩnh
51	NGUYỄN HỮU HÙNG	04/1968	Hạ sỹ	Thợ máy	11/4/1971 chiến dịch với địch	Tây Mỗ, Từ Liêm, Hà Nội
52	LÊ MINH TĂNG	03/1968	Hạ sỹ	Thủy thủ	21/11/1971	Thái Hòa, Triệu Sơn, Thanh Hóa

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

53	NGUYỄN HỮU HOẠT	12/1964	Trung sỹ	Thợ máy	21/11/1970	Đông Xuân, Đông Sơn, Thanh Hóa
54	TRẦN NINH NƯƠNG	07/1963	Trung sỹ	Báo vụ	21/11/1970	Yên Nhân, Yên Mô, Ninh Bình
55	LÂM THANH HỒNG	11/1964	Trung sỹ	Thủy thủ	11/4/1971	Hải Phú, Hải Hậu, Nam Định
56	NGÔ ĐỨC THÁI	04/1963	Thượng sỹ	Hàng hải	30/7/1971	Đại Phong, Lệ Thủy, Quảng Bình
57	TRẦN ĐÌNH TÚ	02/1964	Thượng sỹ	Thuyền phó	11/4/1971	Đông Lâm, Tiền Hải, Thái Bình
58	ĐINH VĂN THẠCH	07/1953	Thiếu úy	Thuyền phó	21/11/1970	Yên Bằng, Ý Yên, Nam Định
59	ĐOÀN VĂN NHI	02/1954	Thiếu úy	Thuyền phó	01/3/1968	Phước Thuận, Tuy Phước, Bình Định
60	PHAN VĂN XÃ	11/1953	Trung úy	Thuyền trưởng	11/4/1971	Tuyên Thạch, Mộc Hóa, Mỹ Tho
61	TRẦN VĂN HOAN	03/1964	Thượng sỹ	Máy trưởng	16/4/1972	Đông Trà, Tiền Hải, Thái Bình
62	VŨ VĂN LANH	02/1961	Thiếu úy	Thuyền phó	15/4/1972	Gia Vượng, Gia Viễn, Ninh Bình
63	LÊ VĂN KỶ	02/1968	Hạ sỹ	Chiến sỹ Ra đa	16/4/1972	Hoàng Đức, Hoảng Hóa, Thanh Hóa

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

64	NGUYỄN TRỌNG TRÁP	05/1970	Binh nhất	Cơ điện	16/4/1972	Minh Tân, Kiến Xương, Thái Bình
65	NGUYỄN HỮU ƯỚC	08/1969	Hạ sỹ	Báo vụ	16/4/1972	Hải Tân, Hải Hậu, Nam Định
66	ĐỖ VĂN MĂNG	10/1970	Binh nhất	Cơ điện	16/4/1972	Toàn Xá, Kiến Thụy, Hải Phòng
67	HÀ VĂN ĐỘNG	10/1968	Hạ sỹ	Báo vụ	16/4/1972	Mỹ Đồng, Thủy Nguyên, Hải Phòng
68	ĐINH VĂN DIỆU	08/1971	Binh nhì	Thủ quỹ	16/4/1972	Ngô Lộc, Hậu Lộc, Thanh Hóa
69	TRẦN BÁ MÃI	06/1963	Thượng sỹ	Thủy thủ trưởng	16/4/1972	Hoàng Anh, Hoàng Hóa, Thanh Hóa
70	NGUYỄN XUÂN CÔNG	08/1969	Hạ sỹ	Hàng hải	16/4/1972	?
71	DƯƠNG THANH HIẾN	10/1970	Binh nhất	Cơ điện	16/4/1972	Thành Công, Hồng Gai, Quảng Ninh
72	TRẦN DANH THỌ	12/1969	Hạ sỹ	Thủy thủ	16/4/1972	Đoàn Tùng, Thanh Miện, Hải Dương
73	NGUYỄN VĂN VỊNH	03/1965	Thiếu úy	Thuyền phó	16/4/1972	Hải Bình, Tĩnh Gia, Thanh Hóa
74	LÊ XUÂN XAN	02/1964	Thượng sỹ	Hàng hải	24/4/1972 vùng biển phía Nam	Thủy Tú, Thủy Nguyên, Hải Phòng
75	LÊ HỒNG DÂN	02/1964	Thượng sỹ	Thủy thủ trưởng	24/4/1972 vùng biển phía Nam	Hải Quang, Hải Hậu, Nam Định
76	PHẠM VĂN GIANG	10/1968	Hạ sỹ	Báo vụ	24/4/1972 vùng biển phía Nam	Hải Tây, Hải Hậu, Nam Định

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

77	LƯU ĐÌNH THỂ	08/1969	Thượng sỹ	Cơ điện	24/4/1972 vùng biển phía Nam	Ngọc Hải, Đồ Sơn, Hải Phòng
78	Nguyễn Chiến	02/1965	Thiếu úy	Thuyền phó	24/4/1972 vùng biển phía Nam	Đức Thuận, Mộ Đức, Quảng Ngãi
79	NGUYỄN VĂN HIỆU	11/1951	Thiếu úy	Chính trị viên	24/4/1972 vùng biển phía Nam	Thăng Phụng, Thăng Bình, Quảng Nam
80	ĐINH VĂN NĂNG	10/1968	Hạ sỹ	Thủy thủ	21/11/1970 vùng biển phía Nam	Vũ Hồng, Vũ Thư, Thái Bình
81	ĐỖ QUỐC VĂN	02/1964	Hạ sỹ	Chiến sỹ	21/11/1970 vùng biển phía Nam	Hùng Nhân, Vĩnh Bảo, Hải Phòng
82	PHẠM ĐỨC LƯƠNG	03/1959	Thượng sỹ	Cơ yếu	21/11/1970 vùng biển phía Nam	Vũ Nghĩa, Vũ Thư, Thái Bình
83	LÂM NGỌC THẢ	02/1961	Thượng sỹ	Máy trưởng	21/11/1970 vùng biển phía Nam	Hải An, Tĩnh Gia, Thanh Hóa
84	LÊ XUÂN KHOÁT	02/1965	Thiếu úy	Thuyền phó	12/10/1976	Quảng Tân, Quảng Xương, Thanh Hóa
85	PHAN VĂN ĐẤU	03/1961	Chuẩn úy	Thuyền phó	20/06/1966	Trường Long Hà, Cầu Ngang, Trà Vinh
86	TRẦN NHỢ	06/1962	Thiếu úy	Thuyền phó	12/10/1966	Cát Khánh, Phú Cát, Bình Định
87	DƯƠNG VĂN LỘC	06/1962	Thiếu úy	Thuyền phó	25/12/1966	Tam Hải, Tam Kỳ, Quảng Nam
88	HỒ QUANG PHỤNG	02/1961	Hạ sỹ	Chiến sỹ	01/3/1968	Nhân Trạch, Bồ Trạch, Quảng Bình

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

89	LÊ VĂN CỐT	02/1961	Hạ sỹ	Chiến sỹ	10/5/1966	Trúc Lâm, Tĩnh Gia, Thanh Hóa
90	NGUYỄN VĂN THÔNG	11/1960	Thượng sỹ	Thuyền phó	24/02/1968	Tân Ân, Ngọc Hiếu, Bạc Liêu
91	HUYỀN NGỌC TRẠCH	10/1954	Thượng úy	Chính trị viên	14/7/1967	Trường Lộc, Tam Bình, Vĩnh Long
92	NGUYỄN VĂN KÍNH	02/1964	Hạ sỹ	Chiến sỹ	01/3/1968	Quảng Hùng, Quảng Xương, Thanh Hóa
93	PHAN VINH TUYẾN	06/1962	Chuẩn úy	Thuyền phó	08/6/1968	Tam Hải, Tam Kỳ, Quảng Nam
94	QUÁCH VĂN HOẠT	06/1963	Hạ sỹ	Chiến sỹ	09/5/1966	Hùng Thao, Lâm Thao, Phú Thọ
95	PHẠM PHONG ĐỀ	02/1964	Thiếu úy	Thuyền phó	28/9/1972	Nhân Trạch, Bố Trạch, Quảng Bình
96	Đ/C ĐẠT				Hy sinh khi đi xây dựng bến ở khu 5	Quảng Nam
97	Đ/C HOAN				Hy sinh khi đi xây dựng bến ở khu 5	Quảng Nam
Giai đoạn từ sau tháng 04/1975 đến nay						
1	NGUYỄN XUÂN SƠN	04/1968	Trung úy	Thuyền trưởng	24/12/1979	54 Phong Châu, Phú Thọ
2	PHẠM VĂN LỢI	10/1976	Trung sỹ	Chiến sỹ	13/4/1981	Dũng Nghĩa, Vũ Thư, Thái Bình

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

3	NGUYỄN VĂN DỤ	03/1985	Hạ sỹ	Máy tàu	Hy sinh trong lúc làm nhiệm vụ tại HQ 501	Bình Trị Thiên
4	NGUYỄN ĐĂNG HUỆ	03/1985	Trung sỹ	Hàng hải	Hy sinh trong lúc làm nhiệm vụ	Hoàng Quang, Hoàng Hóa, Thanh Hóa
5	TRẦN MINH HOÀI	02/1985	Hạ sỹ	Cơ điện	23/4/1987	Đức Châu, Đức Thọ, Hà Tĩnh
6	VŨ PHI TRỪ	02/1975	Đại úy	Thuyền trưởng	14/3/1988 Trường Sa	Quảng Xương, Thanh Hóa
7	PHẠM VĂN THIỂU	08/1978	Thượng úy	Thuyền phó	14/3/1988 Trường Sa	Trung Đông, Nam Ninh, Nam Định
8	LÊ ĐỨC HOÀNG	08/1978	Thượng úy	Thuyền phó	14/3/1988 Trường Sa	Hải Yến, Tĩnh Gia, Thanh Hóa
9	PHẠM HỮU DOAN	08/1978	Thượng úy	Thuyền phó	14/3/1988 Trường Sa	Thái Phúc, Thái Thụy, Thái Bình
10	VŨ VĂN THẮNG	08/1980	Thượng úy	Thuyền phó	14/3/1988 Trường Sa	Thái Hưng, Thái Thụy, Thái Bình
11	NGUYỄN TẮT NAM	03/1986	Hạ sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Thượng Sơn, Đô Lương, Nghệ An
12	TRẦN VĂN BẢY	03/1986	Hạ sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Lê Hồ, Kim Bảng, Hà Nam
13	TRẦN VĂN MINH	08/1981	U3CN	Máy trưởng	14/3/1988 Trường Sa	Quỳnh Long, Quỳnh Lưu, Nghệ An

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

14	ĐOÀN KHẮC HẠNH	02/1982	U1CN	Thủy thủ trưởng	14/3/1988 Trường Sa	Tân Trào, Đồ Sơn, Hải Phòng
15	TRẦN VĂN CHỨC	02/1985	Hạ sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Canh Tân, Hưng Hà, Thái Bình
16	NGUYỄN NGỌC DIỄN	10/1982	H2	Chiến sỹ 901	12/1988 Trường Sa	Phương Công, Tiền Hải, Thái Bình
17	HÁN VĂN KHOA	09/1983	Trung sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Văn Lương, Tam Thanh, Phú Thọ
18	NGUYỄN KHẮC VINH	03/1986	H1	Chiến sỹ 901	12/1988 Trường Sa	Nhật Tân, Phù Tiên, Hưng Yên
19	ĐỖ VIỆT THÀNH	02/1985	Hạ sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Thiệu Tân, Đông Sơn, Thanh Hóa
20	NGUYỄN THANH HẢI	02/1985	Hạ sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Chính Mỹ, Thủy Nguyên, Hải Phòng
21	NGUYỄN XUÂN THỦY	02/1985	Hạ sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Phương Định, Nam Ninh, Hà Nam
22	BÙI QUÝ HIỂN	07/1984	Trung sỹ	Chiến sỹ	14/3/1988 Trường Sa	Thái Hà, Thái Thụy, Thái Bình



BIỂU TƯỢNG của ý chí Việt Nam

“Huyền thoại đường Hồ Chí Minh trên biển”, với những thể hiện vô cùng sinh động, những chiến công oanh liệt, thực sự đã minh chứng cho Ý chí Việt Nam, sức sáng tạo Việt Nam, Trí tuệ Việt Nam, cho sự Lãnh đạo tài tình của Đảng, của Bác Hồ... Những bài viết trong phần này sẽ làm rõ những vấn đề cơ bản ấy.

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN BIỂU TƯỢNG CỦA Ý CHÍ GIẢI PHÓNG DÂN TỘC, CON ĐƯỜNG HUYỀN THOẠI TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

Phó Đô đốc, TS. **NGUYỄN VĂN HIẾN**
Ủy viên Trung ương Đảng, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng,
Tư lệnh Quân chủng Hải quân

Cách đây tròn 50 năm, dưới sự lãnh đạo của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh, Đoàn 759, tiền thân của Lữ đoàn 125 Hải quân nhân dân Việt Nam (HQNDVN) được thành lập, với nhiệm vụ nghiên cứu mở tuyến vận tải quân sự chiến lược Bắc - Nam bằng đường biển, tổ chức đưa người và vũ khí chi viện cho cách mạng miền Nam. Từ đây, “con đường” mang tên Hồ



Phó Đô đốc, TS Nguyễn Văn Hiến phát biểu tại Hội thảo
“Đường Hồ Chí Minh trên biển - con đường của ý chí
và sức sáng tạo Việt Nam”

Chí Minh được hình thành, nối liền hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam. Có thể khẳng định rằng đường Hồ Chí Minh trên biển là một kỳ tích vĩ đại trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, là sản phẩm của ý chí sắt đá, tinh thần dũng cảm và sức sáng tạo của toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta; nó góp phần phát huy sức mạnh của miền Bắc xã hội chủ nghĩa - nhân tố quyết định nhất, kết hợp với sức mạnh tại chỗ của cách mạng miền Nam, tạo nên sức mạnh tổng hợp to lớn của toàn dân tộc, đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đến thắng lợi hoàn toàn.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đường Hồ Chí Minh trên biển - một biểu tượng sáng ngời về tài thao lược và nghệ thuật chỉ đạo chiến tranh nhân dân rất tài tình, độc đáo, sáng tạo của Đảng Lao động Việt Nam (nay là Đảng Cộng sản Việt Nam) đứng đầu là Chủ tịch Hồ Chí Minh muôn vàn kính yêu, của Quân ủy Trung ương trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; là đỉnh cao của chủ nghĩa anh hùng cách mạng Việt Nam, hiện thân của tình cảm thiêng liêng vì miền Nam ruột thịt; là “con đường” đi tới độc lập tự do, thống nhất đất nước; mãi mãi là niềm tự hào, nguồn cổ vũ tinh thần lớn lao đối với các thế hệ cán bộ, chiến sỹ bộ đội HQNDVN anh hùng.

Hơn nửa thế kỷ xây dựng, chiến đấu và trưởng thành, HQNDVN đã lập nên những chiến công to lớn, góp phần tô thắm thêm truyền thống quật cường chống ngoại xâm của dân tộc Việt Nam. Cùng quân và dân miền Bắc đánh thắng hai cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân của Mỹ - nguy, đồng thời làm lực lượng nòng cốt trong chiến dịch chống phong tỏa sông biển miền Bắc bằng thủy lôi và bom từ trường của đế quốc Mỹ; HQNDVN đã liên tiếp lập nên những chiến công xuất sắc, nhân chìm hàng trăm tàu chiến các loại của địch ở Cửa Việt - Đông Hà; và đặc biệt nhất là trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân 1975, Quân chủng Hải quân đảm đương nhiệm vụ trên hướng biển, đảo; đã tiến công giải phóng và tiếp quản các hải cảng, các đảo, trọng tâm là các đảo trong quần đảo Trường Sa do quân nguy Sài Gòn đóng giữ, các đảo miền Trung và miền Nam, góp phần quan trọng vào thắng lợi vĩ đại của sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Phát huy truyền thống vẻ vang đó, ngày nay, HQNDVN đang cùng với các lực lượng trên hướng biển vượt qua muôn vàn khó khăn, hy sinh gian khổ, trụ vững trên các điểm đảo nơi đầu sóng ngọn gió, kiên quyết bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo và thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc.

Mỗi khi nói đến những chiến công của HQNDVN trong hơn nửa thế kỷ qua, không thể không nhắc tới việc khai thông con đường vận tải quân sự chiến lược - “Đường Hồ Chí Minh trên biển”. Cùng với Đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, Đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành biểu tượng tự hào của cả dân tộc, hiện thân của ý chí khát vọng độc lập, tự do và thống nhất Tổ quốc; và thực sự đã trở thành một huyền thoại trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Chiến tranh đã đi qua, đất nước đang bước vào thời kỳ mới - xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, đẩy mạnh sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước vì mục tiêu dân giàu, nước mạnh, xã hội dân chủ, công bằng, văn minh; song, “con đường” huyền thoại - Đường Hồ Chí Minh trên biển, với những kỳ tích oai hùng, những bài học lịch sử và kinh nghiệm được đúc rút ra từ thực tiễn hoạt động của nó hiện đang được phát huy rất hiệu quả trong sự nghiệp bảo vệ chủ quyền biển và hải đảo của Tổ quốc hôm nay.

Từ góc độ quân sự, giới quân sự nước ngoài, nhất là Mỹ, khi nhìn lại cuộc

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chiến tranh Việt Nam cũng đã dành nhiều tâm lực để nghiên cứu và luận giải về Đường Hồ Chí Minh xuyên Trường Sơn và Đường Hồ Chí Minh trên biển; và chính họ cũng tự đặt câu hỏi rằng: Đây có phải là một trong các tác nhân quan trọng dẫn đến sự thất bại đau đớn của Mỹ?

Nghiên cứu về vấn đề khoa học này, sau 50 năm kể từ ngày ra đời tuyến vận tải quân sự chiến lược Đường Hồ Chí Minh trên biển, trong khuôn khổ bài viết này, chỉ xin được đề cập đến một số nội dung chủ yếu sau:

Trước hết, việc mở đường vận tải quân sự trên biển chi viện cho chiến trường miền Nam và những chiến công trên “con đường” biển mang tên Hồ Chí Minh thể hiện tầm nhìn chiến lược của Đảng Lao động Việt Nam và Tổng Quân ủy⁽¹⁾. Từ Hội nghị lần thứ 15, Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khóa II), bằng việc phân tích đúng đắn tình hình, Đảng ta xác định “con đường giải phóng miền Nam là con đường cách mạng bạo lực”. Để thực hiện được nhiệm vụ đó, miền Nam cần phải được chi viện bằng sức người, sức của từ miền Bắc, miền Nam cần phải có nhiều vũ khí để đánh giặc. Đáp ứng yêu cầu khẩn thiết đó, các tuyến vận tải quân sự chiến lược - đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn và trên biển (1959) đã lần lượt ra đời. Đó là hai phương thức cùng một lúc song song vận chuyển sức người, sức của chi viện cho chiến trường miền Nam, làm thất bại mọi âm mưu của kẻ thù nhằm ngăn chặn sự chi viện từ hậu phương lớn ra tiền tuyến lớn. Khi quyết định mở tuyến vận tải chiến lược, Trung ương Đảng và Tổng Quân ủy đã có sự lãnh đạo, chỉ đạo chặt chẽ từ việc khảo sát, trinh sát nắm tình hình, tảo bạo, dũng cảm tổ chức lực lượng đi thử nghiệm xác định tuyến và phương thức, phương tiện vận chuyển; tổ chức hệ thống lãnh đạo, chỉ huy chặt chẽ, chỉ định những cán bộ ưu tú và có kinh nghiệm đi biển trực tiếp đảm trách điều hành nhiệm vụ rất quan trọng này. Khi tuyến đường 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 “*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*”.

Khai thông “con đường” đã khó, việc giữ vững “con đường” lại càng khó khăn hơn, bởi phải hành trình trong khu vực biển mà địch liên tục kiểm soát, lòng sục gát gao, trên mặt biển lại trống trải, không có vật che khuất như đường mòn trên dãy Trường Sơn; thêm vào đó là số lượng tàu ngày một nhiều hơn, lượng giãn nước lớn hơn so với 6 chiếc thuyền gỗ đầu tiên. Trước tình hình đó, Trung ương trực tiếp chỉ huy trong giai đoạn đầu thực hiện nhiệm vụ vận tải, trụ sở của Đoàn 759 đóng quân tại số 83 Lý Nam Đế - Hà Nội. Khi “con đường” bị địch phát hiện (sau sự kiện Vũng Rô tháng 2/1965), Trung ương quyết định

(1) Ngày 25 tháng 2 năm 1961, Bộ Chính trị quyết định đổi Tổng Quân ủy thành Quân ủy Trung ương.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

tạm dừng một thời gian để tìm phương thức vận chuyển mới. Đó là một quyết định rất kịp thời sáng suốt, nhằm bảo toàn lực lượng, phương tiện và có thời gian nghiên cứu, chuẩn bị cho những chuyến đi mới, đi vòng xa đất liền hơn và gian khổ hơn.

Có thể nói, quyết định mở đường vận tải chi viện chiến trường bằng đường biển, sự lãnh đạo, chỉ đạo của Trung ương trong mỗi thời kỳ, mỗi giai đoạn, mỗi chuyến đi thể hiện sự quan tâm sâu sát và tài thao lược của Đảng ta. Đó vừa là sự kế thừa kinh nghiệm truyền thống lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc, đồng thời là sự sáng tạo mẫu mực về nghệ thuật quân sự trong giai đoạn lịch sử cam go, gian khổ, ác liệt nhất của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước - thời điểm các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long đang đòi hỏi vũ khí đạn dược để đánh giặc rất cấp bách, có tính sống còn của phong trào cách mạng, mà những nơi này tuyến vận tải Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh chưa có khả năng vươn tới được.

Thứ hai, cùng với đường Hồ Chí Minh xuyên Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển là sự kết nối vững bền của hai miền Nam - Bắc; sự gắn bó chặt chẽ giữa hậu phương lớn với tiền tuyến lớn; là biểu hiện sinh động của đại đoàn kết dân tộc vì mục tiêu chung giải phóng miền Nam thống nhất đất nước; đồng thời thể hiện mối quan hệ chặt chẽ giữa hai nhiệm vụ chiến lược: xây dựng chủ nghĩa xã hội (CNXH) ở miền Bắc và cách mạng dân tộc dân chủ nhân dân ở miền Nam.

Sau Hội nghị Giơnevơ (1954), nước ta bị chia cắt làm hai miền. Miền Bắc tiến lên xây dựng CNXH, miền Nam nằm dưới ách kìm kẹp của chủ nghĩa thực dân mới. Sự chia cắt đó là nỗi đau lớn nhất của dân tộc ta. Miền Bắc với quyết tâm “mỗi người làm việc bằng hai, vì miền Nam ruột thịt”. Còn miền Nam, như Bác Hồ đã từng nói, phải “đánh cho Mỹ cút, đánh cho ngụy nhào” để cho Bắc - Nam sum họp. Việc mở thông “con đường” vận tải trên biển đã tiếp thêm sức mạnh cho cả dân tộc đánh Mỹ, tạo nên những chuyến biển quan trọng trong sự phát triển cục diện cách mạng nước ta. Nếu như những chuyến hàng của những năm 1962 - 1965 góp phần giúp quân và dân miền Nam đánh thắng chiến lược “Chiến tranh đặc biệt”, thì sự tiếp tế của những năm tiếp theo góp phần làm phá sản chiến lược “Chiến tranh cục bộ”, “Việt Nam hóa chiến tranh” của Mỹ - ngụy.

Tính từ năm 1961 đến tháng 4 năm 1975, Đoàn 759 - Đoàn 125 đã vận chuyển được trên 99.000 tấn vũ khí, trang bị, hàng hóa chi viện cho quân và dân miền Nam đánh Mỹ. Đặc biệt, trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân 1975, thực hiện chỉ lệnh “thần tốc” “đại thần tốc” của Đại tướng Tổng tư lệnh Võ Nguyên Giáp, phải vận chuyển thật nhanh những vũ khí hạng nặng và hàng chục ngàn cán bộ, chiến sĩ vào miền Tây, kịp thời hiệp đồng tác chiến với các cánh quân đường bộ, Đoàn 125 đã thực hiện thành công 173 lần chuyển tàu,

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

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 thời tham gia chiến đấu.

Có thể nói, về số lượng vũ khí và hàng hóa mà Đoàn 125 vận chuyển bằng đường Hồ Chí Minh trên biển so với số lượng vận chuyển của đường Hồ Chí Minh trên bộ thì ít hơn nhiều; nhưng nó lại có ý nghĩa thật lớn lao. Vận tải trên biển đã kịp thời chi viện vũ khí đạn dược, nhu yếu phẩm... cho những vùng ven biển miền Trung, Tây Nam Bộ mà ở đó vận tải trên bộ chưa thể vươn tới được. Vận tải biển tuy có gian nan, nguy hiểm hơn đường bộ nhưng lại có ưu thế về tốc độ, thời gian: nếu vận chuyển đường bộ mất nhiều tháng trời hàng mới tới nơi, thì vận chuyển đường biển chỉ độ hơn một tuần, mà tỷ lệ tổn thất về hàng hóa chỉ 7% (93% hàng đã tới đích)⁽¹⁾. Chi phí vận tải cho mỗi tấn hàng trên biển đỡ tốn kém hơn rất nhiều so với vận tải đường bộ: cứ 100 tấn vũ khí vận chuyển bằng đường biển chỉ cần 10 - 15 cán bộ, chiến sĩ, nếu vận tải đường bộ thì cần đến một sư đoàn mang vác, nếu vận tải bằng cơ giới thì lượng xăng dầu tốn gấp hàng trăm lần so với vận tải đường biển. Ngoài ra vận tải đường biển thường đảm đương một sứ mệnh cực kỳ quan trọng đó là vận chuyển những “hàng hóa đặc biệt” có tính sống còn đối với cuộc kháng chiến - đó là các loại vũ khí trang bị lớn, đặc chủng, những cán bộ cao cấp của Đảng, những chuyên gia đặc biệt bổ sung cho chiến trường.

Thứ ba, nói tới Đường Hồ Chí Minh trên biển là nói tới sự đoàn kết quân dân, giữa cán bộ, chiến sĩ HQNDVN với nhân dân các địa phương ven biển. Từ những chuyến vượt biển đầu tiên của các đội thuyền Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa - Vũng Tàu cho đến lúc hình thành “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”, và sau này là Đoàn 759, Đoàn 125, tuyến vận tải quân sự đường biển luôn nhận được sự hỗ trợ tích cực của các cấp ủy Đảng, nhân dân và các lực lượng nơi có bến bãi tiếp nhận hàng. Chỉ có nhân dân “con đường” mới được khai thông, chỉ có nhân dân “con đường” mới giữ được bí mật trong khoảng thời gian dài, những chuyến hàng mới có thể được giải phóng nhanh gọn và những con “tàu không số” mới có thể vào Nam, ra Bắc một cách trót lọt. Mặt khác, chính từ việc xây dựng lực lượng của Đoàn 125 cũng là sự thể hiện sâu sắc và điển hình bản chất “từ nhân dân mà ra, vì nhân dân mà chiến đấu” của HQNDVN. Những cán bộ, chiến sĩ của Đoàn 125 chủ yếu được tuyển chọn từ phong trào đấu tranh cách mạng ở các địa phương miền Nam, từ các địa phương gấn bó, che chở cho tuyến đường vận tải trên biển như: Hải Phòng, Quảng Ninh, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Nam, Bình Định, Phú Yên, Bà Rịa, Sóc Trăng, Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre... Đó là thành công rất to lớn của đường lối chiến tranh nhân dân, thể trận lòng dân trong thể trận chiến tranh nhân dân của Đảng ta.

(1) Tỷ lệ mà Tổng Quân ủy cho phép là 50%

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Thứ tư, nói về đường Hồ Chí Minh trên biển là nói tới các thể hệ cán bộ, chiến sỹ 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 hy sinh để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được Đảng và Bác Hồ giao phó. Mỗi chuyến 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 cảm tử với con tàu và chuyến hàng. Từ 1961 đến 1975, cán bộ, chiến sỹ Đoàn 125 đã phải đối mặt với hơn 20 cơn bão lớn, vượt qua hàng trăm cuộc vây ráp của kẻ thù, đưa hàng trăm ngàn tấn vũ khí kịp thời chi viện cho các hướng chiến trường. Những lúc bị địch bao vây bốn phía, cả con tàu là một khối đoàn kết, trong đó thuyền trưởng và chính trị viên tàu là trụ cột mẫu mực nhất. Khi thấy không thể thoát khỏi sự truy lùng của địch, để giữ bí mật cho tuyến đường, họ đã biến con tàu thành một khối thuốc nổ không lồ lao vào tàu địch. Sự trung thành với cách mạng, sự hy sinh vô cùng anh dũng của cán bộ, chiến sỹ Hải quân trong suốt thời gian thực hiện nhiệm vụ vận chuyển chi viện cho chiến trường, mỗi khi nhắc tới họ, chúng ta không thể không quên những tấm gương sáng ngời như: Nguyễn Phan Vinh, Nguyễn Văn Hiệu, Hồ Đức Thắng, Đặng Văn Thanh, Bông Văn Dĩa và biết bao những người con ưu tú đã anh dũng hy sinh cùng con tàu đã mãi mãi nằm lại với biển khơi.

Để thực hiện thắng lợi nhiệm vụ trong quá trình vận tải chiến lược chi viện cho chiến trường, cán bộ, chiến sỹ đoàn tàu “không số” đã nêu cao ý thức tự lực, tự cường, làm chủ con tàu và vũ khí trang bị, chủ động nắm bắt tình hình, thông minh, linh hoạt trong xử lý mọi tình huống, khắc phục khó khăn tìm ra những phương thức vận chuyển độc đáo nhằm vận chuyển nhiều nhất, nhanh nhất sức người, sức của cho miền Nam. Địch phong toả gần bờ, ta đi trên vùng biển xa; địch phong toả đường biển dài, ta đi từng phân đoạn, đồng thời khéo léo kết hợp nguy trang nghi binh, đối sách khôn khéo, táo bạo, bí mật, bất ngờ, luồn sâu vào bên trong các kênh rạch làng xã của dân. Với những chiến thuật như vậy tưởng chừng đơn sơ, mà lại rất hiểm hóc, chính Nguyễn Hữu Chí - Phó Đô đốc hải quân của Quân đội Việt Nam cộng hòa đã từng phải thừa nhận: “... *Trên thực tế đối phương đã sử dụng biển khơi một cách thành thạo, mà việc di hành vào điểm đến càng tỏ ra đặc sắc hơn, làm kinh ngạc không ít chuyên viên đường biển...*”

Đường Hồ Chí Minh trên biển - nét độc đáo của chiến lược vận tải quân sự trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước có giá trị thực tế vô cùng to lớn, song điều mà chúng ta vẫn luôn suy nghĩ, là làm sao biến những giá trị lịch sử truyền thống ấy thành sức mạnh của hiện tại; biến những bài học kinh nghiệm của ngày hôm qua, thành một phần quan trọng trong quá trình hoạt động và phát triển HQNDVN hôm nay ngày càng lớn mạnh, thực sự là lực lượng nòng cốt của thể trận quốc phòng toàn dân trên biển.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Lịch sử Đường Hồ Chí Minh trên biển thực sự là minh chứng sống động về tầm quan trọng của chiến lược biển trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc. Trong điều kiện hiện nay khi các nước trên thế giới đang bước vào cuộc chạy đua vươn ra biển, nghiên cứu thăm dò, khai thác nguồn lợi từ biển để làm giàu cho mỗi quốc gia thì trách nhiệm của các lực lượng vũ trang trên hướng biển ngày càng nặng nề, phức tạp và khó khăn hơn.

Dưới ánh sáng Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI, nhất là những chủ trương nhằm đẩy mạnh phát triển kinh tế biển, gắn với quốc phòng an ninh và hợp tác quốc tế, những chiến công và những giá trị của các bài học kinh nghiệm về đường Hồ Chí Minh trên biển sẽ tiếp tục được nhân lên gấp bội.

Phát huy truyền thống “Đường Hồ Chí Minh trên biển”, trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, trong những năm qua HQNDVN đã và đang cùng toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ra sức phát huy truyền thống vẻ vang, làm tốt nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Tổ quốc trên biển, trong đó lực lượng vận tải Hải quân đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ vận chuyển người và hàng quân sự cho các lực lượng bảo vệ biển, đảo, thềm lục địa của Tổ quốc.

Từ hoạt động thực tiễn phong phú, sinh động, rục rỡ chiến công của “con đường” vận tải quân sự chiến lược trên biển, HQNDVN đã rút ra được những bài học kinh nghiệm quý báu về công tác tổ chức xây dựng lực lượng, giáo dục, huấn luyện lực lượng vận tải quân sự trên biển; phối hợp hoạt động với các



Ông Nguyễn Văn Hiến (thứ hai từ trái sang) giới thiệu mô hình để phục vụ công tác huấn luyện chiến sĩ hải quân với lãnh đạo tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và nguyên lãnh đạo Quân chủng hải quân. Ảnh TTO

lực lượng trên biển, đảo; về nghệ thuật vận tải quân sự trên biển; về nghiên cứu âm mưu thủ đoạn và khả năng chống phá của địch... Trong thời gian tới, công cuộc đấu tranh bảo vệ chủ quyền biển, đảo, thêm lực địa của Tổ quốc còn diễn biến rất phức tạp. Do đó, yêu cầu nhiệm vụ của HQNDVN, trong đó có lực lượng vận tải Hải quân rất nặng nề, phải tiếp tục làm tốt nhiệm vụ vận tải quân sự bảo đảm cho nhiệm vụ sẵn sàng chiến đấu, chiến đấu, phát triển kinh tế, bảo vệ chủ quyền biển, đảo, thêm lực địa của Tổ quốc và sẵn sàng thực hiện các nhiệm vụ đột xuất khác.

Để hoàn thành thắng lợi những nhiệm vụ trên, bộ đội Hải quân nói chung, lực lượng vận tải quân sự Hải quân nói riêng phải là lực lượng nòng cốt trong tổ chức thực hiện Nghị quyết 04 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X về “Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020”, Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng toàn quốc lần thứ XI, Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ Quân chủng nhiệm kỳ (2011 - 2015). Cùng với việc tập trung nghiên cứu toàn diện việc phát triển lý luận nghệ

NGUYỄN VIỆT CHIẾN

Tổ quốc nhìn từ biển

*Nếu Tổ quốc đang bão giông từ biển
Có một phần máu thịt ở Hoàng Sa
Ngàn năm trước con theo cha xuống biển
Mẹ lên rừng thương nhớ mãi Trường Sa*

*Đất Tổ quốc khi chập chờn bóng giặc
Các con nằm thao thức phía Trường Sơn
Biển Tổ quốc chưa một ngày yên ả
Biển cần lao như áo mẹ bạc sờn*

*Nếu Tổ quốc hôm nay nhìn từ biển
Mẹ Âu Cơ hẳn không thể yên lòng
Sóng lớp lớp dề lên thêm lực địa
Trong hồn người có ngọn sóng nào không*

*Nếu Tổ quốc nhìn từ bao quần đảo
Lạc Long cha nay chưa thấy trở về
Lời cha dặn phải giữ từng thước đất
Máu xương này con cháu vẫn nhớ ghi*

*Đêm tràn trọc nổi mưa nguồn chớp bể
Thương Lý Sơn đảo khuất giữa mây mù
Thương Côn Cỏ gối đầu lên sóng dữ
Thương Hòn Mê bão tố phía âm u*

*Nếu Tổ quốc nhìn từ bao thương tích
Những đau thương trận mạc đã qua rồi
Bao dáng núi còn mang hình góa phụ
Vọng phu buồn vẫn đỏ trẻ, ru nôi*

*Nếu Tổ quốc nhìn từ bao hiểm họa
Đã mười lần giặc đến tận biển Đông
Những ngọn sóng hoá Bạch Đằng cảm tử
Lũ Thoát Hoan bạc tóc khiếp trống đồng*

*Thương đất nước trên ba ngàn hòn đảo
Suốt ngàn năm bóng giặc vẫn chập chờn
Máu đã đổ ở Trường Sa ngày ấy
Bạn tôi nằm dưới sóng mặn vùi thân*

*Nếu Tổ quốc neo mình đầu sóng cả
Những chàng trai ra đảo đã quên mình
Một sắc chỉ về Hoàng Sa thuở trước*
Còn truyền đời con cháu mãi đỉnh ninh*

*Nếu Tổ quốc nhìn từ bao mất mát
Máu xương kia dằng dặc suốt ngàn đời
Hồn dân tộc ngàn năm không chịu khuất
Dáng con tàu vẫn hướng mãi ra khơi.*

(*) Sắc chỉ của vua triều Nguyễn 1835 cử dân binh ra canh giữ đảo Hoàng Sa

thuật quân sự Hải quân lên tầm cao mới, cần nghiên cứu vận dụng sáng tạo, kế thừa và phát triển những bài học kinh nghiệm của công tác vận tải quân sự trong kháng chiến chống Mỹ vào điều kiện mới, phát huy nội lực, đầu tư cao nhất cho giáo dục, huấn luyện nâng cao chất lượng tổng hợp, trình độ, khả năng sẵn sàng chiến đấu và chiến đấu; xây dựng Quân chủng vững mạnh toàn diện, tiến lên chính quy, hiện đại. Xác định nhiệm vụ vận tải quân sự bằng đường biển là một nhiệm vụ có tính chiến lược, đồng thời quán triệt sâu sắc quan điểm công nghiệp hóa - hiện đại hóa vào từng công trình, đầu tư có trọng điểm; phát huy ý chí tự lực, tự cường, tinh thần chủ động sáng tạo tìm mọi biện pháp kéo dài tuổi thọ của trang bị kỹ thuật, nhanh chóng tiếp thu, khai thác sử dụng có hiệu quả các loại vũ khí, trang bị kỹ thuật mới, hiện đại, thực hiện tốt cuộc vận động “quản lý, khai thác vũ khí trang bị kỹ thuật tốt, bền, an toàn, tiết kiệm và an toàn giao thông”, góp phần hoàn thành tốt nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền biển, đảo, thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc trong giai đoạn cách mạng mới.

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN NƠI TỎA SÁNG CHỦ NGHĨA YÊU NƯỚC, QUYẾT TÂM THỐNG NHẤT ĐẤT NƯỚC CỦA TOÀN DÂN TỘC VIỆT NAM

*Trung tướng, ThS. ĐỖ ĐỨC TUỆ
Chính ủy Học viện Quốc phòng*

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc ta, có hai con đường được ghi danh vào lịch sử vĩ đại của dân tộc, đó là đường Trường Sơn và đường Hồ Chí Minh trên biển. Đường Hồ Chí Minh trên biển là kỳ tích lớn lao của dân tộc, là biểu tượng sáng chói về chủ nghĩa yêu nước Việt Nam, về ý chí kiên cường quyết tâm thống nhất



*Trung tướng, ThS. ĐỖ ĐỨC TUỆ
Chính ủy Học viện Quốc phòng*

đất nước của toàn dân tộc. 50 năm trôi qua nhưng ký ức về con đường vẫn hiện rõ trong tâm khảm của từng cán bộ, chiến sĩ và trong lòng mỗi người dân Việt Nam. Khi nhắc đến con đường này, chúng ta tự hào rằng: quân đội ta, nhân dân ta, thông qua việc mở đường trên biển, đã chứng minh cho thế giới thấy được, trong cuộc kháng chiến thần kỳ của dân tộc, chủ nghĩa yêu nước tỏa sáng ở mọi lúc, mọi nơi trên đất Việt Nam, mà đường Hồ Chí Minh trên biển là một biểu tượng cao đẹp.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Sau khi Hiệp định Giơnevơ (1954) được ký kết, đất nước bị tạm thời chia cắt làm hai miền. Miền Bắc được hoàn toàn giải phóng, miền Nam lại phải tiếp tục trường kỳ kháng chiến. Trong những ngày gian lao đó, đồng bào miền Nam ruột thịt thiếu thốn nhiều thứ, trong đó thứ thiếu nhất là vũ khí chiến đấu cho lực lượng vũ trang. Để giải quyết khó khăn này, ngày 23-10-1961, Đoàn 759 ra đời và gấp rút chuẩn bị mọi mặt cho mở đường vận chuyển chiến lược trên biển nhằm cung cấp vũ khí cho Nam Bộ. Từ đó, đường vận tải chiến lược trên biển và cũng là đường Hồ Chí Minh trên biển, được hình thành. 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. Con đường này đã tượng trưng cho ý chí sắt đá, lòng quả cảm và trí sáng tạo của dân tộc Việt Nam, một dân tộc nhỏ, nhưng dám đương đầu với tên đế quốc hùng mạnh nhất thế giới lúc bấy giờ.

Chủ nghĩa yêu nước Việt Nam được hình thành, phát triển trong lịch sử dựng nước và giữ nước, đặc biệt khi đất nước bị kẻ thù xâm lược thì chủ nghĩa yêu nước như làn gió thổi bùng lên ngọn lửa kháng chiến của cả dân tộc. Khi cả nước bước vào cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, chủ nghĩa yêu nước biểu hiện ở quyết tâm giành độc lập, tự do cho dân tộc, quyết tâm kháng chiến giải phóng đất nước, cho dù đường đi có muôn vàn phong ba, bão tố và kẻ thù xâm lược giàu mạnh hơn ta rất nhiều; lòng kiên định của mỗi con người Việt Nam tự nguyện tham gia trên con đường đầy gian khổ nhưng vẫn lạc quan và tin tưởng vào tương lai sáng lạn và ngày toàn thắng của cả dân tộc; những bộ óc thông minh, sáng suốt của những cán bộ lãnh đạo của Đảng và quân đội ta ngày đêm trăn trở tìm phương thức mở đường vận tải chiến lược trên biển để phục vụ cho cuộc kháng chiến trường kỳ của dân tộc. Không những thế, lòng yêu nước còn thể hiện qua những người tham gia mở đường và vận chuyển trên chiến trường. Họ dám xả thân vì cuộc kháng chiến của dân tộc mà không đòi hỏi điều gì ngoài ước muốn đất nước được độc lập, thống nhất. Họ yêu nước bằng những đóng góp cụ thể của mình, âm thầm chấp nhận mọi thử thách, gian nguy cho con đường tồn tại với những chuyến hàng vào bến an toàn. Những hình ảnh tươi đẹp đó đã tỏa sáng chủ nghĩa yêu nước Việt Nam mà đường Hồ Chí Minh trên biển là một trong những biểu hiện chói ngời nhất.

Những ngày đầu tìm cách mở đường trên biển, ta gặp muôn vàn khó khăn: không có người thạo nghề đi biển dài ngày, thiếu phương tiện chuyên chở và chưa có bến nhận hàng ở các tỉnh ven biển phía Nam là những thách thức lớn. Nhưng dưới sự chỉ đạo của Trung ương Đảng, sự quan tâm sâu sát của Bác Hồ với ý chí kiên cường của dân tộc có truyền thống mấy nghìn năm dựng nước và giữ nước, tinh thần yêu nước nồng nàn và khát vọng giải phóng Tổ quốc khỏi ách ngoại xâm, Đảng ta, Quân đội ta đã và thực hiện thành công trong việc mở tuyến

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đường vận tải trên biển. Con đường đã hình thành và bắt đầu những chuyến đi thắng lợi cho dù kết quả vận chuyển những chuyến đầu còn khiêm tốn. Tập san Quốc phòng của quân đội Sài Gòn, số 18 năm 1968 có đoạn viết: “*Việt Cộng chở vũ khí vào Nam bằng đường biển là mạo hiểm, cuồng tin, không sao hiểu nổi*”. Đô đốc Hải quân quân đội Sài Gòn là Nguyễn Hữu Chí viết: “*Đối phương sử dụng biển khơi một cách thành thạo, mà việc di hành vào điểm đến càng tỏ ra đặc sắc hơn, làm kinh ngạc không ít chuyên viên đi biển*”. Nhiều học giả trên thế giới, những tướng lĩnh nước ngoài có kinh nghiệm chuyên sâu về vận tải chiến lược trong chiến tranh và cả những khách tham quan du lịch đến Việt Nam, khi tìm hiểu về đường Hồ Chí Minh trên biển, họ đều có chung cảm nhận kinh ngạc xen lẫn khâm phục chúng ta về con đường và những người làm nên con đường đó.

Trước hết, là sự quan tâm sâu sát của Bác Hồ về con đường và những người tham gia hoạch định mở đường. Cùng với Bác, các đồng chí trong Bộ Chính trị như đồng chí Lê Duẩn, Phạm Văn Đồng, Võ Nguyên Giáp và các đồng chí khác trong Trung ương, đều dốc hết tâm sức để theo dõi, chỉ đạo sâu sát quá trình mở đường và duy trì các hoạt động của con đường suốt 12 năm. Tháng 10 năm 1962, khi những chuyến đi đầu tiên được khai thông, những tấn vũ khí đầu tiên đưa vào được Cà Mau, Bác Hồ rất vui mừng và Người đã gửi thư khen ngợi, động viên cán bộ, chiến sĩ đang làm nhiệm vụ. Bức thư của Bác có đoạn viết: “*...Hãy nhanh chóng rút kinh nghiệm, vận chuyển nhanh hơn nữa, nhiều hơn nữa vũ khí cho đồng bào miền Nam giết giặc*”.

Không chỉ có Bác và Trung ương Đảng, những cán bộ, chiến sĩ mở đường trong những ngày đầu và sau này trực tiếp hoạt động nhiều năm trên con đường đó cũng thể hiện lòng yêu nước thiết tha, chí căm thù giặc sâu sắc. Họ đã gạt bỏ mọi riêng tư, hết lòng hết sức vì sự tồn tại và phát triển của con đường mà họ hiểu rõ: có thể bị địch bắt hoặc hy sinh khi làm nhiệm vụ, nhưng vẫn quyết tâm sống chết vì con đường. Họ là những nhân chứng cụ thể về lòng yêu nước mà Bác Hồ và Đảng ta đã truyền cho họ. Nói đến những cán bộ, chiến sĩ của đường Hồ Chí Minh trên biển, ta không thể không nhắc đến các đồng chí Bông Văn Dĩa, Hai Tranh, Tư Phước, Bảy Cửu và nhiều đồng chí khác, là con em đồng bào miền Nam vượt biển ra Bắc để chuẩn bị cho những chuyến đi mở đường đầu tiên của Đoàn 759. Nhiều chuyến đi thành công trong những năm tháng sau này đều do các cán bộ, đảng viên trung kiên của Đảng, là con em đồng bào Nam Bộ và các cán bộ, chiến sĩ của Đoàn 759 - Đoàn 125 Hải quân đảm nhiệm. Những năm đầu đánh Mỹ, thông qua đường vận tải trên biển, ta đã đưa được hàng trăm tấn vũ khí vào miền Nam. Nhờ có vũ khí chuyển vào, ta mới có chiến thắng vang dội ở Ấp Bắc (1963), Bình Giã (1964), Vạn Tường, Dương Liễu, Bầu Bàng (1965)... làm

nức lòng đồng bào, chiến sĩ cả nước, kẻ thù phải khiếp sợ, kinh hoàng. Thắng lợi trên con đường vận tải chiến lược đưa vũ khí vào Nam là kết quả của tinh thần yêu nước nồng nàn, lòng tự hào dân tộc của cán bộ và chiến sĩ ta, những người ưu tú nhất, đại diện cho ý chí và nghị lực người Việt Nam khi đất nước bị kẻ thù chia cắt. Trên con đường gian lao vất vả đó, đã có biết bao cán bộ, chiến sĩ anh dũng hy sinh. Nhiều chiếc tàu “không số” đã phải nằm lại biển khơi. Tên tuổi của những chiếc tàu và các anh hùng liệt sĩ như: Nguyễn Phan Vinh, Dương Văn Lộc, Trần Nhợ, Nguyễn Văn Hiệu và nhiều đồng chí khác sẽ mãi mãi sống cùng trang sử hào hùng của dân tộc Việt Nam mà các anh là những người đã góp xương máu của mình để viết nên trang sử đó. Những chuyến đi không thành công, nhiều cán bộ, chiến sĩ trên tàu không trở về, sự mất mát rất lớn lao nhưng không nản lòng những con người trên đường vận tải. Trái lại, càng làm cho cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 tăng thêm quyết tâm, rèn dũa ý chí để tham gia những chuyến đi mạo hiểm hơn, trước sự kiểm soát chặt chẽ, gắt gao giữa biển khơi của địch. Trong gần 14 năm hoạt động liên tục và bền bỉ, trong đoàn chưa có cán bộ, chiến sĩ nào chùn bước, kể cả những người bị địch bắt cũng dũng cảm chấp nhận hy sinh, kiên quyết bảo vệ bí mật con đường. Thật cảm động trước hình ảnh những người chuẩn bị xuất bến trước mỗi chuyến đi giữa đêm tối mênh mông, đều giơ cao tay thề trước cờ Đảng, cờ Tổ quốc, quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ và sẵn sàng hy sinh vì những chuyến hàng. Những hình ảnh đó của cán bộ, chiến sĩ trên đường Hồ Chí Minh trên biển là biểu hiện rực rỡ nhất của chủ nghĩa yêu nước Việt Nam trong cuộc kháng chiến lâu dài và anh dũng của dân tộc.

Đường Hồ Chí Minh trên biển không chỉ thể hiện chủ nghĩa yêu nước Việt Nam mà còn là biểu tượng quyết tâm thống nhất đất nước của toàn dân tộc. Đầu năm 1962, khi đoàn cán bộ miền Nam vượt biển ra Bắc được Bác Hồ đón tiếp tại Phủ Chủ tịch, Bác hỏi: “*Các chú ra đây có yêu cầu gì với Trung ương nào?*”. Tất cả đều đồng thanh: “*Thưa Bác, chúng cháu ra đây có một nguyện vọng là xin được thật nhiều vũ khí để về đánh giặc*”. Câu trả lời đơn giản đó đã thể hiện quyết tâm đánh giặc, mong mỏi đất nước thống nhất của 14 triệu đồng bào miền Nam. Nếu không khát vọng thống nhất để Nam, Bắc một nhà thì làm sao những cán bộ của con em đồng bào Nam Bộ lại vượt hàng nghìn hải lý, qua bao giông tố của biển khơi, dưới mọi hiểm họa của kẻ thù để ra Bắc xin được cung cấp vũ khí mang về đánh giặc. Thậm chí, có những đồng chí như: Tư Quang hay Võ Tấn Thành biết chuyên trở về trên tàu chưa có vũ khí, đã kiên quyết không chịu về tay không, xin được ở lại để khi có vũ khí mới quay về Nam Bộ. Những hình ảnh đẹp đẽ của đồng bào và cán bộ miền Nam kể trên, là tấm gương tiêu biểu, đại diện cho ý chí quyết tâm giải phóng, khát vọng thống nhất đất nước của toàn dân tộc.

Tình đoàn kết quân dân giữa cán bộ, chiến sĩ trên đường vận tải và sự che chở, đùm bọc của nhân dân các địa phương ven biển thật sâu sắc và cảm động. Từ những chuyến vượt biển đầu tiên của đội thuyền Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa - Vũng Tàu, đến khi thành lập “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh” và sau đó là Đoàn 759 - Đoàn 125, con đường vận tải trên biển của ta vẫn nằm trong lòng dân, được nhân dân các địa phương đùm bọc, che chở. Nhân dân các tỉnh Nam Bộ, trực tiếp là cán bộ và nhân dân ở các bến mà tàu ta cập vào như: Vàm Lũng, Rạch Kiến Vàng, bến Cà Mau, Ba Làng An, Hòn Hèo, Vũng Rô, Ninh Phước v.v. đã hết lòng vì cách mạng, không quản ngại hy sinh, chờ đợi ngày đêm để đón tàu vào bốc dỡ vũ khí. Thật cảm động trước tấm lòng của bà Mười Vinh (Vũng Tàu) đã bỏ tiền riêng để đóng tàu cho các chiến sĩ cùng với con trai của bà vượt biển ra Bắc. Những du kích ở Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre chia nhau từng thùng đạn, khẩu súng vừa nhận được giữa đêm tối để vận chuyển về nơi cất giữ an toàn. Họ nâng niu từng gói hàng, quý trọng từng khẩu súng, viên đạn của đồng bào miền Bắc chuyển vào, góp sức cùng miền Nam đánh giặc. Tấm gương chiến đấu, hy sinh của bộ đội địa phương Phú Yên cùng du kích trong nhiều ngày đêm (2.1965) bảo vệ và giải vây cho những chiến sĩ tàu 143 vào bến Vũng Rô bị lộ, phải huỷ tàu để rút lên bờ, sau đó hành quân ra Bắc an toàn. Biết bao nhiêu đồng bào và chiến sĩ không thể kể hết tên, đã thể hiện khí phách của người Việt Nam với quyết tâm đấu tranh thống nhất đất nước, đã đem nhiệt tình cách mạng của mình để bảo vệ và giữ vững con đường máu lửa mà cán bộ, chiến sĩ của ta đang hành quân trên đó.

Công tác hiệp đồng trong chuyên chở và bốc dỡ vũ khí giữa đầu cầu miền Bắc với miền Nam, giữa tàu với bến trong lúc vào, ra của những chuyến hàng cũng được tổ chức chặt chẽ. Mỗi khi tàu rời cảng vào Nam là bến nhận đã sẵn sàng cả về người và phương tiện để bốc dỡ nhanh, giải phóng tàu khẩn trương, giữ bí mật tuyệt đối cho con đường vận chuyển. Có những chuyến bến vào bị lộ, địa phương đã tìm mọi cách báo cho tàu biết để chuyển bến an toàn, giao hàng ở địa điểm khác, không để tàu và vũ khí rơi vào trận địa phục kích của kẻ thù. Những hoạt động đó là biểu hiện sinh động của tấm lòng Nam Bắc, của cán bộ và chiến sĩ trên con đường, cùng với nhân dân các tỉnh ven biển, nơi có tàu đi và đến, cùng chung ý chí quyết tâm: thống nhất nước nhà.

Ở miền Bắc, hàng ngày hàng giờ, bằng những việc làm thực tế của mình, cán bộ và chiến sĩ cũng cố gắng hết mình để miền Nam được giải phóng. Từ việc lo cho cán bộ miền Nam chỗ ăn, nghỉ đến đi tham quan các địa danh nổi tiếng của miền Bắc; tham gia sửa chữa hoặc đóng mới những con tàu “không số” sao cho thật nhanh và chất lượng để có phương tiện chở vũ khí vào Nam. Đó là hình

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

ảnh cao đẹp của quân và dân miền Bắc, muốn kẻ vai sát cánh với đồng bào miền Nam ruột thịt mong mỗi chờ ngày thống nhất đến gần hơn.

Tham gia vận chuyển bằng đường Hồ Chí Minh trên biển không chỉ có cán bộ miền Nam mà cả cán bộ, chiến sĩ là con em miền Bắc của Đoàn 125, kế tục truyền thống của những người đi trước, vận chuyển thành công những chuyến hàng vào Nam trên con đường mà những người đi trước đã mở. Khó có thể kể hết ra đây tên tuổi của các anh hùng liệt sĩ đã hy sinh trên biển hoặc bị địch bắt, bị tù đày cho đến ngày miền Nam giải phóng mới gặp lại. Những mất mát quả là lớn lao, nhưng với khát vọng tự do độc lập, quyết tâm thống nhất đất nước, những người con ưu tú của dân tộc ta đã tự nguyện nhận lấy mọi hy sinh, vất vả về mình. Họ trung kiên vì sự sống còn của con đường mang tên Bác để có ngày chiến thắng.

Đường Hồ Chí Minh trên biển là con đường của ý chí và sức sáng tạo Việt Nam, nơi tỏa sáng chủ nghĩa yêu nước và quyết tâm thống nhất đất nước của dân tộc Việt Nam. Chỉ có Đảng ta, Quân đội ta, cùng nhân dân hai miền Nam, Bắc giàu lòng yêu nước, với ý chí và nghị lực phi thường mới mở được đường mòn trên biển. Nhìn lại lịch sử chiến tranh trên thế giới, chưa ở đâu lại có con đường vận tải chiến lược độc đáo như đường Hồ Chí Minh trên biển của Việt Nam. Con đường ấy, cùng với đường Trường Sơn trên bộ, đã tô đẹp thêm truyền thống kiên cường bất khuất của một dân tộc anh hùng.

Năm tháng qua đi, nhiều thế hệ tham gia đường Hồ Chí Minh trên biển không còn nữa, nhưng ký ức về con đường trên biển vẫn không phai mờ đối với từng cán bộ, chiến sĩ Quân đội ta và trong lòng mỗi người dân Việt Nam. Chúng ta mãi mãi không quên Đoàn 759 - Đoàn 125 ngày nay với những chuyến đi lịch sử trên biển mà con cháu chúng ta hiện giờ nghe kể lại, tưởng như câu chuyện thần thoại. Chặng đường lịch sử hào hùng của Đoàn 125 là niềm tự hào của Quân đội ta và dân tộc ta.

Từ việc mở đường Hồ Chí Minh trên biển trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, đã chứng minh chủ nghĩa yêu nước Việt Nam luôn tỏa sáng trong lòng dân tộc ở mọi thời đại. Suy rộng ra, cả dân tộc ta trường kỳ kháng chiến cũng xuất phát từ lòng yêu nước có sẵn trong mỗi con người và trong đại gia đình các dân tộc Việt Nam. Tinh thần yêu nước đã được tôi luyện và thử thách trong kháng chiến trước đây, đến nay vẫn tỏa sáng trên con đường đi tới của cả dân tộc - con đường xây dựng đất nước dưới sự lãnh đạo của Đảng để thực hiện hai nhiệm vụ chiến lược: xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, cả nước bước vào công nghiệp hóa, hiện đại hóa vì mục tiêu “*Dân giàu, nước mạnh, dân chủ, xã hội công bằng, văn minh*”. Tinh thần yêu nước ngày nay đã phát triển lên tầm cao mới, đó là yêu

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đảng và Nhà nước, yêu chủ nghĩa xã hội, yêu mến những thành quả cách mạng mà các thế hệ cán bộ, chiến sĩ đường Hồ Chí Minh trên biển nói riêng và cả dân tộc ta nói chung đã hy sinh biết bao xương máu mới có được.

Thấm nhuần ý chí quyết tâm thống nhất đất nước trước đây, ngày nay ý chí đó vẫn tỏa sáng trong quân đội và các lực lượng vũ trang trong quá trình thực hiện nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc. Chúng ta đang sống trong hoà bình, nhưng vẫn còn đó những thế lực nước ngoài âm mưu xâm lược hoặc lấn chiếm biển đảo của ta. Kế thừa truyền thống tốt đẹp của các thế hệ đi trước để lại, nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc ngày nay đã nâng lên tầm cao mới, đó là bảo vệ Đảng, bảo vệ chế độ và nhân dân, bảo vệ trọn vẹn lãnh thổ trên đất liền, trên biển, chủ quyền quốc gia lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa rộng lớn của Tổ quốc. Những đảo, quần đảo và vùng biển của ta đang bị nước ngoài chiếm đóng, ta phải kiên quyết đấu tranh giành lại, như vậy mới giữ được toàn vẹn lãnh thổ của Tổ quốc.

Tự hào với truyền thống, tầm vóc và ý nghĩa lớn lao của đường Hồ Chí Minh trên biển, chúng ta cần phát huy vào hoạt động thực tiễn bảo vệ và xây dựng đất nước “*làm chủ được biển của mình, vươn lên trở thành quốc gia mạnh về biển*” theo tinh thần Nghị quyết 3 của Bộ Chính trị khóa VI đã vạch ra.

Nước ta có bờ biển dài khoảng 3.260km, diện tích mặt biển hơn 1 triệu km², cả nước đang hướng ra biển và phát triển kinh tế biển. Biết bao khó khăn đặt ra cho chúng ta, giống như con tàu nhỏ vươn ra biển lớn. Đất nước còn nghèo, cơ sở vật chất để phát triển kinh tế biển còn thiếu, kinh nghiệm quản lý và khai thác biển của ta còn ít, nhưng trước tiềm năng to lớn của biển Việt Nam, với tinh thần yêu nước, ý chí quật cường của một dân tộc đã trải qua bao đau thương mất mát trong chiến tranh, dưới sự lãnh đạo của Đảng trên con đường đổi mới, nhất định chúng ta sẽ bảo vệ vững chắc vùng biển và hải đảo của Tổ quốc, đồng thời xây dựng đất nước mạnh lên, giàu lên từ biển giống như những quốc gia quanh ta đã làm.

Trong lịch sử giữ nước, dân tộc ta đã có ý thức giữ biển và làm chủ vùng biển, từ những Hải đội Hoàng Sa trước đây, đến những đoàn tàu “không số” trên biển trong những năm tháng kháng chiến chống Mỹ và sự có mặt của các cán bộ, chiến sĩ, nhân dân các địa phương ven biển, ngày đêm làm kinh tế trên các vùng biển xa để bảo vệ chủ quyền biển đảo. Thời đại nào cũng có người Việt Nam trên biển. Vì thế, bảo vệ chủ quyền quốc gia trên biển ngày nay là nghĩa vụ và trách nhiệm của quân đội, của các cấp, các ngành và nhân dân cả nước. Nhất định chúng ta sẽ bảo vệ vững chắc biển đảo của Tổ quốc, xứng đáng với những mất mát, hy sinh của các thế hệ cán bộ, chiến sĩ đường Hồ Chí Minh trên biển nói riêng và đồng bào, chiến sĩ cả nước nói chung trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, để có đất nước tươi đẹp như ngày hôm nay.

TUYỂN VẬN TẢI CHIẾN LƯỢC HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN VỚI CHIẾN TRƯỜNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Trung tướng **TRẦN PHI HỔ**
Tư lệnh Quân khu 9



Trung tướng
TRẦN PHI HỔ
Tư lệnh Quân khu 9

Đồng bằng sông Cửu Long nằm ở vị trí cực Nam của Tổ quốc. Trong kháng chiến chống Mỹ thuộc địa bàn của Quân khu 8 và Quân khu 9, là vùng đồng bằng, sông rạch chằng chịt, xa sự chỉ đạo của Trung ương, xa sự chi viện của hậu phương lớn miền Bắc. Xuất phát từ đặc điểm đó, trong suốt 30 năm kháng chiến (1945 - 1975), và đặc biệt, trong kháng chiến chống Mỹ (1954 - 1975), quân và dân đồng bằng sông Cửu Long luôn phát huy tính chủ động, sáng tạo và tinh thần tự lực, tự cường thực hành chiến tranh nhân dân tại địa phương. Trong thử thách ác liệt, dưới sự lãnh đạo trực tiếp của Trung ương Cục và Quân ủy Miền, quân và dân đồng bằng sông Cửu

Long đã nắm bắt kịp thời các chủ trương của Đảng, vận dụng linh hoạt, sáng tạo, phù hợp với thực tế chiến trường, vượt qua nhiều khó khăn gian khổ để chiến thắng quân thù. Qua đó, tạo nên những nét đặc sắc, mang tính đặc thù của chiến trường đồng bằng nhiều sông rạch. Mà một trong những nét đặc sắc và nổi bật nhất là quyết tâm mở đường và đã mở đường thành công để vận chuyển, tiếp nhận vũ khí, hàng quân sự và các lực lượng của Trung ương chi viện cho chiến trường đồng bằng sông Cửu Long bằng đường Hồ Chí Minh trên biển.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Kế thừa và phát huy những kinh nghiệm tiếp nhận, vận chuyển từ cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp⁽¹⁾ vào trong cuộc kháng chiến chống Mỹ trong điều kiện mở đường, tổ chức tiếp nhận, cất giữ đến vận chuyển đi các chiến trường trong điều kiện bị kẻ thù kiểm soát gắt gao, đánh phá ác liệt. Đây là cả một quá trình đấu trí, đấu lực giữa ta và địch, và ta đã chiến thắng. Đó là chiến thắng của bản lĩnh và trí tuệ của dân tộc Việt Nam nói chung, của quân và dân đồng bằng sông Cửu Long nói riêng.

Sau Hiệp nghị Giơnevơ (1954), ở miền Nam Việt Nam những năm 1954 -1959, quân và dân ta kiên trì tiến hành đấu tranh chính trị, buộc địch thi hành Hiệp nghị, đòi hiệp thương tổng tuyển cử thống nhất đất nước. Trong khi đó, địch lại ra sức củng cố lực lượng, xây dựng chính quyền tay sai, thẳng tay đàn áp dã man phong trào cách mạng của quần chúng. Địch tăng cường khủng bố, bắt bớ, giam cầm, bắn giết cán bộ, đảng viên, những người kháng chiến với nhiều hình thức độc ác nhằm uy hiếp tinh thần kháng chiến của nhân dân ta.

Trước tình thế đó, tháng 1 năm 1959, Ban chấp hành Trung ương Đảng họp Hội nghị lần thứ 15. Hội nghị đề ra phương hướng cơ bản của cách mạng miền Nam là: “*Khởi nghĩa giành chính quyền về tay nhân dân*”. Đây là một Hội nghị lịch sử, đáp ứng được nguyện vọng bức thiết của cán bộ, đảng viên và đông đảo quần chúng cách mạng, tạo nên sự chuyển biến căn bản cho phong trào đấu tranh cách mạng miền Nam.

Để bảo đảm vũ khí, trang bị và lực lượng cho miền Nam chiến đấu, Bộ Chính trị quyết định mở đường vận tải chiến lược trên biển để nhanh chóng vận chuyển vũ khí, phương tiện chiến tranh và cán bộ vào chi viện cho chiến trường miền Nam. Theo sự chỉ đạo của Bộ Chính trị, Trung ương Cục miền Nam giao nhiệm vụ cho các tỉnh ven biển đồng bằng sông Cửu Long tổ chức tàu thuyền và cử cán bộ đi bằng đường biển ra miền Bắc báo cáo với Bộ Chính trị về khả năng mở đường vận tải trên biển.

(1) Việc mở đường ra Bắc xin vũ khí đã được quân và dân đồng bằng sông Cửu Long tổ chức thực hiện ngay từ đầu cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược. Trước tình hình khó khăn về vũ khí, cuối tháng 3 năm 1946, Tỉnh ủy Bến Tre cử đồng chí Nguyễn Thị Định và phái đoàn ra miền Bắc báo cáo với Hồ Chủ tịch và Chính phủ để xin vũ khí chi viện cho miền Nam. Đến tháng 11 năm 1946, đồng chí Nguyễn Thị Định được giao nhiệm vụ trở về Nam bằng đường biển, trên con thuyền mang theo 10 tấn vũ khí của miền Bắc chi viện. Số vũ khí trên được đưa về đến xã Thạnh Phong (Thạnh Phú- Bến Tre) an toàn. Ở Trà Vinh, Tỉnh ủy cũng tổ chức tàu vượt biển ra miền Bắc xin vũ khí. Khi đi chở theo lương thực, thực phẩm tiếp tế cho miền Trung, cập bến ở các tỉnh: Bình Định, Quảng Ngãi giao cho Ủy ban kháng chiến miền Nam. Sau đó, nhận vũ khí của Trung ương chi viện chở về chiến trường Nam Bộ. Đến tháng 11 năm 1946, đoàn Trà Vinh đưa về 10 chiếc, mỗi chiếc chở được 5 tấn vũ khí. Suốt cuộc kháng chiến chống Pháp, có hàng chục chiếc tàu của hai tỉnh Trà Vinh, Bến Tre xuôi ngược Nam Bắc, vận chuyển hàng trăm tấn vũ khí cho chiến trường Nam Bộ. Đây là tiền đề, là kinh nghiệm để quân và dân đồng bằng sông Cửu Long tiếp tục mở đường ra Bắc xin vũ khí, góp phần làm nên “*Đường Hồ Chí Minh trên biển*” trong cuộc kháng chiến chống đế quốc Mỹ xâm lược.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Thực hiện nhiệm vụ của Trung ương Cục giao, ngay trong tháng 8 năm 1961, các tỉnh Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre và tỉnh Bà Rịa đã tổ chức ghe vượt biển xoi mở đường ra Bắc. Hành trình tuy gặp nhiều khó khăn, trắc trở, nhưng các tỉnh đều tổ chức những chuyến đi ra đến miền Bắc an toàn. Đây là những người con ưu tú đại diện cho quân và dân miền Nam anh dũng vượt biển ra miền Bắc xin vũ khí, mang theo khát vọng và niềm tin của nhân dân miền Nam đến với Hồ Chủ tịch và Trung ương Đảng.

Trên cơ sở những thắng lợi đó, ngày 23 tháng 10 năm 1961, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Đoàn 759 - Đoàn vận tải quân sự đường biển đặt dưới sự chỉ đạo của Bộ Quốc phòng làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí, lực lượng chi viện miền Nam. Đoàn 759 ra đời, khẳng định quyết tâm của Đảng ta và đánh dấu bước phát triển mới trong công tác tổ chức vận tải chi viện cho chiến trường miền Nam bằng đường biển.

Từ đây, các phương án vận chuyển táo bạo, bí mật, bất ngờ trên biển và công tác xây dựng bến bãi, kho trạm bí mật tại đồng bằng sông Cửu Long để tiếp nhận hàng chiến lược do Trung ương chi viện được xúc tiến khẩn trương. Cũng từ thời điểm này, bắt đầu xuất hiện những chiếc tàu của Đoàn 759 vượt biển Đông, đưa các loại vũ khí, phương tiện, lực lượng chi viện cho chiến trường miền Nam, làm nên kỳ tích “*Đường Hồ Chí Minh trên biển*” có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc.

Ngày 16 tháng 10 năm 1962, chiếc tàu mang phiên hiệu “*Phuong Đông 1*”, chở 30 tấn vũ khí cập bến Vàm Lũng (Cà Mau) an toàn. Đây là chuyến đi đầu tiên của “*Đoàn tàu không số*” khai thông tuyến vận tải chiến lược trên biển. Và bến Vàm Lũng (Cà Mau) đã đi vào lịch sử là bến đầu tiên, đón con tàu đầu tiên của tuyến đường vận tải huyền thoại - “*Đường Hồ Chí Minh trên biển*”. Tiếp theo tàu “*Phuong Đông 1*” là các tàu *Phuong Đông 2, 3, 4* lần lượt cập bến Cà Mau an toàn. Sự chi viện của hậu phương lớn miền Bắc đến được chiến trường đồng bằng sông Cửu Long đã tạo nên nguồn động viên, cổ vũ to lớn đối với toàn thể cán bộ, chiến sĩ và nhân dân nơi đây càng vững tin vào sự lãnh đạo sáng suốt của Đảng. Từ đây, vũ khí trang bị, khí tài quân sự và một số nhu cầu khác của chiến trường được giải quyết một bước cơ bản. Yêu cầu về xây dựng và phát triển lực lượng vũ trang được đáp ứng; hiệu suất chiến đấu của ba thứ quân được nâng cao và phong trào chiến tranh du kích được phát triển mạnh mẽ. Đây là một nhân tố bảo đảm quan trọng, giúp cho quân và dân đồng bằng sông Cửu Long đẩy mạnh tiến công quân sự, liên tục giành nhiều chiến thắng, đánh bại các “*chiến thuật tân kỳ*” của địch, góp phần cùng toàn Miền làm phá sản quốc sách áp chiến lược, đánh bại chiến lược “*chiến tranh đặc biệt*” của Mỹ - ngụy.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Từ giữa năm 1965 đến năm 1968, khi Mỹ - ngụy thực hiện chiến lược “*chiến tranh cục bộ*”, khó khăn lớn nhất đối với ta lúc này là địch biết được quân và dân đồng bằng sông Cửu Long đã có vũ khí, trang bị hiện đại của miền Bắc chi viện ngày càng lớn. Một mặt, chúng tăng cường lực lượng hải quân tìm kiếm, phát hiện và ngăn chặn, đánh phá đường Hồ Chí Minh trên biển và trên tuyến sông rạch. Mặt khác, chúng tung tình báo, gián điệp thu thập tin tức, đẩy mạnh hoạt động càn quét, đánh phá tìm diệt các căn cứ, kho trạm và các tuyến vận tải của ta. Địch sử dụng pháo đài bay B52 cùng nhiều loại máy bay khác, kết hợp với pháo binh ném bom, bắn phá dữ dội vào các vùng giải phóng của ta, trọng điểm là các căn cứ cách mạng ở Cà Mau, Rạch Giá, Long An, Kiến Tường, Mỹ Tho, Bến Tre... Kết hợp với đánh phá, địch còn dùng máy bay rải các loại chất độc hóa học hủy diệt màu xanh sự sống.

Về hướng biển, hải quân Mỹ và Sài Gòn tăng cường hoạt động, ra sức phong tỏa vùng biển miền Nam Việt Nam. Trong năm 1966, Mỹ tổ chức thêm lực lượng đặc nhiệm 116 để ngăn chặn hoạt động của Đoàn 125 (ngày 24 tháng 1 năm 1964, Đoàn 759 đổi tên thành Đoàn 125). Tiếp đó là lực lượng đặc nhiệm 117 ra đời chủ yếu hoạt động khu vực Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre, nơi các tàu ta thường xuyên ra vào. Ngoài khơi, Hạm đội 7 của Mỹ tăng cường hoạt động. Mỹ huy động 40% lực lượng của Hạm đội 7 vào “*ngăn chặn thâm nhập bằng đường biển*” từ miền Bắc vào miền Nam. Năm 1966, qua đường ngoại giao, Việt Nam đã được chính quyền nước bạn Vương quốc Campuchia đồng ý cho ta đưa hàng theo đường biển quốc tế vào cảng Kôngpôngsom (tên cũ là Xihamuc vin). Từ cảng Kôngpôngsom, hàng hóa được chuyển về PhnômPênh, rồi từ đó tiếp tục đưa về các kho đặt dọc biên giới. Từ các kho này, các Quân khu 7, 8, 9 tổ chức lực lượng và phương tiện vận chuyển về các địa điểm khác nhau trên khắp chiến trường. Riêng Quân khu 9 đã tổ chức vận tải đường biển bằng hình thức bán công khai, dưới chõ vũ khí, trên ngụy trang hàng hóa. Tuyến đường biển từ Kôngpôngsom (Campuchia) đi Hà Tiên về Cà Mau, An Biên (Rạch Giá) được tổ chức dưới hình thức công khai là tàu đánh cá, trên mang đồ nghề đánh cá, dưới chõ 20 - 30 tấn vũ khí.

Như vậy, bằng nhiều phương pháp khác nhau, tuyến vận tải đường biển của ta vẫn vượt qua được sự kiểm soát, ngăn chặn của kẻ thù, đưa các loại vũ khí và hàng quân sự chi viện đắc lực cho cuộc kháng chiến của quân và dân miền Nam. Tính từ tháng 4 năm 1962 đến tháng 4 năm 1972, Đoàn 125 đã tổ chức đi được 168 chuyến (trong đó có 6 chuyến trình sát mở đường) vận chuyển vào 19 bến của 9 tỉnh miền Nam, chủ yếu là các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long, chuyên được 6.106 tấn vũ khí và hàng ngàn lượt cán bộ tăng cường cho miền Nam.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Để tiếp nhận có hiệu quả vũ khí, hàng quân sự và cán bộ từ miền Bắc chi viện bằng đường biển vào đến chiến trường Nam Bộ thuận lợi, ngày 19 tháng 9 năm 1962, Trung ương Cục miền Nam quyết định thành lập Đoàn 962 (biên chế tương đương sư đoàn). Đoàn có nhiệm vụ xây dựng và mở rộng các bến tiếp nhận hàng dọc bờ biển từ Cà Mau đến Bà Rịa; đón nhận hàng do Đoàn 125 chuyển vào; tổ chức vận chuyển đi các chiến trường theo kế hoạch phân phối của Trung ương ...

Trong một thời gian ngắn, nhờ sự giúp đỡ tận tình của quân và dân, các cấp ủy địa phương, Đoàn 962 đã mở xong các bến tiếp nhận và kho chứa hàng trong những khu rừng ven biển. Các bến đón nhận hàng ở các khu vực, được gọi theo mật danh là “B” (còn gọi là “M”). B1: Khu vực bờ biển thuộc Cà Mau; B2: bờ biển thuộc Trà Vinh; B3: bờ biển thuộc Bến Tre và B4 bờ biển thuộc Bà Rịa. Tại mỗi B có: 1 tiểu đoàn (hoặc đại đội) cơ động đánh địch bảo vệ địa bàn; 1 tiểu đoàn (hoặc đại đội) kho; 1 tiểu đoàn (hoặc đại đội) vận tải và một số bộ phận chuyên môn khác. Để đón những con tàu của “*Đoàn tàu Không số*” đúng các điểm quy định, từng bến đã tổ chức các đội hoa tiêu. Mỗi bến thường có từ 2 đến 3 ghe biển, trang bị ngư cụ nhẹ như ghe thường dân đi đánh cá. Đêm đêm khi nhận được lệnh của trên, các đội hoa tiêu bí mật nổ máy cho ghe ra khơi, cách bờ từ 10 đến 15 km, dùng đèn bắt tín hiệu của nhau, tổ hoa tiêu dẫn những con tàu chở nặng vũ khí vào bến an toàn. Số hàng tiếp nhận được, theo chỉ đạo của trên, các bến tổ chức đưa vũ khí trang bị cho các địa phương và đơn vị. Bến Cà Mau đưa ra tỉnh Cà Mau và các tỉnh Cần Thơ, Sóc Trăng; bến Trà Vinh đưa ra chiến trường Vĩnh - Trà; bến Bến Tre đưa ra các tỉnh thuộc Quân khu 8. Những lúc do điều kiện địa lý và tình hình địch, một số vùng bến tiếp nhận khó khăn, để điều hòa hàng hóa giữa các vùng bến, các đội vận tải trên sông, rạch cũng làm nhiệm vụ đưa hàng từ bến này sang bến khác và trực tiếp chuyển thẳng về miền Đông. Để đưa được vũ khí, hàng quân sự... đến tận chiến trường, phải tổ chức vận chuyển bằng nhiều hình thức, nhiều tuyến đường, nhiều điểm giao nhận hàng; phải luôn lách vượt qua nhiều đồn bốt và mọi sự ngăn chặn đánh phá của địch. Lực lượng dân công các địa phương đảm nhận công việc vận chuyển hàng hóa trên tuyến hành lang, các đội vận tải quân sự đóng vai trò nòng cốt. Theo kế hoạch, đêm đêm từng đoàn người lặn lẽ dùng xuồng, xe trâu, xe bò hoặc mang vác bộ, đưa hàng đến các điểm quy định. Cứ như thế, những kiện vũ khí, hàng quân sự được giao tận các đơn vị trên khắp chiến trường đồng bằng sông Cửu Long và miền Đông Nam Bộ.

Sau một thời gian hoạt động, khu vực Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa do địa thế không thuận lợi, nên tàu thường tập trung vào khu vực Cà Mau, vì nơi đây địa thế tốt, ra vào nhanh, dễ và an toàn. Từ Cà Mau, Đoàn 962 tổ chức vận chuyển

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

nội bộ bằng hai đường: một đường đi bằng xuồng trên kênh rạch trong đất liền, một đường đi bằng ghe máy trên biển qua Trà Vinh, phân phối cho chiến trường Vĩnh - Trà. Từ Trà Vinh tiếp tục tổ chức vận chuyển qua Bến Tre, phân phối cho chiến trường Khu 8. Sau đó, từ Bến Tre đưa tiếp lên Bà Rịa, qua Rừng Sác phân phối cho chiến trường miền Đông Nam Bộ và đưa về Miền.

Năm 1972, Bộ Tổng tham mưu chỉ thị kết thúc quá trình vận chuyển bằng tàu vỏ sắt của Đoàn 125 vào các bến của Đoàn 962 để chuyển sang phương thức vận chuyển mới: vận chuyển hợp pháp bằng tàu hai đáy. Qua nghiên cứu việc vận chuyển bằng xuồng, ghe hai đáy trong nội địa quân khu, được sự chấp thuận của Bộ Tổng tham mưu, Bộ Tư lệnh Quân khu 9 quyết định thành lập Đoàn 950 (sau gọi là Đoàn 371). Đoàn 950 hoạt động theo phương thức hợp pháp (các tàu vận chuyển), bất hợp pháp (các bến và kho). Lực lượng được điều động từ những cán bộ, chiến sĩ ưu tú của Đoàn 962 và Đoàn 125. Đoàn 371 vừa đánh bắt cá, vừa chở hàng mướn trong vùng địch từ Cà Mau - Rạch Giá - Sài Gòn - Vũng Tàu - Phan Rang đến Đà Nẵng, vừa tổ chức mỗi chuyến từ 2 - 3 tàu ra vịnh Bắc Bộ nhận vũ khí đưa về quân khu. Đến tháng 11 năm 1973, Đoàn 371 đưa được 31 chuyến với 520 tấn vũ khí về các bến Cà Mau và Trà Vinh an toàn. Đoàn 371 hoạt động liên tục cho đến ngày chiến thắng 30 tháng 4 năm 1975.

Tính từ khi thành lập (9/1962), đến ngày 30 tháng 4 năm 1975, Đoàn 962 (sau là trung đoàn) và Đoàn 950 đã tiếp nhận, cất giữ và vận chuyển ra các chiến trường 6.545 tấn vũ khí, hàng quân sự; trực tiếp đưa đón các đồng chí Lê Đức Anh, Võ Văn Kiệt và hàng trăm đồng chí cán bộ trung cao cấp khác từ đồng bằng sông Cửu Long ra Trung ương và ngược lại.

Quá trình thực hiện việc tổ chức mở đường, tiếp nhận, xây dựng bến bãi, kho tàng và vận chuyển vũ khí, hàng chi viện của Trung ương bằng đường biển



**Đầu năm 2011,
Trung tướng Trần Phi Hồ,
Tư lệnh Quân khu 9
(ngoài cùng bên phải)
và Thiếu tướng Phạm
Hoàng Sâm, Chỉ huy
trưởng Bộ Chỉ huy Quân
sự tỉnh Cà Mau thăm
và tặng gạo cho bà con
nghèo vùng căn cứ cách
mạng cũ ở Đầm Dơi**

Ảnh: CaMauonline

ở chiến trường đồng bằng sông Cửu Long trong kháng chiến chống Mỹ là một mặt trận chiến đấu ác liệt giữa ta và địch. Trong tổ chức mở đường, tiếp nhận, bảo quản và vận chuyển phải hết sức sáng tạo, linh hoạt, nhạy bén, kịp thời thay đổi các phương thức: bí mật, công khai, hợp pháp, bán công khai... nắm vững quy luật hoạt động của địch mà hành động nhanh chóng, kịp thời. Khi chiến tranh diễn ra với quy mô ngày càng lớn, lực lượng vũ trang phát triển thì nhu cầu vật chất kỹ thuật càng lớn; yêu cầu về bảo đảm vũ khí trang bị, dự trữ bổ sung vật chất, lực lượng rất cao và rất khẩn trương... Lực lượng vũ trang không thể xây dựng, chiến đấu và giành được thắng lợi khi thiếu vũ khí, vật chất, trang bị kỹ thuật. Vì vậy, sự chi viện của Trung ương qua “*Đường Hồ Chí Minh trên biển*” có một ý nghĩa đặc biệt đối với quân và dân đồng bằng sông Cửu Long.

Thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ là thắng lợi vĩ đại, vẻ vang nhất của quân và dân ta dưới sự lãnh đạo của Đảng, là thắng lợi mang tính thời đại và nhân dân sâu sắc. Trong thử thách ác liệt của cuộc kháng chiến, cùng với tuyến vận tải quân sự chiến lược mang tên Hồ Chí Minh xuyên Trường Sơn, “*Đường Hồ Chí Minh trên biển*” và những tuyến vận tải nội địa trên sông, rạch ở đồng bằng sông Cửu Long giữ một vai trò rất quan trọng, đó là một thành công lớn trong nghệ thuật chỉ đạo chiến tranh của Đảng ta, là biểu hiện của ý chí, sức mạnh, trí thông minh, lòng dũng cảm của nhân dân ta trong những năm đánh Mỹ. Bằng tinh thần tự lực, tự cường, mưu trí, sáng tạo, quân và dân đồng bằng sông Cửu Long đã làm nên những kỳ tích đáng tự hào, vượt qua mọi khó khăn ác liệt, bảo đảm vừa vận chuyển cung ứng hậu cần tại chỗ vừa cùng toàn Miền tổ chức hành lang vận chuyển thông suốt; hoàn thành nhiệm vụ tổ chức mở đường, xây dựng bến bãi, tiếp nhận bảo quản và vận chuyển phân phối, sử dụng có hiệu quả các nguồn chi viện to lớn về sức người, sức của từ hậu phương lớn miền Bắc, bảo đảm cho quân và dân đồng bằng sông Cửu Long chiến đấu và chiến thắng.

Chiến thắng đó chứng minh cho một chủ trương chiến lược đúng đắn của Đảng trong việc tổ chức chi viện cho chiến trường miền Nam, trong đó có đồng bằng sông Cửu Long bằng “*Đường Hồ Chí Minh trên biển*”. Chiến thắng đó cũng thể hiện tinh thần chủ động, sáng tạo của quân và dân đồng bằng sông Cửu Long trong việc tổ chức mở đường, mở bến tiếp nhận và vận chuyển vũ khí, phương tiện chiến tranh và lực lượng của Trung ương chi viện bằng nhiều hình thức, nhiều phương thức đến khắp các chiến trường, làm nên những chiến thắng vang dội, góp phần cùng cả nước kết thúc thắng lợi cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

ĐÀO TẠO SỸ QUAN VÀ THỦY THỦ CHỖ ĐOÀN TÀU KHÔNG SỐ MỘT NHIỆM VỤ QUAN TRỌNG CỦA TRƯỞNG SĨ QUAN HẢI QUÂN

Chuẩn Đô đốc, GS, TS. **PHẠM HỒNG THUẬN**
Giám đốc Học viện Hải quân

Tình hình biển, đảo những năm gần đây luôn xuất hiện những động thái mới, những nhân tố gây mất ổn định và khó lường; đây thực sự là một thách thức lớn đối với nhiệm vụ sẵn sàng chiến đấu và chiến đấu của Quân chủng cũng như của Học viện Hải quân với tư cách là một trung tâm giáo dục - đào tạo và nghiên cứu khoa học lớn của Quân chủng. Chúng tôi nhận thức sâu sắc rằng: Để xây dựng Quân chủng Hải quân cách mạng, chính quy, tinh nhuệ, hiện đại thì vấn đề đào tạo nguồn nhân lực (mà hạt nhân là đào tạo đội ngũ cán bộ) luôn là yếu tố quan trọng hàng đầu, quyết định đến chất lượng cũng như quy mô và tốc độ phát triển của Quân chủng.

Sinh thời, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã khẳng định: “Cán bộ là cái gốc của mọi công việc”⁽¹⁾, “công việc thành công hoặc thất bại đều do cán bộ tốt hay kém”⁽²⁾. Bởi theo Bác, cán bộ vừa là sản phẩm của đường lối, vừa là người bảo vệ, phát triển và tổ chức thực hiện thắng lợi đường lối của Đảng. Đường lối chính trị là cơ sở, phương hướng để xây dựng đội ngũ cán bộ ngang tầm nhiệm vụ. Ngược lại, đội ngũ cán bộ tốt, vững mạnh, trong sạch, trung thành tận tụy với Đảng, có kiến thức, năng lực tổ chức thực hiện, có kinh nghiệm lãnh đạo và vững vàng trong mọi tình huống thì Đảng mới hoàn thành sứ mệnh lãnh đạo cách mạng thành công.

(1) Hồ Chí Minh, *Toàn tập*, tập 5, Nxb CTQG, H.1995, tr. 269.

(2) Hồ Chí Minh, *Toàn tập*, tập 5, Nxb CTQG, H.1995, tr. 273.

Hải quân là quân chủng kỹ thuật, ra đời muộn hơn so với các quân, binh chủng khác, song từ khi ra đời đến nay bộ đội Hải quân luôn hoàn thành tốt nhiệm vụ của người lính tiên phong trên một hướng chiến lược quan trọng bậc nhất, đó là hướng biển.

Đường Hồ Chí Minh trên biển gắn liền với những kỳ tích của “Đoàn tàu không số” là đỉnh cao của tư tưởng “dĩ bất biến, ứng vạn biến” trong nghệ thuật chiến tranh nhân dân Việt Nam thời đại Hồ Chí Minh; đồng thời nó cũng là một chiến công vĩ đại, một nét độc đáo trong lịch sử quân sự Việt Nam, chưa từng xuất hiện trong “chiến lược” của các cuộc chiến tranh mà các quốc gia, dân tộc trên thế giới đã trải qua. Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, những nhà chiến lược quân sự sùng sỏ của Mỹ không thể giải thích nổi vì nguyên do gì, bằng chiến thuật, bằng kỹ thuật gì, bằng sự nhiệm màu nào, mà những con tàu thô sơ, nhỏ bé của đối phương có thể vượt qua bão tố, biển cả, vượt qua sự kiểm soát chặt chẽ của một hạm đội hùng mạnh với trang bị hiện đại, tối tân, gần như “rào kín” trên biển, để đến được bờ bên miền Nam. Phó Đô đốc Hải quân Việt Nam cộng hòa Nguyễn Hữu Chí nhận xét: “...*Trên thực tế, đối phương đã sử dụng biển khơi một cách thành thạo, mà việc di hành vào điểm đến càng tỏ ra đặc sắc hơn, làm kinh ngạc không ít chuyên viên đi biển... Trên phương diện quân sự, Bắc Việt đã biết khai thác biển khơi một cách thực tiễn hơn ta (Mỹ và Sài Gòn - TG). Họ có một trung đoàn viễn dương (đoàn 125) gồm một số ngư thuyền nguy trang cho mục đích thâm nhập vào Nam, giá trị của Hải quân Bắc Việt đã nói lên trước dư luận quốc tế...*”. Cho đến mãi sau này, kẻ địch vẫn không thể hiểu được đội ngũ sỹ quan và thủy thủ được đào tạo như thế nào, đào tạo ở đâu, để có thể điều khiển những con tàu gỗ, tàu sắt nhỏ bé, thô sơ đi xa bờ, đi trên đường hàng hải quốc tế thành thạo như những con tàu viễn dương hiện đại; khi vào bờ thì luôn lách, lúc ẩn lúc hiện, thông thạo bến bãi như những ngư dân chuyên nghiệp. *Kẻ địch chắc không thể ngờ rằng: những sỹ quan và thủy thủ anh hùng và quả cảm của đoàn tàu không số hoặc chỉ là những ngư dân bình thường chưa qua một trường lớp đào tạo nào, hoặc chủ yếu được đào tạo tại Trường Hải quân Việt Nam..*

Ngược dòng lịch sử, chúng ta trở về đầu năm 1960. Nhằm đáp ứng yêu cầu xây dựng và phát triển của cách mạng miền Nam trong tình hình mới, Bộ Chính trị, Trung ương Đảng quyết định mở rộng tuyển vận tải chi viện cho chiến trường miền Nam, trước mắt phải mở đường vận chuyển vũ khí vào Nam bằng đường biển. Sau hơn 1 năm, công việc, nghiên cứu khảo sát, nắm tình hình và xây dựng đề án về tổ chức con đường vận chuyển chiến lược trên biển chi viện cho chiến trường miền Nam mới hoàn thành. Để thực hiện nhiệm vụ đặc biệt quan trọng đó, ngày 23/10/1961, Bộ Quốc phòng quyết định thành lập Đoàn

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

vận tải thủy mang phiên hiệu 759, đặt dưới sự chỉ đạo, quản lý trực tiếp của Bộ Quốc phòng. Số lượng tàu thuyền của Đoàn buồm đầu còn ít ỏi, chủ yếu là tàu gỗ; cán bộ, chiến sĩ chỉ huy, điều khiển thuyền là những đồng chí có kinh nghiệm đi biển từ miền Nam ra, hầu hết chưa qua trường lớp hàng hải nào. Đến tháng 3 năm 1963, Đoàn được trang bị tàu sắt và đồng thời được bổ sung thêm nhiều cán bộ, chiến sĩ đã qua đào tạo cơ bản, một số ít lấy từ trường Hàng hải và anh em học tập ở nước ngoài về, còn lại chủ yếu là được đào tạo từ trường Hải quân Việt Nam. Đây là những cán bộ, chiến sĩ ưu tú nhất của Trường, giúp Đoàn 759 xây dựng những cơ sở ban đầu, tạo điều kiện thuận lợi cho những chuyến vận chuyển vũ khí vào Nam thành công. Đoàn 759 ra đời đánh dấu bước phát triển về tổ chức tuyến vận tải chi viện cho chiến trường miền Nam bằng đường biển. Ngày 23/10 hàng năm đã trở thành ngày truyền thống của Đoàn 759 trước đây, Lữ đoàn 125 Hải quân ngày nay - ngày mở đầu cho đường Hồ Chí Minh huyền thoại trên biển.

Đến tháng 8 năm 1963, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho Đoàn 759 hoàn thành tốt nhiệm vụ, phù hợp với tổ chức biên chế, yêu cầu tập trung tổ chức chỉ huy thống nhất và công tác bảo đảm tàu thuyền, Thường trực Quân ủy Trung ương quyết định chuyển giao Đoàn 759 từ Bộ Quốc phòng về trực thuộc Cục Hải quân. Từ đây, việc tiếp tục xây dựng, củng cố và phát triển tuyến vận tải chiến lược “Đường Hồ Chí Minh trên biển” do Quân chủng Hải quân trực tiếp đảm nhiệm. Và cũng từ thời gian này, Trường Hải quân Việt Nam có thêm nhiệm vụ: bí mật, khẩn trương đào tạo sỹ quan và thủy thủ cho việc vận chuyển vũ khí bằng đường biển chi viện cho chiến trường miền Nam.

Ngày 01 tháng 6 năm 1965, nhà trường mở lớp cán bộ thuyền ngắn hạn gồm 23 đồng chí. Những học viên về học, phần lớn là những người đã có thành tích, lập được nhiều chiến công vận chuyển trên biển thuộc Đoàn 125. Sau 15 tháng học tập, tháng 9 năm 1966, anh em trở lại đơn vị tham gia vận chuyển vũ khí, trong số họ, nhiều người đã trở thành những thuyền trưởng, những chính trị viên xuất sắc của “Đoàn tàu không số”. Họ đã điều khiển con tàu đi đúng hành trình, độc lập sáng tạo trong chỉ huy, đã xử lý khôn khéo, táo bạo, đầy trách nhiệm trong nhiều tình huống bất ngờ để giành thắng lợi ở từng chuyến đi. Những trận chiến đấu của “tàu không số” trên biển khiến đối phương phải thán phục rằng: thủy thủ đoàn trên tàu Bắc Việt “lão luyện”, “gan dạ”, “thuần thục”, “tài trí”.v.v... Lịch sử Đoàn 125 Hải quân ghi rõ: *“Từ ngày đi chuyến đầu tiên (10-1962) cho tới tháng 2 năm 1965, Đoàn 125 đã sử dụng tất cả 3 tàu gỗ, 17 tàu sắt, tổ chức 88 chuyến đi, vận chuyển được 4.719 tấn vũ khí cho chiến trường... 88 chuyến đi là 88 câu chuyện thần kỳ về lòng dũng cảm, về đức hy sinh, về sự tài trí, là 88 câu chuyện cảm động về tình đồng đội, về tinh thần vượt*

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

khó, chịu đựng gian khổ, xông pha nơi nguy hiểm, vượt qua sóng to, gió cả, xuyên qua hàng rào ngăn chặn của tàu chiến, máy bay Hạm đội 7 và hàng rào tàu chiến, máy bay, ra đả của Hải quân nguy...”⁽¹⁾.

Chúng ta còn nhớ, sau sự kiện Vũng Rô (16/02/1965) con đường vận chuyển quân sự chiến lược trên biển, với bao kỳ công để giữ bí mật, đã không còn bí mật nữa, địch đã phát hiện ra tuyến đường vận chuyển của ta. Chúng tăng cường trinh sát, ngăn chặn. Ta phải vận chuyển theo phương thức mới: đi xa bờ, đi ra đường hàng hải quốc tế, “đi bằng phương pháp thiên văn”. Vận chuyển bằng phương thức này đòi hỏi đội ngũ cán bộ thuyền không chỉ có bản lĩnh chiến đấu, chịu đựng được sóng gió, có kinh nghiệm đi biển mà phải có trình độ chuyên môn và am hiểu khoa học kỹ thuật. Trước tình hình đó, Nhà trường đã kịp thời đổi mới nội dung, phương pháp đào tạo cho sát với tình hình thực tế, phù hợp với phương thức vận chuyển mới. Trong đó, đặc biệt coi trọng việc tổ chức cho học viên thực hành trên biển, thực hành địa văn, thiên văn hàng hải, đi trong điều kiện ban ngày cũng như ban đêm, điều kiện thời tiết phức tạp, vào các vùng biển mới, luồng hẹp .v.v..., lấy đó là một nội dung quan trọng trong công tác đào tạo huấn luyện.

Từ năm 1965 đến năm 1967, nhà trường liên tiếp mở các lớp nghiệp vụ ngắn hạn về cơ điện, máy trưởng bổ sung cho Đoàn 125 (7/1965 lớp cơ điện gồm 12 đ/c; tháng 6/1967, mở lớp máy trưởng gồm 17 đ/c). Riêng Khóa 9 (đào tạo dài hạn 02/1965 - 2/1969) có 33 đ/c, 10 đồng chí học viên xuất sắc nhất khi ra trường được điều về Đoàn 125; nhiều đồng chí đã trực tiếp tham gia các chuyến tàu vận tải vũ khí vào miền Nam (Phạm Duy Tam, Vũ Hữu Suông, Phạm Ngọc Dao, Nguyễn Xuân Hùng...). Riêng đồng chí Phạm Duy Tam, Thuyền trưởng Tàu 42 đã tham gia 7 chuyến (2 chuyến đi trinh sát, 5 chuyến chở hàng vào Cà Mau). Tiếp theo là Khóa 10 cũng có một số trực tiếp tham gia các chuyến vận chuyển vũ khí vào Nam (đ/c Hạp, đ/c Cường, đ/c Tường). Nhiều đồng chí hiện nay không còn nữa, song tên tuổi của các đồng chí vẫn còn lại mãi mãi với thời gian, và luôn là tấm gương sáng cho các thế hệ cán bộ, giảng viên, học viên của nhà trường noi theo.

Tháng 3 năm 1972, nhà trường tiếp tục mở khóa bồi dưỡng ngắn hạn cho 69 học viên, được tổ chức thành 1 phân đội mới với phiên hiệu 108 gồm 3 lớp hàng hải, 2 lớp cơ điện. Học viên khóa này đa phần là các đồng chí đã từng chiến đấu trong chiến trường, nay được bổ sung về Đoàn 125. Trong số 69 học viên theo học khóa này, nhiều đồng chí trở thành cán bộ cao cấp của Đảng và Quân đội, như đồng chí Võ Nhân Huân (nguyên Ủy viên Trung ương Đảng, Bí

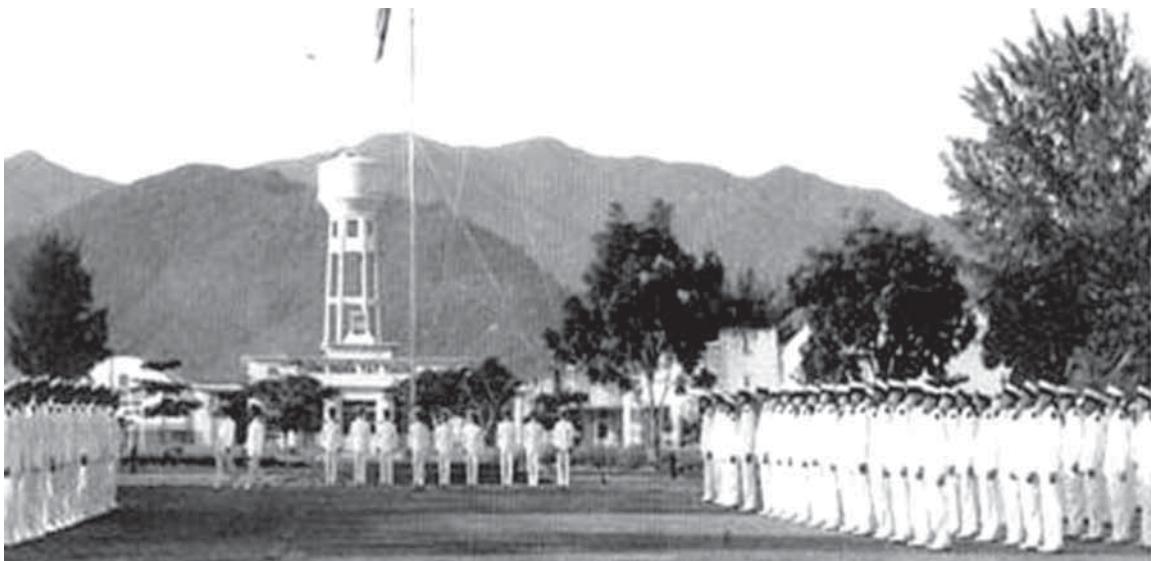
(1) *Lịch sử Lữ đoàn Đoàn 125 Hải quân*, Nxb QĐND, H, 2001, tr. 99.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

thư Đảng ủy Quân chủng, Tư lệnh Hải quân), đồng chí Nguyễn Vĩnh Chân (Phó Giám đốc Học viện Hải quân)....

Theo phương thức vận chuyển mới, những con “tàu không số” vẫn tiếp tục lên đường vận chuyển vũ khí chi viện cho miền Nam. Hành trình của những con “tàu không số” vô cùng gian nan, đi trên đường hải phận quốc tế vẫn bị máy bay địch theo dõi, khiêu khích, vượt qua Hoàng Sa, rồi Trường Sa, đôi khi phải xuống tận vùng biển Xumatra (Indonêxia) rồi quay lại Vịnh Thái Lan để đánh lừa địch, rồi mới chuyển hướng vào vùng biển Tây Nam Việt Nam. Như chuyến đi trinh sát mở đường của tàu 42 do đồng chí Đỗ Bé làm Thuyền trưởng, Phạm Duy Tam học viên Khóa 9 làm Thuyền phó, đi ngày 20/8/1969 về ngày 10/9/69, 20 ngày ròng rã trên biển với hơn 4.000 hải lý, tàu đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, mở ra được tuyến đường mới với phương thức vận chuyển mới. Nhiều nhà quân sự phương Tây đã nhận xét: “Việt cộng chở vũ khí vào Nam bằng đường biển là mạo hiểm, cuồng tin, không sao hiểu nổi”; “Bắc Việt có một đội tàu thuyền vững vàng và có kinh nghiệm đi biển hơn Hải quân Sài Gòn 20 năm” (Tập san Quốc phòng của Quân đội Sài Gòn, số 18). Mỹ và Sài Gòn không thể tin được rằng, điều khiển những con tàu ấy là những cán bộ thuyền được đào tạo ngắn hạn, cấp tốc từ Trường Hải quân Việt Nam. Đội ngũ cán bộ thuyền của ta không chỉ đi bằng phương pháp địa văn giỏi, mà đi bằng phương pháp thiên văn cũng giỏi. Đi ban ngày giỏi, đi đêm, ra vào luồng lạch cũng giỏi. Đi xa bờ, giữa mênh mông biển cả, nhưng bắt mục tiêu và tính toán vị trí tàu chính xác; không ít lần đi vòng hết khu vực biển mà vẫn trở về an toàn.

Yếu tố nào giúp Nhà trường trong một thời gian ngắn (thường là 1 năm, khóa dài nhất là 2 năm) đào tạo ra được đội ngũ cán bộ, thuyền viên xuất sắc như vậy?



Thứ nhất, Đảng ủy, Ban Giám hiệu đã nhận thức sâu sắc tầm quan trọng và ý nghĩa chiến lược của nhiệm vụ đào tạo cán bộ cho “Đoàn tàu không số”. Nhà trường đã chọn những cán bộ, giáo viên giỏi nhất, có nhiều kinh nghiệm đi biển biên soạn tài liệu về chiến thuật, về hàng hải, thông tin, binh khí, cơ điện... và trực tiếp tham gia giảng dạy như các đồng chí Phạm Đốc, Trần Văn Sửu, Lê Đình Tường, Lê Kế Lâm, Thái Trọng Trì ...

Thứ hai, Nguồn đầu vào là những cán bộ, chiến sĩ đã qua thử thách, tuyệt đối trung thành với Đảng, với Tổ quốc, không ngại gian khổ hy sinh, chịu được sóng gió, ít nhiều có kinh nghiệm đi biển. Đề đào tạo được những sĩ quan Hải quân tuyệt đối trung thành với Đảng, với nhân dân, sẵn sàng hy sinh thân mình để bảo vệ chủ quyền biển, đảo thiêng liêng của Tổ quốc, có bản lĩnh chỉ huy, có trình độ chuyên môn đáp ứng được yêu cầu nhiệm vụ, chúng ta phải tuyển chọn được những thanh niên ưu tú, có trình độ văn hóa, có sức khỏe, chịu đựng được sóng gió, tình nguyện gắn cuộc đời mình với biển cả. Trong giáo dục và đào tạo phải luôn luôn coi trọng công tác giáo dục lập trường tư tưởng chính trị, lòng yêu nước và lòng trung thành với Tổ quốc, với Đảng, với nhân dân.

Thứ ba, Chương trình, nội dung đào tạo ngắn gọn, sát với thực tế. Lý thuyết chỉ học những kiến thức cơ bản, tập trung vào thực hành, sát với thực tế chiến đấu. Những môn học đặc biệt được chú trọng như: thiên văn, địa văn, vận hành tàu, chiến thuật tránh tàu và máy bay địch... Phương châm đào tạo của nhà trường trong giai đoạn này là: “*Nhà trường gắn liền với chiến trường, bám tàu, bám biển; xoay quanh chức trách mà đào tạo, huấn luyện; đào tạo và huấn luyện phải sát với thực tế chiến đấu*”. Những kinh nghiệm, những bài học được rút ra từ mỗi chuyến đi của Đoàn 759 - Đoàn 125 đều được các giáo viên tìm hiểu nghiên cứu, vận dụng ngay vào từng bài giảng.

Chính vì vậy, nhà trường luôn chú trọng huấn luyện thực hành, song song với đào tạo học viên sử dụng tốt các thiết bị hiện đại để dẫn tàu trên biển, phải đặc biệt coi trọng việc dạy học viên dẫn tàu bằng các phương pháp truyền thống (thiên văn, địa văn). Kết hợp chặt chẽ giữa đào tạo trình độ kỹ thuật với kiến thức khoa học, nghệ thuật quân sự.

Ngày nay, với sự ra đời của hệ thống định vị vệ tinh toàn cầu, thì nhiệm vụ xác định vị trí tàu trở nên đơn giản và có độ chính xác cao. Tuy nhiên, trong điều kiện hiện nay, độ chính xác của vị trí tàu xác định nhờ các máy định vị vệ tinh được trang bị trên các tàu trong lực lượng Hải quân của chúng ta lại hoàn toàn phụ thuộc vào trung tâm điều khiển hệ thống GPS của Mỹ. Vì vậy, độ sai lệch vị trí là có thể, và khi có chiến tranh xảy ra, thậm chí chúng ta không thể xác định được vị trí tàu nhờ hệ thống này. Song, bằng các phương pháp truyền thống, chúng ta hoàn toàn dẫn tàu chính xác hoạt động trên biển. Điều đó vừa bảo đảm

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

cho các tàu của ta hoạt động bí mật, an toàn vừa tránh được sự phụ thuộc vào phương tiện kỹ thuật do đối phương làm chủ, đặc biệt khi có chiến tranh xảy ra.

Nhìn lại một chặng đường lịch sử hào hùng của “Đoàn tàu không số” - “Đường Hồ Chí Minh trên biển”, mỗi người dân Việt Nam nói chung, mỗi cán bộ, giảng viên, học viên Học viện Hải quân ngày nay nói riêng đều thấy tự hào. Lịch sử dân tộc Việt Nam sẽ còn mãi mãi nhắc tới những chiến công của những thuyền trưởng, thủy thủ của “Đoàn tàu không số” rất mực trung kiên, dũng cảm, táo bạo, mưu trí, sáng tạo và chịu đựng biết bao gian khổ, thiếu thốn, với một sự hy sinh thầm lặng cao cả để làm nên con đường vận chuyển huyền thoại trên biển trong những năm tháng chống Mỹ, cứu nước. Trường Hải quân Việt Nam, nay là Học viện Hải quân, tự hào vì đã đào tạo, bồi dưỡng không ít cán bộ, thủy thủ cho “Đoàn tàu không số”. Những bài học kinh nghiệm được rút ra trong quá trình đào tạo, bồi dưỡng cán bộ thuyền cho “Đoàn tàu không số” năm xưa và những kinh nghiệm đi biển của Đoàn vẫn còn nguyên giá trị và tiếp tục được cán bộ, giảng viên, học viên Học viện Hải quân ngày nay học tập, nghiên cứu.

Trong cuộc chiến tranh bảo vệ Tổ quốc trên biển trong tương lai nếu xảy ra, kẻ địch sẽ sử dụng chiến tranh công nghệ cao với những vũ khí hiện đại, hòng đè bẹp ý chí chiến đấu của Hải quân nhân dân Việt Nam. Vì vậy, tìm hiểu, nghiên cứu và học tập những kinh nghiệm của những bậc cha anh đi trước trong đào tạo cán bộ cho chiến tranh, là một việc làm rất cần thiết không chỉ đối với nhà trường, mà còn rất bổ ích cho các đơn vị huấn luyện và sẵn sàng chiến đấu.

Biển Đông đối với Hải quân nhân dân Việt Nam không phải là một chiến trường mới lạ. Ở đó, chúng ta đã từng đấu trí, đấu lực, và chiến thắng kẻ thù xâm lược. Ở đó, biết bao máu xương của nhân dân ta, của những chiến sĩ Hải quân, của cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số” đã đổ xuống trong những năm tháng kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, giải phóng dân tộc. Cho dù ngày nay, kẻ địch có mưu mô xảo quyệt đến đâu, hung hãn đến mấy, vũ khí, trang bị của chúng có hiện đại hơn chúng ta đến mấy, nhưng chúng ta nhất định không chùn bước; luôn nêu cao cảnh giác, sẵn sàng chiến đấu và chiến thắng kẻ thù, bảo vệ vững chắc toàn vẹn chủ quyền biển, đảo và thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc.

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN MỘT SÁNG TẠO ĐỘC ĐÁO CỦA CHIẾN TRANH NHÂN DÂN TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

*Thiếu tướng PGS, TS **VŨ QUANG ĐẠO**
Viện trưởng Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam*

Trong lịch sử chiến tranh giữ nước, ông cha ta đã từng mở nhiều con đường để nối liền hậu phương với tiền tuyến. Đầu thế kỷ X, Lê Hoàn đã đào con kênh dài hàng trăm kilômét từ Thanh Hóa vào Nghệ An để hành quân và vận chuyển lương thực vào phục vụ chiến đấu bảo vệ vùng biên giới phía Nam đất nước. Đến thế kỉ XVIII, Nguyễn Huệ - Quang Trung đã khai thông con đường thượng đạo miền Tây để thực hiện cuộc hành quân thần tốc ra Bắc, đánh tan 29 vạn quân Thanh ở Kinh thành Thăng Long. Trong thời kỳ chiến tranh cách mạng, Đảng ta đã hình thành những “con đường liên lạc bí mật” từ Trung ương, Xứ ủy đến các cơ sở cách mạng ở địa phương. Đến cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược, dưới sự lãnh đạo của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh, toàn Đảng, toàn dân và toàn quân ta đã vượt bao khó khăn, thử thách, phá núi, bạt rừng xây dựng nên con đường vận chuyển từ hậu phương lên Điện Biên Phủ... Nhưng chưa có lẽ, chưa có con đường nào có sức mạnh thần kì, tầm vóc to lớn và đầy tính huyền thoại như đường Hồ Chí Minh trên bộ và trên biển.

Trong cuộc chiến tranh xâm lược Việt Nam, nắm rõ vai trò to lớn của hậu phương lớn miền Bắc đối với tiền tuyến lớn miền Nam, đế quốc Mỹ và chính quyền Sài Gòn đã không từ một thủ đoạn thâm độc, xảo quyệt nào, sử dụng tất cả các loại vũ khí và phương tiện chiến tranh hiện đại, với sức mạnh tổng hợp của cả Hải, Lục và Không quân, lực lượng biệt kích, chiến tranh điện tử, chiến

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

tranh hóa học... để thực hiện “chiến tranh ngăn chặn” nhằm cắt đứt sự chi viện từ hậu phương miền Bắc cho các chiến trường miền Nam.

Ở trên bộ, với lực lượng không quân hùng mạnh, kẻ thù đã sử dụng đủ loại máy bay, từ máy bay không người lái, máy bay phản lực, máy bay ném bom, kể cả máy bay ném bom chiến lược B52, tiến hành ném bom rải thảm, đánh phá, ngăn chặn phương tiện vận tải, phá hỏng cầu, cống, ngầm, đèo, đường dây thông tin, giao liên v.v..Ngoài ra, Mỹ còn sử dụng các loại vũ khí, trang bị điện tử như bom từ trường, bom Lade, “cây nhiệt đới” để phát hiện người và mục tiêu trên mặt đất, thả chất độc hóa học hủy diệt các thảm cây xanh, các cánh rừng để phát hiện kho tàng, bến bãi nhằm tiêu diệt sinh lực, phương tiện chiến đấu và cắt đứt tuyến chi viện của ta.

Ở trên biển, ngay từ đầu cuộc chiến tranh, đế quốc Mỹ và quân đội Sài Gòn cũng đã thiết lập 3 hệ thống tuần tiễu để “chống xâm nhập”. Một hệ thống cách bờ 12 hải lý được gọi là hệ thống cận duyên; một hệ thống từ 12 hải lý trở ra đến 40 hải lý, được gọi là hệ thống viễn duyên. Trên cả hai hệ thống này, Mỹ và quân đội Sài Gòn sử dụng hàng trăm tàu chiến lớn nhỏ, ngày đêm thay nhau tuần tiễu, lùng sục vào các ngư trường để phát hiện tàu lạ. Ngoài hai hệ thống trên, địch còn sử dụng hệ thống không tuần, cho các máy bay tuần tra ngoài khơi 200 hải lý để phát hiện tàu xâm nhập. Ở những hòn đảo, vùng cửa sông, cửa biển được coi là nhạy cảm và có tính chiến lược như: cù lao Ré, đảo Hòn Khoai, Côn Sơn; cửa Bồ Đề, Gành Hào hay cửa sông Ông Đốc... địch cho thiết lập những căn cứ hỏa lực mạnh, những hạm đoàn lớn để không chỉ kiểm soát vùng cận duyên mà còn mở rộng tầm kiểm soát ra khu vực hải phận quốc tế.

Phải đương đầu với một kẻ thù hung bạo có tiềm lực và sức mạnh quân sự, kinh tế, trình độ khoa học, công nghệ hiện đại hơn gấp nhiều lần, ngay từ sau khi có Nghị quyết Trung ương 15, Đảng ta đã chủ trương chuyển hướng chiến lược



Thiếu tướng Vũ Quang Đạo, phát biểu tại một hội thảo khoa học

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

của cách mạng miền Nam từ đấu tranh chính trị sang đấu tranh vũ trang; kết hợp đấu tranh quân sự với đấu tranh chính trị chống đế quốc Mỹ xâm lược và tay sai. Cũng từ đó, nhu cầu chi viện cho các chiến trường miền Nam ngày càng lớn. Theo sự chỉ đạo của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, ngày 19 tháng 5 năm 1959, Đoàn 559 được thành lập, 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, để tăng cường hơn nữa công tác chi viện cho đồng bào, chiến sĩ miền Nam ở chiến trường Nam Trung Bộ và Nam Bộ đang trực tiếp đánh Mỹ, tháng 7 năm 1959, Bộ Tổng tư lệnh quyết định thành lập Tiểu đoàn vận tải thủy 603. Để giữ bí mật, đơn vị hoạt động dưới tên gọi “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”, đóng quân tại thôn Thanh Khê, xã Thạch Trạch, huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình.

Những ngày đầu hoạt động trong điều kiện vô cùng khó khăn, ác liệt, đặc biệt là kinh nghiệm và hiểu biết về tình hình cụ thể tại các tỉnh duyên hải phía Nam, chuyến vượt biển đầu tiên bằng thuyền buồm của Tiểu đoàn 603 không thành công do 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 tạm ngừng hoạt động để tìm giải pháp và phương thức vận chuyển phù hợp.

Ở miền Nam, trong thời gian này, dưới sự chỉ đạo của Trung ương Đảng, các tỉnh ven biển như Bến Tre, Cà Mau, Trà Vinh, Bà Rịa cũng đã tổ chức nghiên cứu, chuẩn bị lực lượng, phương tiện để ra Bắc tiếp nhận vũ khí. Đầu năm 1961, các tỉnh trên đã dùng 5 thuyền gỗ đánh cá, bí mật ra Bắc. Trong đó, tỉnh Bến Tre có 2 thuyền; Bạc Liêu có 2 thuyền; Trà Vinh có 1. Riêng tỉnh Bà Rịa có một thuyền đang trên đường ra Bắc thì bị địch bắt. Qua tổng kết kinh nghiệm hoạt động của Tiểu đoàn 603 và chuyến vượt biển ra Bắc của các thuyền ở 4 tỉnh Nam Bộ, ngày 23 tháng 10 năm 1961, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, quyết định thành lập Đoàn Vận tải biển 759, đặt dưới sự chỉ đạo trực tiếp của Bộ Quốc phòng⁽¹⁾. Sau khi thành lập, Đoàn 759 bắt tay ngay vào xây dựng kế hoạch vận chuyển, trong đó nhấn mạnh đến phương thức vận chuyển, phương pháp tiến hành và hướng đột phá. Về phương tiện vận chuyển, đề án chỉ rõ, trước mắt tận dụng những phương tiện thô sơ, nửa hiện đại. Sau đó tổ chức nghiên cứu để có các đội tàu tương đối hiện đại, trọng tải lớn, có thể hoạt động quanh năm, không phụ thuộc vào thời tiết, gió bão; khi có thời cơ, sẽ sử dụng những đội tàu có sức chở 200 đến 500 tấn/chiếc; về phương châm vận chuyển, kết hợp hoạt động hợp pháp và bất hợp pháp; lấy hoạt động hợp pháp làm phương thức chủ yếu. Trong quá trình vận chuyển, đơn vị phải chủ động, táo bạo, bất ngờ, lợi dụng

(1) Bộ Tư lệnh Hải quân, *Lịch sử Hải quân nhân dân Việt Nam (1955-2005)*, Nxb QĐND, H.2001, tr. 98.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

sơ hở của địch để đưa hàng đến bên; đồng thời phải có các phương án linh hoạt để đối phó khi bị phát hiện. Trong trường hợp bị địch phát hiện, phải kiên quyết chiến đấu bảo vệ hàng; nếu cần thì cho nổ tàu để giữ bí mật. Về hướng đột phá, Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng quyết định hướng đột phá của Đoàn sẽ là Nam Bộ, sau đó sẽ phát triển ra Khu 5.

Sau một thời gian xây dựng, ổn định tổ chức biên chế, chuẩn bị tàu thuyền và đi trinh sát thực địa, trung tuần tháng 8 năm 1962, Quân uỷ Trung ương quyết định mở đợt vận chuyển vũ khí vào Nam. Từ đây, Đoàn 759 bước vào giai đoạn thực hiện vận chuyển để làm nên con đường huyền thoại trên biển Đông – đường Hồ Chí Minh trên biển⁽¹⁾. 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 lực lượng vũ trang trên chiến trường miền Nam.

Với tinh thần thần tốc, táo bạo, tất cả vì miền Nam ruột thịt, đêm 11 tháng 10 năm 1962 chiếc tàu gỗ gắn máy đầu tiên của Đoàn 759 do đồng chí Lê Văn Một - Thuyền trưởng và đồng chí Bông Văn Dĩa - Bí thư Chi bộ chở hơn 30 tấn vũ khí đầu tiên bí mật rời bến Nghiêng (Hải Phòng), sau 5 ngày vượt biển con tàu cập bến Vàm Lũng (Cà Mau) an toàn đánh dấu một sự kiện quan trọng “đường Hồ Chí Minh trên biển” đã được khai thông. Nhận được tin đó, Bác Hồ kính yêu đã gửi điện động viên, khen ngợi cán bộ chiến sỹ và căn dặn cần rút kinh nghiệm chuyến đi, tiếp tục vận chuyển nhanh hơn nữa, nhiều hơn nữa vũ khí cho đồng bào miền Nam đánh giặc, cho Nam - Bắc sớm sum họp một nhà⁽²⁾. Với tinh thần khẩn trương, quay vòng, tăng chuyến, trong năm 1963, Đoàn 759 đã thực hiện được 23 chuyến, vận chuyển được hơn 1.318,68 tấn hàng hóa⁽³⁾, chủ yếu là vũ khí và thuốc men vào các tỉnh vào Cà Mau, Bến Tre, Trà Vinh, Bà Rịa. Ngoài ra, Đoàn còn đưa đón hàng chục 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, góp phần quan trọng vào việc làm thất bại chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” của đế quốc Mỹ và tay sai, mở rộng vùng giải phóng, tạo thế và lực mới cho cách mạng miền Nam.

Trước sự phát triển nhanh chóng và hoạt động vận chuyển có hiệu quả của

(1) Bộ Tư lệnh Hải quân, *Lịch sử Hải quân nhân dân Việt Nam (1955-2005)*, Sđd, tr.105

(2) *Lịch sử Lữ đoàn Hải quân 125*, Nxb QĐND, H.2001, tr.47

(3) *Tổng kết công tác Đảng, công tác chính trị Hải quân trong vận tải quân sự đường biển chi viện chiến trường miền Nam (1961-1975)*, Nxb QĐND, H. 2004, tr. 26.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đoàn 759, để tăng cường hơn nữa khả năng hoàn thành nhiệm vụ, đảm bảo nhu cầu chi viện ngày càng lớn cho chiến trường, đồng thời nhất quán với nguyên tắc vận tải thủy là gọn nhẹ, chặt chẽ và hết sức tiết kiệm, tháng 9 năm 1963, Quân ủy Trung ương quyết định giao nhiệm vụ vận chuyển bằng đường biển cho Quân chủng Hải quân. Đến ngày 24 tháng 1 năm 1964, Đoàn 759 được điều chỉnh tổ chức, phát triển thành Đoàn 125 Hải quân. Trong thời gian này, xuất phát từ yêu cầu của các chiến trường, Đoàn 125 tập trung đưa hàng vào Khu 9, Khu 8, Khu 7 và Khu Sài Gòn - Gia Định, đồng thời xúc tiến việc mở bến mới chi viện cho chiến trường Khu 5, Khu 6. Kết quả, trong năm 1964, Đoàn 125 tổ chức vận chuyển được 52 chuyến vào chiến trường, với khối lượng lên tới 2.971,26 tấn vũ khí, tăng hơn gấp 2 lần năm 1963. Trong năm 1964, ta còn đột phá đưa 2 chuyến hàng vào các bến mới ở Vũng Rô (Phú Yên) và Lộ Giao (Bình Định).

Từ năm 1965, khi Mỹ đưa quân ồ ạt vào miền Nam, thực hiện chiến lược “Chiến tranh cục bộ”. Dựa vào sức mạnh của vũ khí và công nghệ, đế quốc Mỹ tăng cường đưa tàu chiến vào tuần tiễu vùng biển Nam Bộ, xây dựng thêm các trạm radar kiểm soát, huy động hàng nghìn lượt chiếc máy bay xuất phát từ các tàu sân bay của Hạm đội 7, hàng trăm tàu chiến, cùng với lực lượng Hải quân của quân đội Sài Gòn, tiến hành phong tỏa, kiểm soát gắt gao các cửa sông, cửa biển và vùng hải phận quốc tế, tổ chức săn lùng, chặn bắt tàu thuyền của ta chở hàng từ miền Bắc vào miền Nam. Để đáp ứng nhu cầu vũ khí, đạn dược ngày càng tăng cho chiến trường miền Nam, ta phải tổ chức vận chuyển hàng viện trợ quân sự của các nước anh em bằng tàu biển quốc tế, quá cảnh qua cảng Xi-hanúc Vin (Campuchia). Bằng cách này, Đoàn 125 đã đưa vào chiến trường miền Nam hơn 90.870 tấn hàng hóa, trong đó có 20.473 tấn vũ khí, đạn dược.

Trong giai đoạn từ tháng 10 năm 1968 đến tháng 1 năm 1973, theo sự chỉ đạo trực tiếp của Đảng ủy - Bộ Tư lệnh Quân chủng Hải quân, Đoàn 125 đã chủ động tìm luồng vận chuyển mới, men theo phía Đông các quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa đến Đông Bắc Malaixia, qua Vịnh Thái Lan, khu vực quần đảo Nam Du để đưa tàu cập các bến bãi miền Tây Nam Bộ... Với cách thức mới đó, Đoàn 125 đã tổ chức 42 chuyến tàu vượt biển, trong đó có 7 chuyến tới đích, giao được 301 tấn vũ khí, đạn dược cho Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ. Tuy phải đi vòng rất xa, và phải dự trữ đủ lượng xăng dầu và lương thực cần thiết cho một chuyến đi dài ngày; phải đối mặt với bao thách thức, cam go, nhưng bằng con đường này, Đoàn 125 đã giao được 301 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 Pari được ký kết (1973), thực hiện sự chỉ đạo của Quân ủy Trung

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

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 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...

Như vậy, trong suốt trong 15 năm làm nhiệm vụ vận tải chiến lược quân sự trên biển (1961 - 1975), Đoàn 125 đã huy động được 1.879 lượt tàu thuyền, vận chuyển 152.876 tấn vũ khí trang bị kỹ thuật, thuốc chữa bệnh và 80.026 cán bộ chiến sĩ từ miền Bắc vào miền Nam, chiến đấu hàng trăm trận với máy bay tàu chiến của Mỹ và quân đội Sài Gòn⁽¹⁾. Với những thành tích đã đạt được, Đoàn 125 Hải quân vinh dự được Đảng, Nhà nước hai lần tuyên dương Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân (1967 và 1976), 5 huân chương quân công, 12 huân chương chiến công. 5 tàu và 8 cá nhân được tuyên dương Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Có thể nói, tuyến vận tải chiến lược trên biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành một huyền thoại, một kỳ tích của toàn Đảng, toàn dân và toàn quân ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Đó không chỉ là phương thức chi viện mới hết sức quan trọng, trực tiếp bảo đảm cho các chiến trường ven biển miền Nam, mà còn là một sáng tạo độc đáo của chiến tranh nhân dân trong thời đại Hồ Chí Minh.

Độc đáo bởi, Đường Hồ Chí Minh trên biển thể hiện tầm nhìn chiến lược, một sáng tạo ở tầm chiến lược, trong giải quyết mối quan hệ giữa hậu phương - nhân tố thường xuyên quyết định thắng lợi của chiến tranh. Cùng với Đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, Đường Hồ Chí Minh trên biển tạo nên hai tuyến vận tải chiến lược, bổ sung, hỗ trợ cho nhau, giải quyết nhu cầu của hai hướng chiến lược của chiến trường Nam Bộ: cánh Đông và cánh Tây. Mỗi tuyến vận tải chiến lược có vị trí, vai trò khá độc lập, nhưng đặt trong tổng thể, đã tạo nên hệ thống mạch máu giao thông chủ đạo và hoàn chỉnh để chi viện kịp thời, hiệu quả sức người, sức của cho miền Nam đánh thắng quân thù. Đường Hồ Chí Minh trên biển thể hiện sinh động quyết tâm chiến lược của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân: Tất cả cho tiền tuyến, tất cả để đánh thắng giặc Mỹ xâm lược, vì độc lập tự do của Tổ quốc.

Độc đáo bởi, nó ra đời vào thời điểm khó khăn, gian khổ, ác liệt nhất của cuộc chiến tranh. Trong khi địch được trang bị các loại vũ khí, trang bị hiện đại,

(1) Từ điển bách khoa quân sự Việt Nam, Nxb QĐND, H.2005, tr. 402.

tối tân, ta mới chỉ có những loại tàu thuyền nhỏ bé, thô sơ, nhưng với 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.

Độc đáo còn ở chỗ, Đường Hồ Chí Minh trên biển đã quy tụ được sức mạnh của toàn dân tộc, với một quyết tâm sắt đá không gì lay chuyển, đó là dám đánh, biết đánh và biết thắng Mỹ. Có được như vậy là nhờ Đảng ta đã vận dụng sáng tạo đường lối chiến tranh nhân dân, nghệ thuật giành thắng lợi từng bước trong suốt cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, cũng như trong quá trình thực hiện nhiệm vụ vận tải chi viện chiến lược trên biển. Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ, các lực lượng làm nhiệm vụ, đặc biệt là Quân chủng Hải quân đã nắm chắc tình hình, nhiệm vụ, chủ động xây dựng lực lượng, chuẩn bị phương tiện, huấn luyện chu đáo cho tất cả các lực lượng, kể cả các lực lượng hiệp đồng tác chiến, tạo điều kiện thuận lợi để công tác vận tải đạt kết quả cao nhất; các cấp lãnh đạo, chỉ huy Quân chủng đã tham mưu đúng, tham mưu trúng; chỉ huy thống nhất, quyết đoán, linh hoạt, liên tục và bí mật; triệt để tận dụng thời cơ, đa dạng hóa phương pháp vận tải để chuyển hóa thế trận, làm chủ tình huống.

Trong quá trình mở tuyến vận tải quân sự trên biển, chúng ta còn biết chọn đúng thời cơ; kết hợp hoạt động bí mật và công khai; tàu có thể xuất phát từ nhiều bến (kể cả ở nước ngoài), cập bến ở nhiều điểm; đi trên nhiều cung, tuyến khác nhau, có giai đoạn đi vòng ra biển xa, hải phận 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 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.

Đường Hồ Chí Minh trên biển khẳng định đường lối chiến tranh nhân dân của Đảng ta là đúng đắn, sáng tạo, trong đó Quân chủng Hải quân là lực lượng chủ yếu có vinh dự được trực tiếp tổ chức thực hiện. Đây là một thành công lớn, một phát triển mới của nghệ thuật quân sự Việt Nam thời đại Hồ Chí Minh, là sự kết hợp hữu cơ các giá trị vật chất và tinh thần để tạo nên sức mạnh to lớn và bền vững. Những bài học kinh nghiệm về Đường Hồ Chí Minh trên biển nhất định sẽ trường tồn và phát huy tác dụng to lớn, trực tiếp đối với sự nghiệp bảo vệ chủ quyền biển đảo thiêng liêng của Tổ quốc hôm nay và tương lai.

SỨC MẠNH CHÍNH TRỊ TINH THẦN TRÊN TUYẾN VẬN TẢI BIỂN CHIẾN LƯỢC TRONG KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

Thiếu tướng, PGS, TS. **NGUYỄN VĨNH THẮNG**
Viện trưởng Viện KHXHNVQS

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc ta, tuyến đường Đường Hồ Chí Minh trên biển đã hoàn thành vẻ vang sứ mệnh lịch sử của mình và mãi mãi đi vào lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc như một bản anh hùng ca bất hủ, khẳng định sự sáng tạo vĩ đại của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh, của quân và dân ta.

Sau Hiệp định Giơnevơ năm 1954, đất nước ta vẫn tạm thời chia làm hai miền, miền Bắc tiến lên chủ nghĩa xã hội, đồng bào miền Nam ruột thịt vẫn phải sống dưới ách quân xâm lược và bè lũ tay sai. Mục tiêu độc lập dân tộc, thống nhất đất nước, đưa cả nước lên chủ nghĩa xã hội vẫn chưa được thực hiện trọn vẹn. Quyết tâm giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, hoàn thành sự nghiệp cách mạng dân tộc dân chủ nhân dân ở miền Nam, đưa cả nước đi lên chủ nghĩa xã hội đã trở thành ý chí của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta nói chung và của cán bộ, chiến sỹ Bộ đội Hải quân nói riêng.

Ngày 13 tháng 01 năm 1959, Hội nghị lần thứ 15 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá II đã xác định rõ nhiệm vụ và vạch ra đường lối cho cách mạng



Thiếu tướng, PGS, TS
NGUYỄN VĨNH THẮNG

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

miền Nam trong giai đoạn mới. Khẳng định con đường giải phóng miền Nam phải bằng con đường cách mạng bạo lực. Thực hiện chủ trương của Hội nghị Trung ương lần thứ 15 về nhiệm vụ chi viện cho miền Nam, theo Chỉ thị của Bộ Chính trị, tháng 5 năm 1959, Tổng Quân ủy quyết định thành lập một cơ quan nghiên cứu mở đường vận tải trên bộ để đưa lực lượng, vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam. Tháng 7-1959, Tổng Quân ủy đã quyết định tổ chức đường vận tải trên biển.

Từ việc “Tập đoàn đánh cá Sông Gianh” được thành lập tháng 7 năm 1959, có nhiệm vụ mở đường biển chi viện vũ khí cho chiến trường miền Nam, đã tổ chức chuyến vượt biển đầu tiên, song gặp phải bão gió, sóng to, thuyền bị hỏng lái, chuyến vượt biển không thành nhưng tuyến đường vận tải trên biển vẫn giữ được bí mật tuyệt đối; rồi những chuyến tàu từ miền Nam vượt biển ra Bắc vừa thăm dò, mở đường, vừa nghiên cứu phương tiện vận chuyển trên biển, nếu có điều kiện thì chở vũ khí về, đến việc ra đời Đoàn 759 với nhiệm vụ chi viện vũ khí cho miền Nam bằng đường biển đã đánh dấu quyết tâm không gì lay chuyển nổi của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh về chi viện sức người sức của cho cuộc chiến đấu của quân và dân miền Nam ruột thịt.

Đường Hồ Chí Minh trên biển là tuyến đường mà cán bộ, chiến sỹ ta vừa tận dụng được những thuận lợi lại vừa phải vượt qua nhiều khó khăn, nguy hiểm. Vùng biển của ta gần với Biển Đông rộng lớn, có đường hàng hải quốc tế đi qua với mật độ tàu thuyền đi lại rất đông. Ven biển Nam Bộ có nhiều kênh rạch, nhiều tàu bè của dân cư làm ăn là điều kiện thuận lợi để lực lượng vận tải của ta có thể lợi dụng để trà trộn với thuyền dân vận chuyển hàng hoá chi viện cho chiến trường miền Nam. Tuy nhiên, vùng biển đảo từ vĩ tuyến 17 trở vào phía Nam do Mỹ và chính quyền Sài Gòn kiểm soát, khi xa bờ, việc xác định vị trí tàu sẽ gặp khó khăn vì vùng biển mới, lạ và ít các mục tiêu địa văn. Địa hình khu vực miền Trung nước ta lại trống trải hơn, khó khăn cho công tác nguy trang tàu thuyền. Hơn nữa, các yếu tố địa hình, thời tiết, khí hậu thủy văn như bão, đá ngầm, bão gió, dòng chảy, sương mù, đêm tối... cũng ảnh hưởng lớn đến hoạt động của các lực lượng làm nhiệm vụ trên biển chi viện miền Nam.

Đường Hồ Chí Minh trên biển là nơi hội tụ đầy đủ sức mạnh chính trị - tinh thần của quân và dân ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Sức mạnh chính trị - tinh thần trên tuyến đường chiến lược vận tải biển là biểu hiện của ý chí quyết tâm giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, thực hiện mục tiêu độc lập dân tộc và đi lên chủ nghĩa xã hội; tình cảm của hậu phương lớn đối với tiền tuyến lớn; tinh thần khắc phục khó khăn, chịu đựng

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

gian khổ, hy sinh, ý chí, quyết tâm, bản lĩnh, trí tuệ, lòng dũng cảm, sự thông minh, sáng tạo của cán bộ, chiến sỹ Hải quân nhân dân Việt Nam. Họ luôn luôn thể hiện bản lĩnh chính trị vững vàng, dũng cảm, mưu trí, sáng tạo, thông minh, quyết đoán, táo bạo, nhất là những lúc 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 tinh thần vượt qua mọi khó khăn, thử thách, ác liệt khi phải đối mặt với kẻ thù, với thiên nhiên, với những tình cảm riêng tư để bảo vệ bí mật cho con đường vận tải chiến lược - Đường Hồ Chí Minh trên biển. Những chuyến vượt biển là những chuyến đi của tình đồng chí, đồng đội, lòng yêu thương gắn bó như anh em ruột thịt, đồng cam, cộng khổ, sẵn sàng nhận khó khăn, hy sinh về mình, giành thuận lợi, sự sống cho đồng đội, của tinh thần đoàn kết, kề vai sát cánh chiến đấu giữa quân đội với nhân dân; của tinh thần cảnh giác cách mạng, ý thức và hành động kỷ luật tự giác, nghiêm minh của cán bộ, chiến sỹ Hải quân.

Sức mạnh chính trị - tinh thần trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển được *biểu hiện phong phú, sinh động trong các hoạt động* của các cán bộ, chiến sỹ Hải quân nhân dân Việt Nam và của đồng bào hai miền Nam Bắc trong phục vụ chi viện sức người, sức của cho miền Nam chiến đấu và chiến thắng.

Đó là hoạt động của cán bộ, chiến sỹ Hải quân trong việc trực tiếp vận tải chở vũ khí, trang bị và bộ đội từ miền Bắc vào chiến trường miền Nam trong những chuyến đi đầy khó khăn, gian khổ và căng thẳng. Mỗi một chuyến tàu ra đi, cán bộ, chiến sỹ phải đối mặt với những thiếu thốn, nhọc nhằn, những sự cố trên đường, những lần gặp địch, những lúc lạc bến, những ngày thả trôi, đói khát, say sóng và mưa nắng thất thường; thậm chí ra đi là xác định cảm tử, xác định hy sinh. Đó là, hoạt động của đồng bào miền Bắc trong việc giúp cán bộ, chiến sỹ Hải quân ổn định nơi ăn ở để làm nhiệm vụ, tham gia làm nhiệm vụ đóng tàu từ tàu gỗ đến tàu vỏ sắt và tham gia vận chuyển hàng hóa, vũ khí, trang bị để các đoàn tàu vận chuyển vào Nam. Đó là hoạt động của đồng bào và chiến sỹ miền Nam trong việc tìm kiếm bến, bãi, bốc dỡ, vận chuyển hàng hóa, vũ khí và bảo vệ các con tàu. Đó là sự giúp đỡ, đùm bọc, chở che của nhân dân địa phương, các đơn vị ở các bến, bãi đối với cán bộ, chiến sỹ trong những điều kiện vô cùng khó khăn, ác liệt dưới mưa bom, bão đạn của kẻ thù và sự khắc nghiệt của địa hình, khí hậu, thời tiết.

Như vậy, sức mạnh chính trị - tinh thần trên tuyến đường chiến lược vận tải biển là một trong những nhân tố quan trọng, góp phần vào thắng lợi của dân tộc

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Sức mạnh ấy được bắt nguồn từ những nhân tố cơ bản sau:

Một là, đường lối chính trị, quân sự đúng đắn, sáng tạo của Đảng ta, đứng đầu là Chủ tịch Hồ Chí Minh kính yêu.

Đảng ta, đứng đầu là Chủ tịch Hồ Chí Minh đã trung thành, vận dụng và phát triển sáng tạo lý luận Mác - Lênin, lý luận về chiến tranh nhân dân, về xây dựng lực lượng vũ trang nhân dân vào điều kiện cụ thể của chiến tranh cách mạng và lực lượng vũ trang cách mạng ở nước ta; kế thừa và phát huy truyền thống và kinh nghiệm đánh giặc giữ nước của dân tộc ta; kết hợp với những kinh nghiệm quý báu của quân đội và nhân dân các nước xã hội chủ nghĩa vào điều kiện cụ thể của nước ta để đề ra đường lối chính trị, quân sự đúng đắn, sáng tạo. Đó là đường lối chính trị lãnh đạo toàn dân hoàn thành cách mạng dân tộc dân chủ nhân dân ở miền Nam, đồng thời tiến hành cách mạng xã hội chủ nghĩa ở miền Bắc, kết hợp độc lập dân tộc với chủ nghĩa xã hội, kết hợp chủ nghĩa yêu nước với chủ nghĩa quốc tế vô sản. Đó là đường lối kháng chiến toàn dân, toàn diện và lâu dài, dựa vào sức mình là chính, đồng thời ra sức tranh thủ viện trợ quốc tế.

Đó là quyết định đúng đắn của Bộ Chính trị, của Tổng Quân ủy về tổ chức đường vận tải chiến lược trên biển để đưa lực lượng, vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam, thực hiện quyết tâm chiến lược của Đảng ta là kịp thời chi viện vũ khí đạn dược cho lực lượng vũ trang và nhân dân miền Nam đánh thắng các chiến lược “Chiến tranh đặc biệt”, “Chiến tranh cục bộ” và “Việt Nam hóa chiến tranh” của Mỹ và tay sai. Chính đường lối chính trị, quân sự đúng đắn, sáng tạo của Đảng ta là ngọn cờ tập hợp lực lượng, động viên, cổ vũ quân và dân ta nói chung, cán bộ, chiến sỹ Hải quân nhân dân Việt Nam nói riêng phát huy tinh thần yêu nước, vượt qua mọi khó khăn, gian khổ, hy sinh, quyết chiến quyết thắng kẻ thù xâm lược.

Hai là, sự quan tâm chỉ đạo, động viên, cổ vũ của Chủ tịch Hồ Chí Minh, của các đồng chí lãnh đạo Đảng, Quân ủy Trung ương, Bộ Tư lệnh Quân chủng Hải quân.

Đêm 11 tháng 10 năm 1962, chuyến thuyền gỗ đầu tiên chở 30 tấn vũ khí rời bến Đồ Sơn, Hải Phòng lên đường đi Cà Mau... Ra tiền đoàn thủy thủ có các đồng chí Phạm Hùng, Nguyễn Chí Thanh, Trần Văn Trà... Đồng chí Phạm Hùng thay mặt Trung ương Đảng căn dặn và đặt niềm tin vào các thủy thủ... Đồng chí Bông Văn Dĩa thay mặt anh em hứa hoàn thành nhiệm vụ, đáp ứng lòng mong mỏi của Đảng bộ và nhân dân Nam Bộ. Và khi tin vui thắng lợi của

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chuyến chở vũ khí đầu tiên vào Cà Mau được báo cáo lên Chủ tịch Hồ Chí Minh, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, Bác Hồ đã điện biểu dương cán bộ, chiến sỹ, công nhân đã đóng góp công sức lập nên chiến công xuất sắc đó. Bác đã chỉ thị: Nhanh chóng rút kinh nghiệm, tiếp tục vận chuyển nhanh, nhiều vũ khí hơn nữa cho đồng bào miền Nam đánh giặc, cho Nam - Bắc sớm sum họp một nhà ⁽¹⁾.

Ba là, sự quan tâm giúp đỡ của hậu phương miền Bắc đối với tiền tuyến và tinh thần, ý chí quyết tâm của đồng bào, đồng chí miền Nam trong việc quyết tâm vận chuyển lực lượng và vũ khí chi viện cho miền Nam.

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, hậu phương miền Bắc xã hội chủ nghĩa là nơi chi viện sức người, sức của cho tiền tuyến lớn miền Nam chiến đấu và chiến thắng. Sức mạnh chính trị - tinh thần trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển bắt nguồn từ sự quan tâm giúp đỡ, cổ vũ to lớn của hậu phương miền Bắc đối với tiền tuyến miền Nam. Đúng như V.I.Lênin đã khẳng định: "...mọi biện pháp giúp đỡ của hậu phương đối với Hồng quân đều lập tức tăng cường sức mạnh của Hồng quân, nâng cao tinh thần của họ, giảm bớt số người ốm đau và tăng thêm năng lực tấn công của họ" ⁽²⁾.

Trong khi chờ phương thức vận chuyển vũ khí từ miền Bắc bằng đường biển vào miền Nam, dưới sự chỉ đạo của Trung ương, các tỉnh Nam Bộ đã tích cực, chủ động chuẩn bị bến, bãi và cho thuyền ra miền Bắc vừa thăm dò, mở đường, vừa nghiên cứu phương tiện vận chuyển trên biển và nếu có điều kiện thì chở vũ khí về miền Nam. Từ giữa năm 1961 đến đầu năm 1962, mặc dầu gặp rất nhiều khó khăn, nhưng 5 con thuyền của Nam Bộ đã ra tới miền Bắc và những người con của thành đồng Tổ quốc đã được Chủ tịch Hồ Chí Minh, đồng chí Lê Duẩn và các đồng chí trong Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương đón tiếp ân cần.

Bốn là, thường xuyên tiến hành tốt công tác đảng, công tác chính trị cho cán bộ, chiến sỹ trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Tiến hành tốt công tác đảng, công tác chính trị là một trong những biện pháp quan trọng để củng cố và phát triển tinh thần chiến đấu của quân đội. Chủ tịch Hồ Chí Minh yêu cầu: "Phải tăng cường công tác chính trị... tăng cường sự lãnh đạo của Đảng trong quân đội" ⁽³⁾.

(1) Trích theo "Nhớ về những con tàu "Không số". Nxb QĐND, H, 2007, tr. 20.

(2) V.I.Lênin Toàn tập, Nxb TB, M 1977, tập 41, tr. 395

(3) Hồ Chí Minh toàn tập, tập 7, Nxb CTQG, H.2000, tr. 14

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Để phát huy sức mạnh tổng hợp, trước hết là sức mạnh chính trị - tinh thần, đồng thời, khắc phục những khó khăn của ta trong việc thực hiện nhiệm vụ trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển, trong công tác chuẩn bị mọi mặt cho hoạt động của lực lượng vận tải trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển, Đảng ủy và Bộ tư lệnh Quân chủng Hải quân, Đoàn 759 - tiền thân của Lữ đoàn 125 ngày nay đã tập trung sức tiến hành nhiều biện pháp, hình thức hoạt động công tác đảng, công tác chính trị. Ngay sau khi được thành lập, cùng với công tác tập luyện kéo lưới, chịu đựng sóng gió, lấy phương hướng theo sao, theo địa hình... là công tác bồi dưỡng chính trị và xây dựng quyết tâm cho cán bộ, chiến sỹ. Tập đoàn đánh cá Sông Gianh đã tổ chức nhiều đợt học tập để nâng cao giác ngộ chính trị, lập trường giai cấp, ý thức căm thù địch cho cán bộ, chiến sỹ, từ đó xây dựng tinh thần dũng cảm, hy sinh, chịu đựng gian khổ. Trong qua trình hoạt động, công tác Đảng, công tác chính trị đã tiến hành giáo dục chính trị, tư tưởng một cách hết sức sâu rộng, làm cho mỗi cán bộ, chiến sỹ thấm nhuần sâu sắc ý nghĩa to lớn về nhiệm vụ của cán bộ, chiến sỹ trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Những biện pháp tiến hành công tác đảng, công tác chính trị, đặc biệt là những bức thư, điện động viên của Bác Hồ, của Quân ủy Trung ương, của Bộ Tư lệnh Quân chủng Hải quân đã làm cho mọi cán bộ, chiến sỹ quán triệt sâu sắc ý nghĩa to lớn về nhiệm vụ của cán bộ, chiến sỹ trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển, trên cơ sở đó xây dựng cho cán bộ, chiến sỹ tinh thần khắc phục khó khăn, chịu đựng gian khổ, hy sinh, quyết chiến, quyết thắng.

Như vậy, có thể thấy sức mạnh chính trị - tinh thần trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển là kết tinh của sức mạnh tinh thần dân tộc Việt Nam trong quá trình dựng nước và giữ nước được nâng lên một tầm cao mới trong thời đại Hồ Chí Minh. Sức mạnh chính trị - tinh thần đó bắt nguồn từ đường lối chính trị, quân sự đúng đắn, sáng tạo của Đảng ta, đứng đầu là Chủ tịch Hồ Chí Minh; từ sự quan tâm giúp đỡ, động viên, cổ vũ của Chủ tịch Hồ Chí Minh, của Quân ủy Trung ương, của Bộ Tư lệnh Quân chủng Hải quân, của hậu phương miền Bắc đối với tiền tuyến miền Nam, đến ý chí quyết tâm của cán bộ, chiến sỹ, đồng bào miền Nam và việc thường xuyên tiến hành tốt công tác đảng, công tác chính trị trong cán bộ, chiến sỹ trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Sức mạnh chính trị - tinh thần trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển đã được khơi dậy đến đỉnh cao trong Chiến dịch

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Hồ Chí Minh lịch sử với “Đại thắng mùa Xuân 1975” góp phần giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước.

Kỷ niệm 50 năm Đường Hồ Chí Minh trên biển, tự hào về sức mạnh chính trị - tinh thần vô địch của quân đội và nhân dân ta nói chung, của cán bộ, chiến sỹ trên tuyến đường chiến lược vận tải biển - Đường Hồ Chí Minh trên biển nói riêng, lực lượng vận tải Hải quân tiếp tục phát huy bản chất tốt đẹp, truyền thống vẻ vang của Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng; thực hiện tốt phương hướng xây dựng Hải quân nhân dân Việt Nam cách mạng, chính quy, tinh nhuệ, hiện đại, trước hết là xây dựng sức mạnh chính trị - tinh thần, trên cơ sở đó phát huy tốt vai trò của vũ khí trang bị kỹ thuật, của khoa học và nghệ thuật quân sự Việt Nam... tạo nên sức mạnh tổng hợp bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo, thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc, góp phần xây dựng và củng cố nền quốc phòng toàn dân, xây dựng quân đội nhân dân vững mạnh, bảo vệ vững chắc Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa trong thời kỳ mới.

Đường Hồ Chí Minh trên biển để lại những bài học kinh nghiệm quý giá cho công cuộc xây dựng lực lượng vũ trang, bảo vệ chủ quyền biển đảo thiêng liêng của Tổ quốc trong giai đoạn cách mạng hiện nay. Một trong những bài học đó là phải nắm chắc tình hình địch, âm mưu, thủ đoạn, quy luật hoạt động của chúng trên các vùng biển, ven bờ và ngoài khơi; phát huy thế trận quốc phòng toàn dân, chiến tranh nhân dân để tạo được những yếu tố bí mật, bất ngờ, huy động được sức mạnh của các lực lượng cùng tham gia; nghiên cứu, vận dụng sáng tạo các phương thức vận tải, xử lý linh hoạt và có những đối sách thích hợp với từng tình huống trên biển. Trong tương lai vẫn phải duy trì vận tải quân sự bằng đường biển nhưng phải chủ động nghiên cứu, chuẩn bị trước các cơ sở pháp lý đối với các loại tàu thuyền và phương tiện khác nhau (với tàu thuyền vận tải quân sự, với tàu thuyền giả dạng). Công tác ngoại giao nói chung, đối với quân sự nói riêng, cần chủ động đi trước đón đầu, nhằm tạo môi trường thuận lợi cho hoạt động vận tải, tiếp tế chiến lược trên biển... Kết hợp chặt chẽ giữa vận tải quân sự với tác chiến trên từng con tàu, tác chiến trên bộ, vừa bảo đảm vận chuyển hàng tới đích vừa đảm bảo giữ bí mật, an toàn về người và vũ khí, trang bị kỹ thuật.

*(Tài liệu Hội thảo đường Hồ Chí Minh trên biển
Con đường của ý chí và sức sáng tạo Việt Nam)*

TUYẾN VẬN TẢI CHIẾN LƯỢC HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN VỚI NHỮNG CHUYẾN HÀNG QUÂN SỰ CHI VIỆN CHO CHIẾN TRƯỜNG KHU 5 TRONG KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

Thiếu tướng **LÊ VĂN HOÀNG**
Phó Chính ủy Quân khu 5



Thiếu tướng
LÊ VĂN HOÀNG

Mạng lưới vận tải là huyết mạch nối liền hậu phương với tiền tuyến, là yếu tố quan trọng tạo nên sức mạnh trong tiến hành các hoạt động tác chiến. Để cách mạng miền Nam giành thắng lợi trước kẻ thù lớn mạnh, đòi hỏi ta phải có lực lượng, có vũ khí trang bị... Yêu cầu phải có những tuyến đường chi viện chiến lược. Dưới ánh sáng của Nghị quyết Trung ương 15, đường Trường Sơn ra đời (1959). Đầu năm 1960, Bộ Chính trị quyết định mở rộng tuyến vận tải chi viện chiến lược, trước mắt phải mở đường biển chuyển vũ khí vào miền Nam ⁽¹⁾. Ngày 23 tháng 10 năm 1961, Đoàn 759 vận tải quân sự đường biển thành lập ⁽²⁾. Nhiệm vụ chủ yếu của Đoàn 759 là chở vũ khí vào miền Nam. *Giữa cuối năm 1964, Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Bộ Tổng Tham mưu phối hợp với Bộ Tư lệnh Hải quân nghiên cứu mở bến, thực hiện chi viện vũ khí cho Khu 5.*

(1) Ngày 27.1.1960, "Tập đoàn đánh cá sông Gianh" khởi hành chở 5 tấn vũ khí, thuốc chữa bệnh vào Liên khu 5. Sau đó, hàng phải thả xuống biển để giữ bí mật, cán bộ chiến sĩ trên thuyền bị địch bắt. Chuyến hàng đầu tiên trên đường Hồ Chí Minh trên biển vào Liên khu 5 không thành công.

(2) Tháng 1.1964, Đoàn 759 đổi phiên hiệu thành Đoàn 125.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Lúc này, trên chiến trường Khu 5, địch dùng “trục thẳng vận”, “thiết xa vận” tiến hành “bủa lưới phóng lao” các căn cứ cách mạng, hòng buộc ta phải bị động đối phó để chúng rảnh tay gom dân lập “ấp chiến lược”, nhằm “tát nước bắt cá”. Liên tiếp trong ba năm (1962 - 1964), địch mở ba cuộc hành quân quy mô lớn vào căn cứ Nước Là - mật khu Đổ Xá (Trà My, Quảng Nam) - “thủ đô kháng chiến” của Khu 5. Trước những khó khăn của phong trào cách mạng Khu 5 ⁽¹⁾, tháng 6 năm 1964, đồng chí Võ Chí Công - Bí thư Khu ủy 5, chủ trì Hội nghị Thường vụ Khu ủy kiểm điểm công tác phá ấp giành dân. Hội nghị quyết định quán triệt đường lối cách mạng bằng việc học tập Nghị quyết Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương lần thứ 9 (12/1963), chủ trương của Bộ Chính trị: *Địch dùng chiến tranh đánh nhân dân, nhân dân phải dùng chiến tranh cách mạng để giải phóng; phải chuyển mạnh về quân sự, phải đánh mạnh hơn nữa, rộng hơn nữa*. Hội nghị Thường vụ Khu ủy 5 (6.1964) đánh dấu sự chuyển biến lớn trong công tác phá ấp giành dân, chỉ đạo đấu tranh vũ trang ở những giai đoạn tiếp theo trên chiến trường.

Sau Hội nghị Thường vụ Khu ủy (6/1964), khí thế cách mạng ở Khu 5 lên cao. Tuy nhiên, vũ khí trang bị cho các đơn vị lại rất thiếu thốn. Trước yêu cầu của chiến trường, Khu 5 điện xin Trung ương chi viện thêm vũ khí. Vũ khí tuy không phải là quyết định nhưng là yếu tố đặc biệt quan trọng, có tác động trực tiếp đến hiệu quả tác chiến trong từng trận đánh, chiến dịch. Lúc này, công tác vận tải trên đường Trường Sơn chi viện cho toàn chiến trường miền Nam nói chung, chiến trường Khu 5 nói riêng gặp vô vàn khó khăn. Năm 1962 - 1963, địch tăng cường các hoạt động càn quét đánh phá, đường Trường Sơn Đông của ta bị tê liệt. Địch còn móc nối với phản động Lào, tung biệt kích thám báo để tìm “bằng chứng” về đường Trường Sơn Tây, nhằm gây sức ép với ta trên mặt trận ngoại giao, cản phá việc vận chuyển trên tuyến đường này. Trong hoàn cảnh đó, Trung ương quyết định chi viện vũ khí cho Khu 5 bằng đường Hồ Chí Minh trên biển, là sự kiện có ý nghĩa lịch sử rất to lớn.

So với Nam Bộ, đường biển vào Khu 5 có ngắn hơn, đặc điểm địa hình ven biển Khu 5 có nhiều eo, vịnh lớn nhưng lại trống trải, việc triển khai đặt bển không thuận lợi. Ở những cửa sông lớn, tàu ta có thể cập bển thì địch đã triển khai xây dựng đồn bốt. Ngoài khơi, lực lượng tàu thuyền, radar, máy bay địch kiểm soát gắt gao. Trong hoàn cảnh đó, thực hiện chỉ thị của trên, Bộ Tư lệnh Hải quân phối hợp với Quân khu 5 tổ chức nhiều đội công tác về phối hợp với

(1) Trong hồi ký của mình, đồng chí Võ Chí Công đánh giá “Khu 5 đánh địch theo kiểu “chọi trâu”, hai bên đánh nhau giằng co ở giáp ranh”.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

các tỉnh ven biển, tiến hành nghiên cứu địa hình, xác định được các bến có thể tiếp nhận vũ khí: Bình Đào (Quảng Nam), Đạm Thủy (Quảng Ngãi), Lộ Giao (Bình Định), Vũng Rô (Phú Yên). Trong quá trình đi điều tra mở bến, đoàn trinh sát có 11 đồng chí thì 5 đồng chí anh dũng hi sinh vì bị địch phục kích.

Các bến ở Khu 5 phần lớn là bến ngang, không có cầu cảng, tàu vào rất dễ bị lộ. Việc cập tàu vào bến ngang rất khó. Vùng bờ sóng to, bãi cát thoải nên tàu rất dễ mắc cạn, không vào được gần, việc bốc dỡ hàng vì thế cũng không thuận lợi như ở Nam Bộ. Đoàn 125 chuẩn bị hai phương án khi đưa hàng vào Khu 5: *Một*, lấy hàng hết trong đêm là thuận lợi nhất; *hai*, nếu hàng dỡ không xong mà trời sáng hoặc khi địch nghi ngờ thì thả hàng xuống biển, đánh lạc hướng địch không cho chúng xác định được điểm thả hàng để bến mò vớt sau. Ngày 1 tháng 11 năm 1964, Tàu 401 do Thuyền trưởng Phạm Vạn, Chính trị viên Đặng Văn Thanh chỉ huy, cập bến Lộ Giao (Bình Định). Biển có sóng lớn, tàu mắc cạn và hỏng nặng. Bến tập trung lực lượng bốc dỡ 30 tấn hàng (chủ yếu là súng đạn) đưa về vị trí an toàn. Mặc dù đồn địch đóng cách đó không xa, nhưng chúng không ngờ ta có thể đưa vũ khí vào được Lộ Giao.

Với sự kiện tàu 401 gặp nạn, bến Lộ Giao có khả năng bị lộ, Đại tướng Võ Nguyên Giáp chỉ thị: Không sử dụng bến Lộ Giao nữa, tìm bến mới ở Phú Yên. Vũng Rô được chọn làm điểm tiếp nhận hàng cho liên tỉnh Phú Yên - Khánh Hoà - Đắk Lắk đang rất thiếu vũ khí. Đầu tháng 7 năm 1964, Bộ Tư lệnh Phân khu Nam thành lập⁽¹⁾ trực tiếp chỉ huy lực lượng vũ trang liên tỉnh Phú Yên - Khánh Hòa - Đắk Lắk. Bộ Tư lệnh Phân khu phát động phong trào: *“Tác chiến tiêu diệt, tiêu hao thật nhiều sinh lực địch, bồi dưỡng ta, xây dựng đơn vị cơ sở vững mạnh, đi đôi với phong trào phá ấp giành dân”*⁽²⁾. Phong trào đấu tranh dâng cao, thực tiễn đặt ra vấn đề phải tiêu diệt nhiều xe thiết giáp M113 - phương tiện quân sự chủ công của địch trong chiến thuật “thiết xa vận”. Chiến trường cho chúng ta kinh nghiệm bắn hạ máy bay địch bằng những loại súng bộ binh thông thường, nhưng để bắn cháy xe thiết giáp M113 điều quan trọng là phải có súng hỏa lực B40, B41. Thực hiện chủ trương chuyển mạnh sang đấu tranh quân sự thì vấn đề quan trọng hàng đầu là phát triển các đơn vị vũ trang, tạo nên những “quả đấm thép” mạnh, áp đảo quân địch mới có thể giành được thắng lợi trên chiến trường. Đến cuối năm 1964, toàn tỉnh Phú Yên có 3.987 du kích, nhưng chỉ được trang bị 468 khẩu súng⁽³⁾. Như vậy, cần thiết phải tăng cường vũ khí phát triển lực lượng vũ trang của ta.

(1) Đồng chí Lư Giang làm Tư lệnh trưởng, đồng chí Năm Phổ - Bí thư Liên tỉnh ủy kiêm Chính ủy Phân khu.

(2) Bộ CHQS tỉnh Phú Yên, *Phú Yên 30 năm chiến tranh giải phóng (1945 - 1975)*, Sở VH TT tỉnh Phú Yên, 1993, tr233.

(3) Bộ CHQS tỉnh Phú Yên, *Phú Yên 30 năm chiến tranh giải phóng (1945 - 1975)*, Sở VH TT tỉnh Phú Yên, 1993, tr239.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Giữa năm 1964, ta làm chủ được nhiều đoạn bờ biển ở Phú Yên. Đây là cơ sở thực tiễn để tổ chức tiếp nhận hàng chi viện tại Vũng Rô. Vũng Rô là một vịnh nhỏ, nằm sát Quốc lộ 1 dưới chân đèo Cả, có độ sâu cho tàu trọng tải lớn cập bến. Hàng trăm du kích, thanh niên được chọn lựa làm nhiệm vụ xây dựng cầu cảng, bốc hàng dưới tàu lên và tổ chức cất giấu. Cầu cảng bằng gỗ được làm từ lúc chập choạng tối đến trước 0 giờ phải xong, bốc hàng xong phải tháo gỡ để địch không phát hiện. Đồng chí Trần Suyền - Thường vụ Tỉnh ủy Phú Yên - được Đảng ủy Phân khu Nam cử phụ trách công tác tổ chức đón tàu nhận hàng từ miền Bắc vào. Ở miền Bắc, Tàu 41 của Đoàn 125 được chọn đi chuyến đầu tiên vào Vũng Rô.

Tháng 10 năm 1964, Khu 5 bị lụt lớn. Hàng nghìn thôn xóm bị ngập chìm trong nước. Núi lở chôn vùi một số buôn làng của đồng bào dân tộc ít người và một số bệnh xá, cơ quan và đơn vị sản xuất của ta. Nạn đói đe dọa khắp nơi. Kẻ thù thì tuyên bố: Trận lụt có giá trị như cuộc phản công của mấy sư đoàn. Lợi dụng thiên tai, chúng dùng xe bọc thép lội nước đánh phá quyết liệt hơn nữa vào phong trào cách mạng. Khó khăn tưởng chừng không thể khắc phục nổi. Càng khó khăn, quân dân Khu 5 càng gan góc, kiên cường, anh dũng vượt qua. Cả nước cùng chung nỗi lo của Khu 5. Việc cung cấp vũ khí, lương thực cho Khu 5 càng trở nên bức thiết.

Để đáp ứng yêu cầu của chiến trường, lúc 0 giờ ngày 16 tháng 11 năm 1964, Tàu 41 do đồng chí Hồ Đắc Thạnh làm Thuyền trưởng, đồng chí Trần Hoàng Chiêu làm Chính trị viên, chở 45 tấn vũ khí rời bến Bãi Cháy (Quảng Ninh) vào Khu 5. Đến 23 giờ ngày 28 tháng 11, tàu cập bến Vũng Rô. Hàng hoá nhanh chóng được chuyển vào cất giấu an toàn trong các hang núi. Sau chuyến đầu tiên thắng lợi, Tàu 41 nhận nhiệm vụ thực hiện chuyến thứ hai. Đêm 20 rạng ngày 21 tháng 12 năm 1964, tàu xuất phát. Ngoài vũ khí, tàu còn chở 3 tấn gạo (quà của Bộ Tư lệnh Hải quân). Đêm 25 tháng 12, tàu cập bến Vũng Rô an toàn. Tiếp nhận viện trợ từ hậu phương miền Bắc xã hội chủ nghĩa, Phân khu Nam kịp thời phân phối gần 1 vạn khẩu súng các loại và hàng chục tấn đạn, thuốc nổ, thuốc chữa bệnh cho các đơn vị vũ trang của 3 tỉnh trong Phân khu. Riêng ở Phú Yên, du kích được trang bị thêm 2.000 khẩu súng trường⁽¹⁾. Những khó khăn về vũ khí của Phân khu Nam được khắc phục một bước, thực lực hậu cần kháng chiến của từng tỉnh được tăng cường, các lực lượng vũ trang cách mạng nhờ đó mà phát triển mạnh cả về số lượng lẫn chất lượng.

(1) Bộ CHQS tỉnh Phú Yên, *Phú Yên 30 năm chiến tranh giải phóng (1945 - 1975)*, Sở VHNT tỉnh Phú Yên, 1993, tr239-240.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Ngày 28 tháng 1 năm 1965, Tàu 41 chở 45 tấn vũ khí, thực hiện chuyến vận chuyển thứ ba. Ngày 31 tháng 1, tàu đến Vũng Rô giao hàng và trở lại miền Bắc mà địch vẫn không phát hiện được hành động của ta. Ngày 1 tháng 2 năm 1965, Tàu 143, do đồng chí Lê Văn Thêm làm Thuyền trưởng, đồng chí Phan Văn Bảng làm Chính trị viên, chở 63 tấn vũ khí dự định vào bến Lộ Giao (Bình Định); nhưng gặp lúc địch tăng cường kiểm soát trên biển, nên Tàu 143 được lệnh chuyển vào Vũng Rô. Đến 23 giờ ngày 15 tháng 2 năm 1965, Tàu 143 cập bến. Hàng hóa nhanh chóng được bốc dỡ lên bờ, ta chuyển được lên căn cứ phần lớn vũ khí. Sau đó, tàu gặp nạn nên không ra khơi ngay trong đêm, phải đậu lại bến. Lúc này, trận đánh Đèo Nhông - Dương Liễu (Bình Định) đang diễn ra, địch dùng trực thăng đến tải thương và tình cờ chúng phát hiện được Tàu 143 - Tuyến vận tải quân sự chiến lược trên biển chi viện vũ khí cho Khu 5 đã bị lộ. Địch đánh phá ác liệt khu vực Vũng Rô. Đại tướng Võ Nguyên Giáp chỉ thị: Phải ngừng ngay việc vận chuyển bằng đường biển vào miền Nam. Thường vụ Đảng ủy Quân chủng Hải quân họp đánh giá: *Đây là một tổn thất nghiêm trọng có tính chiến lược*. Sau sự kiện này, tính chất bí mật bất ngờ không còn nữa, quá trình vận chuyển của Quân chủng bước sang giai đoạn mới đối mặt quyết liệt với địch.

Qua các chuyến vận chuyển, Vũng Rô tiếp nhận gần 200 tấn vũ khí⁽¹⁾, bổ sung kịp thời cho các lực lượng vũ trang Phân khu Nam. Riêng ở Phú Yên, đến đầu năm 1965, ta trang bị đủ vũ khí cho các đơn vị tập trung của tỉnh, huyện và dân quân du kích, riêng lực lượng du kích có 6.963 người, được trang bị gần 3.000 khẩu súng các loại⁽²⁾ (tăng 2.976 người và 2.532 súng so với cuối năm 1964). Xưởng quân giới bảo đảm được nguyên vật liệu (đặc biệt là thuốc nổ TNT) để sản xuất các loại lựu đạn, mìn, thủ pháo có uy lực sát thương cao. Xưởng cũng tiến hành nghiên cứu sản xuất mìn phá rào, mìn chống tăng, mìn và lựu đạn gài. Thật ra, địch đã có sự nghi ngờ trước sự xuất hiện đồng thời của loại vũ khí mới cùng cỡ nòng 7,62mm (AK) được trang bị cho các đơn vị lực lượng vũ trang cách mạng trên chiến trường ven biển Khu 5, nhưng chúng vẫn không phát hiện được gì thêm cho đến khi diễn ra “sự kiện Vũng Rô”.

Với sự chi viện tích cực của hậu phương lớn miền Bắc xã hội chủ nghĩa qua đường Hồ Chí Minh trên biển bằng những chuyến hàng vào bến Lộ Giao và Vũng Rô, vượt mọi khó khăn, gian khổ, đầu tháng 12 năm 1964, phong trào tiến công và nổi dậy của quân và dân Quân khu 5 lại rộ lên trên khắp các địa

(1) Bộ CHQS tỉnh Phú Yên, *Lịch sử ngành Hậu cần lực lượng vũ trang tỉnh Phú Yên (1945 - 1975)*, Sở VHHT tỉnh Phú Yên, 2005, tr94.

(2) Bộ CHQS tỉnh Phú Yên, *Phú Yên 30 năm chiến tranh giải phóng (1945 - 1975)*, Sở VHHT tỉnh Phú Yên, 1993, tr242.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

bàn. Trung đoàn bộ binh 2, Tiểu đoàn đặc công 409 và các lực lượng địa phương tiêu diệt chi khu quân sự, quận lỵ An Lão (Bình Định). Đây là đòn tiến công mạnh mẽ và bất ngờ của ta trên toàn tuyến. Quân địch nhanh chóng bị tiêu diệt. Chiến thắng An Lão góp phần minh chứng cho sự lớn mạnh của lực lượng vũ trang Quân khu 5, làm chần động bộ máy chính quyền và quân đội địch ở Bình Định. Phong trào cách mạng còn phát triển mạnh ở Quảng Nam, Quảng Ngãi, Phú Yên. Đến cuối năm 1964, quân dân Khu 5 phá được 1.248 “ấp chiến lược” ở đồng bằng và 292 “ấp chiến lược” ở rừng núi. Vùng căn cứ kháng chiến được mở rộng, liên hoàn, phát triển vững chắc, tạo thế uy hiếp các căn cứ quân sự của Mỹ và chính quyền Sài Gòn.

Lúc này, trên đường Trường Sơn, nhờ kết hợp vận tải gùi thồ với vận tải cơ giới nên khối lượng hàng vận tải vào chiến trường miền Nam trong năm 1964 tăng gấp 4 lần so với năm 1963. Từ cuối năm 1964, qua đường Trường Sơn, Mặt trận B3 được tăng cường lực lượng. Có sự chi viện to lớn của miền Bắc xã hội chủ nghĩa qua đường Hồ Chí Minh trên bộ và đường Hồ Chí Minh trên biển, đầu năm 1965, Mặt trận B3 và Quân khu 5 lại tổ chức tiến công mạnh mẽ tuyến phòng thủ phía Bắc Quân khu II địch, giành thắng lợi lớn ở Pleiku, Dương Liễu - Đèo Nhông. Đặc biệt, chiến thắng Đèo Nhông đánh dấu bước trưởng thành về khả năng đánh tiêu diệt gọn tiểu đoàn địch của chủ lực Quân khu 5. Trong trận đánh này, gần 10 xe M113 của chúng bị bắn cháy.

Đường Hồ Chí Minh trên biển với quá trình vận chuyển vũ khí vào Khu 5 có ý nghĩa lịch sử to lớn. Tiếp nhận những chuyến hàng quân sự từ miền Bắc, những khó khăn về vũ khí của Khu 5 nhanh chóng được khắc phục, thực lực hậu cần kháng chiến của tỉnh Phân khu Nam Quân khu 5 được tăng cường, các lực lượng vũ trang cách mạng có sự phát triển mạnh về số lượng và chất lượng. Những chuyến “tàu không số” còn mang đến cho Khu 5 tình thương của Đảng, Bác Hồ và của đồng bào miền Bắc ruột thịt, tô thắm thêm tình đoàn kết giữa quân dân hai miền trong thực hiện nhiệm vụ cách mạng, củng cố niềm tin chắc thắng, thiết thực cổ vũ tinh thần chiến đấu cho cán bộ, chiến sĩ trên các chiến trường.

Sau “sự kiện Vũng Rô”, địch dùng radar, tàu thuyền chiến đấu, máy bay kiểm soát khá chặt chẽ vùng biển. “Sự kiện Vũng Rô” tuy gây cho ta tổn thất lớn, nhưng không dập tắt được ý chí tiếp tục chi viện cho chiến trường miền Nam của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 trên tuyến vận tải xuyên biển mang tên Bác Hồ kính yêu. Phương châm vận chuyển trong tình hình mới được xác định rõ là: “Táo bạo, bí mật, tránh địch là chính, gặp địch không tránh được thì chiến đấu dũng cảm, ngoan cường, bảo vệ bí mật nhiệm vụ”. Theo đó, đêm 26 tháng

11 năm 1966, Tàu 41 cập bến Đức Phổ (Quảng Ngãi) giao nhận chuyên hàng vào nơi tập kết an toàn. Ngày 16 tháng 12 năm 1966, Tàu 43 lên đường vào Khu 5 nhưng bị địch theo dõi sát sao, không thể nghi binh lừa địch, nên đành quay lại miền Bắc chờ thời cơ mới. Sang năm 1967, theo chỉ thị của Quân ủy Trung ương, Quân chủng Hải quân tạm thời dừng vận chuyển bằng đường biển vào Nam Bộ để chờ hàng chi viện cho chiến trường Khu 5 với yêu cầu mỗi địa phương được một chuyến hàng. Trong năm 1967, Đoàn 125 tổ chức 5 chuyến vào Khu 5 nhưng bị địch ngăn chặn rất quyết liệt, 3 chuyến phải quay về, 2 chuyến do Tàu 43 và Tàu 198 đảm nhiệm vào được bến Sa Huỳnh, Ba Làng An (Quảng Ngãi), nhưng cán bộ, chiến sĩ ta phải phá hủy tàu để bảo vệ bí mật. Để chi viện cho quân dân ta ở miền Nam Tổng tiến công và nổi dậy Tết Mậu Thân (1968), Đoàn 125 chuẩn bị 4 tàu xuất phát từ 4 địa điểm khác nhau trong một đêm vào chiến trường Nam Bộ, Khu 5 để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ của chiến trường, đồng thời để phân tán sự theo dõi của địch. Tàu 165 vào bến Vàm Lũng (Cà Mau), Tàu 235 vào bến Hòn Hèo (Khánh Hòa), Tàu 43 vào bến Ba Làng An (Quảng Ngãi) và Tàu 56 vào bến Lộ Giao (Bình Định). Cả 4 tàu đều gặp địch và đi vào lịch sử bằng những trận chiến đấu anh dũng trên vùng biển do địch kiểm soát. Trong đó, chỉ có tàu 235 thả được hàng xuống bến. Sau đợt vận chuyển này, Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Quân chủng Hải quân tạm thời ngừng vận chuyển trực tiếp chi viện cho chiến trường miền Nam.

Dưới sự lãnh đạo tài tình sáng suốt của Đảng, có sự chi viện của hậu phương lớn xã hội chủ nghĩa, với sự hy sinh thầm lặng, cao cả của cán bộ, chiến sĩ Đoàn vận tải quân sự 125 Hải quân, mặc dù kẻ thù có quân số đông, được trang bị phương tiện chiến tranh hiện đại, quân và dân Khu 5 anh dũng chiến đấu cùng cả nước đi từ thắng lợi này đến thắng lợi khác. Đường Hồ Chí Minh trên biển và những chuyến hàng quân sự chi viện cho chiến trường Khu 5 trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước để lại những bài học kinh nghiệm quý báu về xây dựng bến bãi, cầu tàu, tiếp nhận vũ khí, đánh trả quân địch... đối với địa bàn Khu 5 - Nam Trung Bộ (khác biệt với địa bàn Nam Bộ). Đó là những bài học kinh nghiệm rất cần được nghiên cứu chuyên sâu, để kế thừa, phát triển và vận dụng trong điều kiện mới của sự nghiệp bảo vệ chủ quyền biển đảo của Tổ quốc hôm nay.

ĐÁNH GIÁ THỰC CHẤT CỦA CHIẾN TRƯỜNG BIỂN VÀ TUYẾN ĐƯỜNG VẬN TẢI CHIẾN LƯỢC TRÊN BIỂN MANG TÊN HỒ CHÍ MINH TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

Phó Đô đốc **NGUYỄN VĂN TÌNH**

Nguyên Ủy viên Trung ương Đảng

Nguyên Chính ủy Quân chủng Hải Quân

Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước là cuộc chiến tranh vĩ đại nhất trong lịch sử đấu tranh chống ngoại xâm vô cùng oanh liệt của dân tộc Việt Nam. Thắng lợi đó, như Báo cáo Chính trị của Ban Chấp hành Trung ương Đảng tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IV đã khẳng định: *“Mãi mãi được ghi vào lịch sử dân tộc ta như một trong những trang chói lọi nhất, một biểu tượng sáng ngời về sự toàn thắng của chủ nghĩa anh hùng cách mạng và trí tuệ con người, đi vào lịch sử thế giới như một chiến công vĩ đại của thế kỷ XX, một sự kiện có tầm quan trọng quốc tế to lớn và có tính thời đại sâu sắc”*⁽¹⁾. Đây cũng là một trong những giai đoạn hào hùng nhất của lịch sử quân sự Việt Nam, giai đoạn phát triển đường lối tiến hành chiến tranh nhân dân đến đỉnh cao và xây dựng lực lượng vũ trang nhân dân, nâng tư tưởng và nghệ thuật quân sự Việt Nam lên một tầm cao mới.

Nhìn lại cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, chúng ta không thể không nghĩ đến những chiến công của quân và dân ta trên chiến trường sông biển, trong đó có những chiến công trên con đường vận tải biển chiến lược mang tên Hồ Chí Minh, chi viện sức người, sức của từ miền Bắc vào chiến trường miền Nam. Con

(1) Văn kiện Đảng toàn tập (tập 37) Nxb CTQG, H.2005, tr. 471

đường huyết mạch ấy đã trở thành một trong những yếu tố hết sức quan trọng cấu thành nên chiến thắng vĩ đại của dân tộc và sẽ được thế hệ hôm nay và mai sau tiếp tục nghiên cứu. Bởi lẽ, còn nhiều điều bí ẩn về con đường huyền thoại ấy vẫn chưa được khám phá.

Để thấy hết những chiến công trên chiến trường sông biển trong kháng chiến chống đế quốc Mỹ, phải đánh giá đúng thực chất chiến trường biển từ năm 1954 đến 1975. Biển trong lịch sử nước ta là không gian chiến lược đặc biệt quan trọng đối với quốc phòng - an ninh. Với diện tích hơn một triệu ki lô mét vuông, bờ biển dài trên 3.200km, địa hình bờ biển quanh co, khúc khuỷu, có nhiều dãy núi chạy lan ra biển, chiều ngang đất liền có nơi chỉ rộng khoảng 50 kilômét, nên việc phòng thủ từ hướng biển luôn mang tính chiến lược. Mạng lưới sông ngòi chằng chịt chảy qua các miền của đất nước, chia cắt đất liền thành nhiều khúc, cắt ngang các tuyến giao thông chiến lược Bắc-Nam. Ở nhiều nơi, núi chạy lan ra sát biển, tạo thành những địa hình hiểm trở, những vịnh kín, xen lẫn với những bờ biển bằng phẳng, thuận tiện cho việc trú đậu tàu thuyền và chuyển quân bằng đường biển. Hệ thống quần đảo và đảo trên vùng biển nước ta cùng với dải đất liền ven biển thuận lợi cho việc xây dựng các căn cứ quân sự, điểm tựa, pháo đài, trạm gác tiền tiêu, hình thành tuyến phòng thủ nhiều tầng, nhiều lớp, với thế bố trí chiến lược hợp thế trên bờ, dưới nước, tạo điều kiện thuận lợi để bảo vệ, kiểm soát và làm chủ vùng biển. Đồng thời, đây cũng là những lợi thế để bố trí lực lượng, cơ sở đảm bảo hậu cần, vũ khí trang bị kỹ thuật.... Vùng biển nước ta nằm trên tuyến giao thông đường biển, đường không thuận lợi, nối liền Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương. Sử dụng đường biển sẽ có nhiều thuận lợi trong việc cơ động chuyển quân và tiếp tế hậu cần, tận dụng được yếu tố bất ngờ. Biển trong lịch sử đã trở thành chiến trường rộng lớn để cha ông ta triển khai thế trận quốc phòng toàn dân, thế trận an ninh nhân dân để phòng thủ bảo vệ Tổ quốc. Biển và hải đảo là một phần không thể thiếu trong sự phát triển, tạo nên bản sắc văn hóa dân tộc Việt Nam.

Chiến trường biển trong công cuộc giữ nước nói chung, trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước nói riêng, đóng vai trò hết sức quan trọng. Nhìn lại lịch sử, chúng ta có thể nhận thấy, do lợi thế quan trọng của chiến trường biển, thực dân Pháp và sau này là đế quốc Mỹ, đưa quân vào Việt Nam chủ yếu trên hướng biển. Cách nhìn của các nhà quân sự Pháp, Mỹ về chiến trường biển khi đem quân xâm lược Việt Nam ở nhiều góc độ khác nhau. Song họ đều nhận thấy tiến công từ hướng biển là con đường thuận lợi nhất, bởi đây là hướng mở, dễ triển khai lực lượng, và vấp phải sự kháng cự của đối phương yếu nhất. Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã từng nhấn mạnh: “Do nước ta có vị trí quan trọng, có bờ biển

dài, nhiều sông lớn, nên từ xa xưa tới nay kẻ địch bên ngoài thường lợi dụng biển và sông để xâm lược nước ta”. Đế quốc Pháp, từ những năm 30 của thế kỷ 20 đã đem quân đồn trú ở Hoàng Sa, các đảo lớn ven bờ như Côn Tô, Vạn Hoa, Cát Bà ở phía Bắc; Côn Sơn, Phú Quốc ở miền Nam; chú trọng xây dựng hệ thống các cảng biển như Hòn Gai, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cam Ranh, Sài Gòn... Đế quốc Mỹ, khi thay chân Pháp “tiếp quản” miền Nam, càng coi trọng hơn việc nghiên cứu chiến trường biển, từ đó tập trung xây dựng lực lượng tác chiến trên biển cả xa bờ và gần bờ, giúp đỡ chế độ Sài Gòn tổ chức đồn trú ở Hoàng Sa, Trường Sa, đồng thời củng cố hệ thống nhà tù trên các đảo như Côn Sơn, Phú Quốc do thực dân Pháp để lại.

Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí Minh đã sớm nhận thấy vai trò to lớn của chiến trường sông, biển. Lời huấn thị của Bác khi về thăm Quân chủng Hải quân năm 1961: “Ngày trước ta chỉ có đêm và rừng. Ngày nay ta có ngày, có trời, có biển. Bờ biển ta dài, tươi đẹp, ta phải biết giữ gìn lấy nó”, là một minh chứng cụ thể biển, đảo trong tư tưởng của Người vừa là một bộ phận cấu thành Tổ quốc, đồng thời có một vị trí hết sức quan trọng. Vì thế, dù đất nước còn gặp rất nhiều khó khăn, Đảng và Bác Hồ đã sớm có chủ trương xây dựng lực lượng tác chiến trên biển chuyên trách. Lực lượng ấy ngày càng phát triển, thực sự đóng vai trò nòng cốt của chiến tranh nhân dân trên biển.

Với thái độ khách quan, chúng ta có thể nhìn nhận thế trận trên biển sau ngày miền Bắc hoàn toàn giải phóng (1954) cơ bản vẫn là thế trận còn nhiều hạn chế đối với chúng ta. Hay nói cách khác, hướng biển là nơi xung yếu nhất, trở thành hướng tiến công đánh phá thường xuyên của Mỹ-ngụy nhằm phá hoại công cuộc xây dựng CNXH ở miền Bắc. Với thế mạnh về hải quân và không quân, Mỹ-ngụy cơ bản kiểm soát toàn bộ vùng biển, trong đó đáng chú ý là: kiểm soát và khống chế toàn bộ tuyến đường hàng hải, nhất là những tuyến đường vào các cửa sông, hải cảng lớn như Hải Phòng, Hòn Gai, Cửa Hội, Cửa Gianh, Nhật Lệ ... gây khó khăn cho việc giao thương của miền Bắc xã hội chủ nghĩa (XHCN) với các nước. Đặc biệt, chúng phong tỏa con đường tiếp tế của các nước XHCN cho cách mạng Việt Nam, cũng như con đường tiếp tế của miền Bắc cho chiến trường miền Nam. Cũng với ưu thế đó, các tàu khu trục, tuần dương của Mỹ luôn áp sát gần bờ, dùng pháo lớn bắn vào đất liền. Chúng còn dùng xuồng thả biệt kích, thám báo, bí mật xâm nhập phá hoại các cơ sở kinh tế, quân sự ven bờ, bắt cóc ngư dân đánh cá... gây cho chúng ta không ít thiệt hại. Đến trước năm 1965, cơ bản sự chống trả của ta đối với các cuộc tiến công từ hướng biển vẫn còn hạn chế. Bởi lẽ, tổ chức lực lượng của Hải quân, phòng không - không quân còn mỏng, lại đảm nhiệm quản lý vùng biển rộng, bờ biển

dài từ Móng Cái đến Cửa Tùng (đến 1963, quân số của Cục Hải quân khoảng hơn 8.331 người), lực lượng tàu tuần tiễu chưa mạnh, các đài trạm quan sát bố trí rải rác vùng ven biển. Thực tế, cho đến giữa năm 1966, Thường vụ Đảng ủy Quân chủng họp bàn và xác định chủ trương: “Trong điều kiện địch mạnh, ta yếu về trang bị kỹ thuật và địch thường xuyên hoạt động xa bờ phải nắm vững thời cơ đánh địch gần bờ, đồng thời tích cực nghiên cứu tìm mọi cách đánh địch xa bờ”. Điều đó cho thấy, Hải quân Nhân dân Việt Nam (HQNDVN) vào thời điểm đó vẫn chưa thực sự đủ mạnh để tác chiến vùng biển xa. Mục tiêu vẫn là lợi dụng địa hình hiểm trở, che giấu lực lượng, nắm chắc thời cơ, khi địch tiến gần bờ sẽ tiến hành các đòn đánh. Đây là một chủ trương hoàn toàn đúng đắn.

Thế trận chiến tranh trên biển được thay đổi, nhất là sau đánh thắng trận đầu ngày 2 và 5 tháng 8 năm 1964, một biên đội tàu phóng lôi của HQNDVN tiến công đánh đuổi tàu khu trục Ma-đốc của Hải quân Mỹ khi chúng ngang nhiên xâm phạm vùng biển miền Bắc và sau đó là chiến công của Hải quân và quân dân miền Bắc bắn rơi 8 máy bay, bắt giặc lái Mỹ. Chỉ khi lực lượng của Hải quân ta đã được phát triển, nhất là lực lượng tàu chiến đấu, các căn cứ hải quân hình thành, các trạm ra đa, đài quan sát bố trí dày hơn, lực lượng phòng không - không quân cũng đã phát triển, đồng thời chúng ta tiến hành nhiều trận đánh cả trên không, trên biển thắng lợi thì cục diện chiến trường biển đã có những bước chuyển đổi căn bản, nhất là sau khi chúng ta đánh thắng cuộc leo thang đánh phá miền Bắc bằng không quân và hải quân của đế quốc Mỹ lần thứ nhất của Mỹ-ngụy (từ 7/2/1965 đến 01/11/1968) và lần thứ 2 (1969-1972), thì hải quân và không quân của Mỹ-ngụy không còn mặc sức hoành hành trên vùng trời, vùng biển miền Bắc. Tuy nhiên, ở vùng biển xa và miền Nam cơ bản chúng vẫn làm chủ chiến trường.

Đánh giá đúng thực chất chiến trường biển trong giai đoạn đầu cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước để thấy hết những khó khăn và những chiến công của quân và dân ta trên hướng biển. Đặc biệt, để thấy hết tính chất vĩ đại và huyền thoại của con đường vận tải chiến lược mang tên Hồ Chí Minh trên biển. Nhiều người, kể cả các nhà nghiên cứu quân sự Mỹ, đã nhiều lần nêu câu hỏi: Tại sao với sự phong tỏa, kiểm soát gắt gao như vậy mà vẫn tồn tại một con đường vận tải chiến lược trên biển?

Việc mở con đường vận tải trên biển chi viện cho miền Nam và những chiến công trên con đường biển mang tên Hồ Chí Minh thể hiện tầm nhìn chiến lược của Đảng và Bác Hồ kính yêu, của Quân ủy Trung ương. Từ Hội nghị lần thứ 15 Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khóa II), bằng việc phân tích đúng đắn tình hình, Đảng ta xác định “con đường giải phóng miền Nam là con đường

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

cách mạng bạo lực” và để thực hiện được nhiệm vụ đó, miền Nam cần phải nhận được sự chi viện bằng sức người, sức của từ miền Bắc, miền Nam cần phải có nhiều vũ khí để đánh Mỹ. Từ chủ trương đó, những tuyến đường tiếp tế vận chuyển sức người, sức của cho miền Nam dần hình thành, đi vào hoạt động. Có thể kể đến 5 tuyến đường chủ yếu: Đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn trong những năm chiến tranh với tổng chiều dài gần 2 vạn km, có 120.000 cán bộ, chiến sỹ, thanh niên xung phong phục vụ, đã duy trì sự tồn tại 16 năm (gần 6000 ngày đêm), vận chuyển hơn 1 triệu tấn hàng, vũ khí, hơn 2 triệu lượt người vào chiến trường, hàng chục vạn người đã hy sinh; con đường tiếp tế xăng dầu với tổng chiều dài khoảng 5000 kilômét từ biên giới Việt-Trung và các cảng biển miền Bắc vào miền Nam; tuyến đường tiếp tế bằng đường không; việc tiếp tế thông qua hệ thống ngân hàng và con đường Hồ Chí Minh trên biển. Với nhiều phương thức, thông qua nhiều con đường khác nhau, chiến trường miền Nam luôn nhận được sự hậu thuẫn vững chắc từ miền Bắc XHCN, đã không ngừng tiến công địch cho đến ngày toàn thắng.

Khi quyết định mở tuyến đường vận tải chiến lược trên biển, Trung ương Đảng và Quân ủy Trung ương đã có sự lãnh đạo, chỉ đạo chặt chẽ từ việc khảo sát nắm tình hình, tổ chức nhiều chuyến đi thử nghiệm, trinh sát, đến việc xác định phương thức vận chuyển phương tiện cũng như tổ chức hệ thống lãnh đạo, chỉ huy chặt chẽ, chỉ định những đồng chí có kinh nghiệm để trực tiếp chỉ đạo, điều hành nhiệm vụ rất quan trọng này.

Khai thông con đường đã khó, việc giữ bí mật con đường lại càng khó khăn hơn, bởi hành trình của những con tàu “không số” luôn nằm trong khu vực biển địch kiểm soát, chúng huy động lực lượng khá lớn cả máy bay, tàu chiến lùng sục gắt gao, nhất là tuyến đường vào các khu trọng điểm ở Khu 5, Khu 7, Khu 9. Do yêu cầu của cách mạng miền Nam, Trung ương chỉ đạo phải nhanh chóng tăng số lượng tàu vận tải, lượng giãn nước lớn hơn, đồng thời tận dụng yếu tố bí mật, nhanh chóng “vận chuyển nhanh hơn nữa, nhiều hơn nữa vũ khí cho đồng bào miền Nam giết giặc” theo như lời Bác, ngay khi những chuyến hàng đầu tiên được khai thông, khi những tấn vũ khí đầu tiên đến với lực lượng vũ trang Cà Mau. Sau sự kiện Vũng Rô - Phú Yên (2/1965), yếu tố bí mật không còn, Quân ủy Trung ương quyết định tạm dừng một thời gian (khoảng 9 tháng) để tìm phương thức vận chuyển mới. Đó là một quyết định sáng suốt nhằm làm giảm tổn thất về lực lượng và phương tiện.

Có thể nói quyết định mở con đường vận tải chi viện chiến trường bằng đường biển, sự lãnh đạo, chỉ đạo của Trung ương trong mỗi thời kỳ, mỗi giai đoạn, mỗi chuyến đi thể hiện tài thao lược của Đảng ta và Chủ tịch Hồ Chí

Minh. Đó vừa là sự kế thừa kinh nghiệm truyền thống lịch sử dân tộc, đồng thời là sự sáng tạo mẫu mực, tạo nên sự độc đáo của một thời kỳ đầy gian khổ, ác liệt của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại.

Bàn về con đường Hồ Chí Minh trên biển là nói tới cuộc chiến đấu không cân sức, nói tới thế hệ cán bộ, chiến sỹ của HQNDVN, trực tiếp là Đoàn 125, 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 hy sinh để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ. Thực tế cho thấy, trong những năm 50, 60 của thế kỷ XX, Mỹ-ngụy cơ bản kiểm soát toàn bộ tuyến đường biển. Vì thế, khi tuyến đường vận tải hình thành, mỗi chuyến đi là một cuộc đấu trí căng thẳng, quyết liệt với kẻ thù, với thiên nhiên. Con đường Hồ Chí Minh trên biển trong 14 năm tồn tại, cán bộ, chiến sỹ Đoàn 125 tổ chức gần 1800 chuyến tàu, vận chuyển 150.000 tấn vũ khí, trên 80.000 lượt cán bộ chi viện cho chiến trường, ở những nơi đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn chưa thể vươn tới.

Từ những chuyến đi thử nghiệm đầu tiên theo chỉ đạo của Trung ương Đảng và Bác Hồ, đến khi con đường bị địch phát hiện, ngăn chặn, cán bộ, chiến sỹ lại tiếp tục nghiên cứu tìm ra những phương thức mới. Tiếng gọi “Vì miền Nam ruột thịt” đã thôi thúc họ, biến thành ý chí quyết tâm xóc tới, dám chấp nhận hy sinh. Những lúc địch bao vây bốn phía, cả con tàu là một khối đoàn kết, trong đó thuyền trưởng và chính trị viên tàu là hình ảnh mẫu mực nhất. Khi không thể thoát khỏi sự truy lùng, để giữ bí mật con đường, họ biến con tàu thành một khối thuốc nổ khổng lồ lao vào tàu địch. Khó khăn gian khổ bao nhiêu, họ càng thể hiện phẩm chất sáng ngời về tình đồng đội, đồng chí, thương yêu gắn bó với nhau như anh em ruột thịt, nhận hy sinh về mình, dành sự sống cho đồng đội. Để hoàn thành thắng lợi nhiệm vụ, cán bộ, chiến sỹ đoàn tàu “không số” đã nêu cao ý thức tự lực, tự cường, làm chủ con tàu và vũ khí trang bị, chủ động nắm bắt tình hình, linh hoạt trong xử lý mọi tình huống, khắc phục khó khăn, tìm ra những phương thức vận chuyển độc đáo nhằm vận chuyển nhiều nhất, nhanh nhất sức người, sức của cho miền Nam. Địch phong tỏa gần bờ, ta đi trên vùng biển xa; địch phong tỏa đường biển dài, ta đi phân đoạn, đồng thời khéo léo ngụy trang, nghi binh, bí mật thọc sâu vào bên nhanh chóng và bất ngờ. Duy trì sự tồn tại của con đường, cán bộ, chiến sỹ đã vượt qua hàng chục cơn bão lớn, hàng trăm cuộc vây ráp của kẻ thù, đã khắc phục trên 4000 quả thủy lôi, chiến đấu 30 lần với tàu địch, đánh trả trên 1.200 lần máy bay tập kích. Cùng với đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển đã lập nên kỳ tích hào hùng của cuộc kháng chiến chống xâm lược.

Bàn về con đường vận tải chiến lược trên biển là nói tới hình mẫu tiêu biểu

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

của cuộc chiến tranh nhân dân trên biển, của sự đoàn kết, hiệp đồng tác chiến, trong đó Hải quân nhân dân Việt Nam là lực lượng nòng cốt. Giới cầm quyền Mỹ-ngụy đã không nghĩ được rằng, với sự phong tỏa chặt chẽ, nghiêm ngặt, tổ chức hệ thống bố phòng dày đặc, không thể có sự xâm nhập của Việt cộng từ Bắc vào Nam bằng con đường thủy. Chúng đã nhầm, bởi con đường vận tải chiến lược bằng đường biển đã được đảng bộ, lực lượng vũ trang và nhân dân các tỉnh ven biển che chở. Đó cũng là câu trả lời: Tại sao Mỹ cút, ngụy nhào.

Trong 14 năm tồn tại, con đường vận tải chiến lược trên biển đã xuất phát từ nhiều nơi ở miền Bắc vào tới hàng chục bến bãi ở miền Nam. Để có được những chuyến đi an toàn phải có sự hiệp đồng chặt chẽ, từ việc đưa hàng xuống tàu đến bốc dỡ hàng xuống bến và chuyển hàng đến các chiến trường. Và vì thế, nói tới sự vận hành của con đường cần phải nói tới công lao của Đảng bộ và nhân dân các tỉnh Hải Phòng, Quảng Ninh, Nghệ An, Quảng Bình, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Phú Yên, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Cà Mau... Chính điều đó đã làm cho cuộc chiến tranh chống Mỹ của chúng ta trở thành chiến tranh nhân dân. Không có nhân dân, cuộc kháng chiến của chúng ta không thể giành toàn thắng, đường Hồ Chí Minh không thể tồn tại.

Sự vận hành của con đường biển huyền thoại đã góp phần giúp quân và dân miền Nam mở các chiến dịch lớn, từng bước làm thay đổi cục diện chiến trường. Những chuyến hàng đầu những năm 1960 góp phần làm thất bại “chiến tranh đặc biệt” của Mỹ-ngụy, làm nên chiến thắng Ấp Bắc, Bình Giã; góp phần làm nên cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Mậu Thân 1968, rồi cuối cùng là cuộc hành quân thần tốc làm nên chiến thắng lịch sử trong chiến dịch Hồ Chí Minh, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất Tổ quốc.

Còn nhiều vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu xung quanh những tuyến đường vận tải chiến lược trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Bởi càng hiểu về nó bao nhiêu, chúng ta càng đúc rút được nhiều bài học quý giá để vận dụng trong thực tiễn xây dựng nền quốc phòng toàn dân trên biển, xây dựng HQNDVN cách mạng, chính quy, tinh nhuệ, hiện đại. Trong bối cảnh tình hình tranh chấp chủ quyền biển, đảo đang diễn ra gay gắt, phức tạp, việc bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo đối với nước ta đặt ra yêu cầu cao hơn trong mục tiêu, nhiệm vụ bảo vệ Tổ quốc. Song, những bài học quý báu trong vận tải chiến lược trên biển trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vẫn còn nguyên giá trị, trách nhiệm chúng ta cần nghiên cứu, vận dụng, phát huy lên tầm cao mới.

NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI VỚI TUYẾN VẬN TẢI CHIẾN LƯỢC HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Cách đây gần 50 năm, vào ngày 11 tháng 10 năm 1962, chuyến tàu không số đầu tiên do đồng chí Lê Văn Một và Bông Văn Dĩa chỉ huy chở 30 tấn vũ khí rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng). Gần một tuần đối mặt với nhiều thử thách, hiểm nguy, đến ngày 16 tháng 10, tàu cập bến Vàm Lũng (Cà Mau) an toàn. Chuyến đi lịch sử ấy đã mở lối cho hơn một ngàn chuyến tàu không số vận chuyển nhân lực, hàng hóa vũ khí từ hậu phương lớn miền Bắc chi viện cho chiến trường miền Nam.

Cùng với đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển với cách làm hết sức sáng tạo, dũng cảm của những người thực hiện là tuyến chi viện chiến lược góp phần quan trọng vào sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước, mở ra một trang sử vẻ vang mới cho dân tộc. Con đường ấy đã đi vào huyền thoại của lịch sử dân tộc. Đoàn 125 Hải quân với tên gọi thân thương “Đoàn tàu không số” đến nay vinh dự được Đảng, Nhà nước hai lần tuyên dương danh hiệu “Đơn vị Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân”.

Sát cánh cùng lực lượng hải quân, trên những con “tàu không số” do Phòng Thiết kế tàu thủy thuộc Cục Cơ khí Bộ Giao thông Vận tải thiết kế, các cán bộ chiến sĩ, nhân viên ngành giao thông vận tải (GTVT) đã cống hiến tâm lực, xương máu và tuổi xuân của mình để xây dựng, duy trì sức chiến đấu mãnh liệt của các tuyến chi viện chiến lược, trong đó có đường Hồ Chí Minh trên biển.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Thời kỳ 10 năm (1961 - 1971), với tổng số tàu vào bến là 155 chuyến, chở 6.638 tấn vũ khí trang bị, đi 3.758.000 hải lý, đoàn 125 và các lực lượng ngành giao thông đã đưa hàng ngàn cán bộ vào Nam (không kể 19 chuyến tàu vào tới bến phải quay ra và 6 chuyến đi trinh sát). Các bến Cà Mau, Bến Tre, Trà Vinh, Bà Rịa ở khu vực Nam Bộ và 5 bến ở Khu V thuộc các tỉnh: Phú Yên, Bình Định, Quảng Ngãi, Bình Thuận, Khánh Hòa đã trở thành địa điểm trọng yếu gắn liền với con đường Hồ Chí Minh trên biển.

Trong quá trình vận chuyển, có 30 lần đụng địch, ta đều chiến đấu quyết liệt để bảo vệ tàu và hàng hóa. Bị mất 11 tàu, trong đó có 3 tàu bị địch lấy, phần lớn là mê tàu, do ta chỉ phá được ca bin, tỷ lệ là 7%. So với nhiệm vụ Trung ương giao, thì đoàn hoàn thành xuất sắc, đạt 93% (giao 50%).

Tiếp theo thời kỳ 4 năm (1971 - 1975), việc vận chuyển gặp nhiều khó khăn do địch đánh phá quyết liệt nhưng các đoàn tàu không số vẫn vận chuyển được 411 chuyến, chở 30.137 tấn vũ khí, trang thiết bị, hàng hóa và 2.042 lượt người đi B, hàng trăm xe cơ giới các loại, đi 158.292 hải lý trong chiến dịch VT5 vận chuyển cho chiến trường Quảng Trị, Thừa Thiên và Quân khu V.

Từ ngày 14 đến 29 tháng 4 năm 1975, các lực lượng vận tải bằng đường biển đã chở đặc công hải quân và một bộ phận đặc công Quân khu V tiến công giải phóng các đảo trong quần đảo Trường Sa do quân ngụy Sài Gòn đóng giữ và Cù Lao Thu. Đoàn 371 dùng tàu gỗ vận chuyển hợp pháp theo ven biển từ Nam ra Bắc và từ Bắc vào Nam được 31 chuyến, chở 520 tấn cho Quân khu IX.

Con số vài chục ngàn tấn đi theo đường biển nếu so với sức vận tải của đường Trường Sơn trên bộ thì ít hơn nhiều, nhưng ý nghĩa của nó với cuộc kháng chiến cùng với chiến sĩ, nhân viên ngành Giao thông vận tải và nhân dân thì rất lớn, bởi vì:

Thứ nhất, Con đường Trường Sơn trên đất liền chủ yếu vận tải cho các chiến khu miền núi, miền rừng, miền Đông Nam Bộ. Những vùng ven biển miền Trung và nhất là miền Tây Nam Bộ thì rất khó vận chuyển vũ khí đạn dược qua hệ thống đường bộ. Ở đây chỉ có thể dùng đường biển. Chính con đường Hồ Chí Minh trên biển đã tạo ra sức mạnh chiến đấu trên tất cả mọi vùng: Duyên Hải miền Trung, đồng bằng Nam Bộ. Như một báo cáo thời đó đã xác định: 100 tấn vũ khí đưa vào tới nơi có thể đủ trang bị cho một sư đoàn sử dụng trong nhiều tháng. Như vậy con số mấy chục ngàn tấn kể trên đã có một ý nghĩa sống còn với hàng sư đoàn ở những căn cứ vùng ven biển miền Nam. Đặc biệt, sự kịp thời chi viện những loại vũ khí mới hiện đại, có tính năng chiến đấu cao đã làm thay đổi cách đánh, thay đổi tương quan lực lượng.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Thứ hai, ngoài ý nghĩa sinh tử về việc cung cấp vũ khí và nhu yếu phẩm cho những vùng xa xôi, con đường vận tải biển tuy tổn thất lớn nhưng có ưu thế hơn đường bộ là tốc độ rất cao. Vận chuyển trên đường bộ mất hàng mấy tháng trời mới tới nơi. Vận chuyển trên biển, tuy gian nan, nguy hiểm hơn nhưng nếu không phải quay lại cùng lắm chỉ 1 tuần là hàng đã tới nơi... Vấn đề tốc độ càng có ý nghĩa quan trọng trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân 1975. Lúc đó, để thực hiện chỉ thị “thần tốc”, “đại thần tốc” của Đảng, phải kịp thời chuyển thật nhanh những vũ khí hạng nặng và hàng chục ngàn cán bộ, chiến sĩ vào miền Tây, kịp thời hiệp đồng tác chiến với các cánh quân đường bộ, Đoàn 125 đã vận chuyển thần tốc tới 130 lần với 143 chuyến tàu, chở 8.721 tấn vũ khí hạng nặng gồm 50 xe tăng và đại pháo, đưa 18.741 cán bộ và chiến sĩ, vượt 65.721 hải lý để kịp thời tham gia chiến đấu.

Thứ ba, đường Hồ Chí Minh trên biển rất gian nan, nhưng xét về hiệu quả thì rất cao. Trong 168 chuyến đi, có 30 lần chạm trán phải chiến đấu, không một tàu nào bị bắt sống hay đầu hàng, có 11 lần phải phá hủy tàu, tổn thất về hàng khoảng 7%, có nghĩa là 93% tới đích. 100 tấn vũ khí chở bằng đường thủy, trên một con tàu, chỉ cần 10 - 15 hay tối đa là 20 chiến sĩ. Như thế, tuyến vận tải biển đã đảm đương một phần quan trọng nhiệm vụ chi viện chiến trường, trong những thời điểm khó khăn, vào những địa bàn mà vận tải trên bộ chưa thể vươn tới được.

Thứ tư, ngoài những ý nghĩa về vận tải và tiết kiệm kể trên, con đường trên biển còn đảm đương một sứ mệnh cực kỳ quan trọng, đó là vận chuyển những món hàng “đặc biệt”, có tầm quan trọng sống còn đối với công cuộc kháng chiến ở Việt Nam. Hàng “đặc biệt” có nhiều loại, đó là những thứ máy đặc chủng không thể vận chuyển bằng đường bộ như những dụng cụ đặc biệt về y tế, những chiếc máy đặc chủng của nước bạn giúp đỡ để chế tạo những giấy tờ giả đủ các loại cho cán bộ đi lại công khai trên toàn miền Nam. Đó là những loại hóa chất đặc biệt để chế tạo vũ khí như thuốc nổ để sản xuất các ngòi nổ, ngòi cháy, sản xuất các loại đạn tại các công binh xưởng miền Nam. Trong nhiều trường hợp khẩn cấp, những con “tàu không số” cũng mang theo các loại tiền, nhiều khi tới hàng triệu đô la.

Với ngành GTVT, có thể nói tuyến vận tải Hồ Chí Minh trên biển đã góp phần tạo nên những kỳ tích ghi dấu ấn nổi bật của Ngành trong giai đoạn kháng chiến chống Mỹ. Dưới sự lãnh đạo của Đảng và Bác Hồ kính yêu, Ngành GTVT Việt Nam đã lập nên những kỳ tích huy hoàng, góp phần quan trọng vào chiến thắng của dân tộc trong cuộc kháng chiến chống Mỹ oanh liệt.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Khi nói đến chi viện miền Bắc cho chiến trường miền Nam thì người ta chỉ chủ yếu nghĩ đến đường Trường Sơn, một phần vì sự tàn khốc ở đây: khoảng một triệu tấn bom đạn Mỹ đã tàn phá dọc đường này, làm cho khoảng hai vạn chiến sĩ đã ngã xuống và khoảng 20.000 người bị thương. Các đường tiếp viện khác, tuy đã đóng góp lớn trong việc chi viện cho miền Nam và việc giữ liên lạc giữa hai miền, không được người ta chú ý đến nhiều vì chúng đã được bảo đảm bí mật bởi những người trong cuộc, bởi dân chúng trong nước và những người yêu mến Việt Nam ở nước ngoài. Cũng như con đường mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh trên biển, có một số con tàu, một số cán bộ chiến sĩ đã anh dũng hy sinh, lập công xuất sắc nhưng tất cả đều lặng thầm trong bí mật của biển cả thiêng liêng.

Thắng lợi của sự nghiệp chống Mỹ, cứu nước bắt nguồn từ sự lãnh đạo đúng đắn của Đảng Cộng sản Việt Nam, người đại biểu trung thành cho những lợi ích sống còn của cả dân tộc Việt Nam, một Đảng có đường lối chính trị, đường lối quân sự độc lập, tự chủ, đúng đắn, sáng tạo. Mà con đường Hồ Chí Minh trên biển được hình thành bởi Đường lối của Đảng thể hiện ý chí và nguyện vọng thiết tha của cả dân tộc Việt Nam, đã động viên đến mức cao nhất lực lượng hùng hậu của nhân dân cả nước, kết hợp tiền tuyến lớn với hậu phương lớn, kết hợp sức mạnh của nhân dân ta với sức mạnh của thời đại tạo nên sức mạnh tổng hợp để vượt qua muôn vàn khó khăn trong chiến đấu và chiến thắng giặc Mỹ xâm lược.

Từ kinh nghiệm của những chuyến tàu đầu tiên, đến nay chúng ta có thể vận dụng xây dựng chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của Đảng và Nhà nước vào hoạt động vận tải đường biển, bởi cùng với điều kiện tự nhiên là nước giáp biển, một vị trí rất thuận lợi để phát triển và chuyên chở hàng hoá bằng đường biển. Có thể nói vận tải biển là phương thức vận tải thông dụng nhất, hữu hiệu và được đa số các nhà kinh doanh xuất khẩu lựa chọn bởi những ưu điểm của nó, giá thành thấp, năng lực vận chuyển lớn.

Ngành vận tải đường biển với những con “tàu không số” do Phòng Thiết kế tàu thủy thuộc Cục Cơ khí Bộ Giao thông Vận tải thiết kế là tiền đề cho sự phát triển của ngành đóng tàu chuyên nghiệp, hiện đại Việt Nam cùng với sự phát triển của mạng lưới cảng biển phục vụ cho sự phát triển kinh tế của cả nước. Hệ thống cảng biển Việt Nam bao gồm trên 80 cảng biển lớn nhỏ, trong đó có một số cảng đã và đang được nâng cấp và mở rộng như Hải Phòng, Cái Lân, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Sài Gòn, Cần Thơ. Khối lượng hàng hoá thông qua cảng biển Việt Nam tăng nhanh chóng. Tốc độ tăng trưởng bình quân là 17%/năm. Xu thế vận tải hiện nay là sử dụng tàu có trọng tải lớn, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Sinh thời, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã nói: “*Giao thông là mạch máu của tổ chức. Giao thông tốt thì mọi việc dễ dàng. Giao thông xấu thì các việc đình trệ*”. Câu nói giản dị của Bác không chỉ nhấn mạnh đến vai trò quan trọng của GTVT trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, mà còn là lời nhắc nhở nhiệm vụ đối với những người làm công tác GTVT trong quá khứ, hiện tại và tương lai sau này. Có thể nói lịch sử hình thành, phát triển và trưởng thành của mình, lớp lớp thế hệ cán bộ, công nhân, lao động Ngành GTVT Việt Nam đã luôn theo lời chỉ dạy của Bác Hồ, luôn nỗ lực phấn đấu, góp phần quan trọng vào sự nghiệp đấu tranh giải phóng dân tộc, xây dựng và bảo vệ Tổ quốc của toàn Đảng, toàn dân và toàn quân ta.

65 năm qua gắn liền với sự nghiệp cách mạng của đất nước với nhiều thời kỳ sôi nổi, hào hùng, Ngành GTVT tự hào đã luôn đi đầu trong cuộc kháng chiến với tất cả những con đường có thể mở được, từ đường mòn Hồ Chí Minh trên bộ đến đường mòn Hồ Chí Minh trên biển.

Cố Thủ tướng Võ Văn Kiệt đã khẳng định về đường Hồ Chí Minh trên biển như sau: “*Năm tháng sẽ trôi qua, 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 những 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 kiên cường của dân tộc ta... Tổ quốc và nhân dân sẽ đời đời ghi nhớ công lao của những người đã làm nên kỳ tích Đường Hồ Chí Minh trên biển...*”.

LẬP BẾN VÀ TỔ CHỨC TIẾP NHẬN HÀNG TỪ TUYẾN ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN Ở MIỀN TÂY NAM BỘ

Đại tá, PGS, TS. **TRẦN NGỌC LONG**

Tổng Biên tập Tạp chí Lịch sử Quân sự

Đối với tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển, việc mở đường, vận chuyển, lập bến, giữ bến, tổ chức tiếp nhận và chuyển tiếp hàng quân sự từ hậu phương lớn miền Bắc chi viện cho chiến trường miền Nam là một chu trình khép kín. Mỗi công đoạn đều là những mắt xích không thể thiếu và đều giữ vai trò quyết định sự thành bại của tuyến vận tải chiến lược này. Bài viết này góp phần làm rõ hơn một trong những công đoạn đó: *lập bến, giữ bến và tổ chức tiếp nhận hàng từ tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển vào chiến trường Tây Nam Bộ.*

1. Tuyến đường biển đưa vũ khí vào chiến trường Tây Nam Bộ không phải đến năm 1961 mới ra đời, mà đã được hình thành từ rất sớm ngay những ngày đầu kháng chiến chống thực dân Pháp. Hồi đó, nhóm các ông Dương Quang Đông, Lê Văn Một, Bông Văn Dĩa⁽¹⁾ và một số người khác bằng những chiếc thuyền buồm đã vượt biển qua Campuchia và Thái Lan tìm mua vũ khí, rồi khai mở tuyến đường trên biển đưa vũ khí về vùng căn cứ U Minh phục vụ cho nhu cầu kháng chiến ở đây. Tiếp theo những chiếc thuyền của Cà Mau vượt biển sang Campuchia và Thái Lan tìm mua vũ khí, một số tỉnh ở Tây Nam Bộ cũng đã tìm cách mở đường trên biển để đưa vũ khí về phục vụ yêu cầu kháng chiến của địa phương mình. Tỉnh uỷ các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh tổ chức mở đường biển ra Bắc “xin vũ khí”. Hàng

(1) Lê Văn Một và Bông Văn Dĩa về sau trở thành những thuyền trưởng dày dạn kinh nghiệm và quả cảm của những con “tàu không số”.

chục chuyến tàu vận chuyên vũ khí (có chuyến lấy hàng từ Campuchia, Thái Lan; có chuyến lấy hàng từ miền Bắc, có chuyến lấy từ miền Trung; chuyên chở dăm bảy tấn, có chuyên chở trên chục tấn) nối nhau cập các bến bãi dọc ven biển Tây Nam Bộ. Trên cơ sở rút kinh nghiệm từ những chuyến đi đơn lẻ như vậy, đầu năm 1947, Đoàn vận tải biển Nam Bộ đã được thành lập. Tiếp theo đó, nhiều đơn vị “Bộ đội hàng hải Nam Bộ” của Chiến khu 8 và 9 cũng lần lượt ra đời... Đây chính là tiền đề, là cơ sở để quân và dân Tây Nam Bộ tiếp tục đi tiên phong trong việc khai đường mở bến tiếp nhận sự chi viện của hậu phương lớn miền Bắc sau này.

Trong kháng chiến chống Mỹ, ngay từ khi chưa có Nghị quyết Trung ương 15, Tổng Quân ủy và Bộ Tổng tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam (QĐNDVN) đã bắt đầu nghiên cứu việc tổ chức tuyến vận tải chiến lược chi viện cho cách mạng miền Nam. Các cuộc trao đổi, bàn bạc giữa Phó Thủ tướng Chính phủ, Chủ nhiệm Ủy ban thống nhất Trung ương Phạm Hùng với Tổng Tham mưu trưởng Văn Tiến Dũng và các đồng chí Nguyễn Văn Vịnh, Trần Văn Trà, Lê Đức Anh, Nguyễn Bá Phát... cuối năm 1957 đầu năm 1958, đã đặt nền móng cho sự ra đời một tuyến đường huyền thoại - Đường Hồ Chí Minh trên biển.

Nhận thấy tầm quan trọng đặc biệt của tuyến đường biển trong việc chi viện sức người, sức của cho cách mạng miền Nam, Trung ương Đảng đã chỉ thị cho các tỉnh ven biển Nam Bộ chủ động khẩn trương tổ chức đưa ghe, thuyền vượt biển ra Bắc để khảo sát mở tuyến. Giữa năm 1961, 5 trong số 6 thuyền của các tỉnh Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa được cử đi thăm dò đã đến được miền Bắc bằng nhiều hải trình khác nhau (chỉ có một chiếc buộc phải quay trở lại). Như vậy, tuyến đường vận tải chiến lược trên biển về cơ bản xem như đã hình thành và có đủ cơ sở để đi vào hoạt động. Tuy nhiên, vấn đề đặt ra lúc bấy giờ là hàng sẽ đưa vào đâu? và tổ chức tiếp nhận như thế nào? bởi chỉ cần một sơ suất nhỏ trong khâu “xuống hàng” và tiếp nhận, cất giấu hàng thì không chỉ gây thiệt hại về vật chất, mà còn làm đổ vỡ cả một ý đồ chiến lược. Chính vì vậy mà Quân ủy Trung ương và Bộ Tổng tham mưu (BTTM) đã phân tích và cân nhắc rất kỹ các phương án mở bến và tổ chức tiếp nhận hàng. Bộ Tổng tham mưu đã đề xuất 3 phương án mở bến để các địa phương căn cứ vào tình hình thực tế của mình mà quyết định lựa chọn. Do vùng biển Tây Nam có nhiều đảo lớn như Phú Quốc, Nam Du, Thổ Chu, Hòn Ông, Hòn Bà... nên Phương án 1 mà BTTM đề xuất là *xây dựng các hầm cất giấu hàng tại các đảo này; rồi dùng ghe thuyền trung chuyển vào đất liền*. Phương án hai là *lựa chọn khu vực gần bờ có nhiều tàu thuyền đánh cá của dân hoạt động để xuống hàng, sau đó vớt hàng đưa vào bờ*. Phương án ba là *tìm các cửa sông có địa hình thuận lợi để đưa tàu vào cập bến xuống hàng mà không cần phải trung chuyển*. BTTM cũng xác định *Phương án ba* chỉ là phương án dự phòng, khi mà hai phương án trên không thể thực hiện được.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Để có sự lựa chọn phương án tối ưu trong số các phương án mà trên đã gợi ý, Khu 9 đã thành lập một đơn vị chuyên trách (mang mật danh là HN75) làm nhiệm vụ khảo sát, nghiên cứu các địa bàn ven biển và hải đảo ở Tây Nam Bộ. Trên cơ sở đó, xác định các địa điểm mở bến ở các địa phương đảm bảo sao cho đáp ứng được các yêu cầu của việc tiếp nhận hàng. Qua đề xuất của HN75, Khu ủy Khu 9 đã quyết định chọn các điểm ven biển làm bến tiếp nhận hàng. Như vậy, *Phương án ba* - từ một phương án dự phòng đã được chọn làm phương án chính thức để mở bến tiếp nhận hàng. Đây được coi là một quyết định táo bạo. Khi quyết định chọn phương án này, để bảo đảm yêu cầu giữ bí mật tuyệt đối, Khu ủy đã chỉ đạo các cấp ủy Đảng địa phương tổ chức di dời dân ra khỏi các cửa sông, rạch (những nơi dự định mở bến) từ 5 đến 10 ki-lô-mét; đồng thời hình thành các hành lang bao quanh địa điểm mở bến làm hàng lang bảo vệ vòng ngoài.

Cùng với việc báo cáo Trung ương Cục về quyết tâm mở bến ngay tại các địa bàn ven biển (theo Phương án ba), Khu ủy Khu 9 đã phái hai chiếc tàu trở ra Bắc⁽¹⁾ báo cáo với Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương và BTTM về tình hình hoạt động của địch trên biển Tây Nam và về quyết tâm và kế hoạch mở bến tiếp nhận hàng của quân và dân miền Tây Nam Bộ.

Như vậy, tính từ thời điểm thai nghén cho đến khi tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển chính thức đi vào hoạt động (ngày 11 tháng 10 năm 1962, tàu Phương Đông 1, do các đồng chí Lê Văn Một và Bông Văn Dĩa chỉ huy, chở 30 tấn vũ khí, rời bến Đồ Sơn, đến ngày 19 tháng 10 cập bến Vàm Lũng (Cà Mau) an toàn) là gần 5 năm. Trong quãng thời gian đó, hàng loạt vấn đề xoay quanh việc khai mở tuyến đường chiến lược này đã được đặt ra và giải quyết thành công - từ việc xây dựng kế hoạch, chuẩn bị người và phương tiện, vạch tuyến và khảo sát tuyến... cho đến tổ chức bến bãi tiếp nhận hàng. Điều này không chỉ cho thấy tầm nhìn chiến lược của Đảng, quyết tâm chi viện cho quân và dân miền Nam đánh Mỹ của hậu phương lớn miền Bắc; mà còn thể hiện sự chủ động, quyết đoán và táo bạo của quân, dân miền Nam trong quá trình tạo thế, tạo lực để kháng chiến.

2. Như đã nêu ở trên, sở dĩ Khu 9 chọn Phương án được cho là “dự phòng” và quyết định chọn khu vực ven biển 3 xã Nguyễn Huân (huyện Đầm Dơi), Tân Ân, Viên An (huyện Duyên Hải) làm bến tiếp nhận hàng, vì mấy lý do:

Thứ nhất, việc tập kết, cất giấu hàng tại các đảo vắng trên vùng biển Tây Nam; rồi sau đó dùng ghe thuyền chuyển tải về đất liền (Phương án 1); hoặc thả hàng xuống các khu vực có đông tàu thuyền đánh cá trên biển, rồi ngay trang dùng ghe thuyền vớt hàng đưa vào bờ (Phương án 2) điều tiềm ẩn những nguy cơ rủi

(1) Tàu của Thuyền trưởng Phan Văn Nhờ ra đến Đà Nẵng bị địch bắt giữ; tàu của Thuyền trưởng Bông Văn Dĩa ra đến miền Bắc ngày 1 tháng 8 năm 1962.

ro lớn, dễ bị lộ do phải tổ chức huy động lực lượng chuyên tải lớn, hàng hoá dễ bị thất thoát, khó bảo đảm được yếu tố bí mật cho tuyến đường...

Thứ hai, vùng ven biển từ Nam sông Gành Hào đến kênh Năm Khai Long thuộc khu vực trên có địa hình thuận lợi, cây cối rậm rạp, các cửa sông sâu, tàu có trọng tải trên 30 tấn có thể vào, ra được; các địa điểm xuống hàng, cất giấu hàng thuận tiện. Đặc biệt khu vực này được nối thông với các vùng xung quanh bằng một hệ thống kênh rạch chằng chịt.

Thứ ba, tại vùng biển này, hoạt động của Hải quân địch có phần thưa hơn. Đặc biệt địa bàn này vốn là “cái nôi” của cuộc khởi nghĩa Hòn Khoai, người dân giàu lòng yêu nước, mật độ dân cư thưa thớt, thuận tiện cho việc di dân để bảo đảm yếu tố bí mật bên bãi, kho tàng.

Qua việc lựa chọn phương án tiếp nhận hàng và chọn địa bàn mở bến phù hợp với tình hình thực tế ở địa phương, cho thấy lãnh đạo, chỉ huy Khu 9 ý thức được rất rõ tầm quan trọng đặc biệt của việc xây dựng bến bãi và tổ chức tiếp nhận nguồn chi viện bằng đường biển. Để chuẩn bị đón chuyển tàu đầu tiên vào cập bến an toàn, hàng loạt công việc đã được triển khai tích cực và đồng bộ - từ việc di dân xây dựng bến, kho bãi, tổ chức lực lượng và phương tiện bốc dỡ hàng... cho đến cả việc theo dõi tính toán mực nước thủy triều các cửa sông, tổ chức cảnh giới và bám sát tình hình hoạt động của địch trên địa bàn ...

Ngày 19 tháng 10 năm 1962, Tàu “*Phuong Đông 1*” chở 30 tấn vũ khí, cập bến Vàm Lũng an toàn. Tiếp theo đó, chỉ trong vòng 2 tháng, lần lượt các tàu *Phuong Đông 2,3,4* đều cập bến Vàm Lũng an toàn, mang theo 111 tấn vũ khí và hàng hóa các loại. Sau thành công của cụm bến Cà Mau, đã có thêm nhiều bến tiếp nhận tại Trà Vinh, Bến Tre, Gò Công ra đời...

Tại Trà Vinh có 2 cụm bến và đều nằm ở huyện Duyên Hải. *Cụm bến 1* mở ở khu vực vàm Rạch Cỏ - La Ghi thuộc xã Long Vĩnh; *cụm bến 2* ở khu vực Phước Thiện, Hồ Tàu, Khâu Lầu, Láng Nước (xã Trường Long Hoà). Đêm 17 tháng 3 năm 1963, Trà Vinh đón chuyển tàu chở vũ khí đầu tiên vào bến Phước Thiện.

Tại Bến Tre, việc xây dựng bến bãi tuy có phần muộn hơn, nhưng đến giữa năm 1963 thì cũng cơ bản hoàn tất. Đêm 28 tháng 6 năm 1963, Bến Tre đón chuyển tàu đầu tiên cập bến an toàn. Tại đây có hai cụm bến - *một cụm nằm ở xã Thạnh Phong (huyện Thạnh Phú)* và *cụm thứ hai nằm ở các xã Thừa Đức, Thới Thuận (huyện Bình Đại)*. Các cụm bến ở Bến Tre không chỉ tiếp nhận hàng từ miền Bắc theo đường Hồ Chí Minh trên biển đưa vào; mà còn làm nhiệm vụ trung chuyển hàng từ các bến của Cà Mau và Trà Vinh đưa lên cho các chiến trường miền Trung và Đông Nam Bộ.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Để có thể tiếp nhận, bảo quản và kịp thời đưa đến các chiến trường một khối lượng vũ khí trang bị tương đối lớn trong điều kiện địch thường xuyên bao vây phong tỏa, đánh phá; Trung ương Cục đã thành lập Đoàn 962 (trực thuộc Ban quân sự Miền). Đây là lực lượng nòng cốt trong việc xây dựng bến bãi, kho tàng, tổ chức tiếp nhận và trung chuyển hàng đi các chiến trường. Hoạt động tại các cụm bến bãi không chỉ có lực lượng bốc dỡ, cất giấu và trung chuyển hàng hóa; mà còn có lực lượng hoa tiêu làm nhiệm vụ dẫn dắt tàu ra vào bến; lực lượng chiến đấu bảo vệ tàu và hàng trong tình huống bị địch phát hiện. Phối hợp cùng với Đoàn 962 còn có lực lượng tại chỗ của các địa phương và không thể không nhắc tới sự chở che, cuu mang đùm bọc của người dân trên địa bàn.

Trong quá trình tiếp nhận nguồn vũ khí theo tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển vào chiến trường Tây Nam Bộ, thông thường tàu cập cụm bến của địa phương nào, thì hàng phục vụ cho nhu cầu của chiến trường địa phương đó. Ví dụ tàu vào cụm bến Cà Mau thì hàng chuyển cho chiến trường Cà Mau và vùng ruột Hậu Giang; vào bến Trà Vinh thì đưa ra chiến trường Vĩnh - Trà, vào cụm bến Bến Tre thì đưa ra Khu 8... Tuy nhiên, đó là về mặt lý thuyết, còn trên thực tế, tùy theo tình hình, có khi hàng vào cụm bến của địa phương này nhưng lại được chuyển cho các địa phương bạn; thậm chí một lượng vũ khí tương đối lớn vào các bến Cà Mau nhưng lại được chuyển ra chi viện cho chiến trường miền Đông.

Sau sự kiện Tàu 100 vào bến Cà Mau và Tàu 187 vào bến Trà Vinh bị địch phát hiện, cùng với “sự kiện Vũng Rô”, bắt đầu từ giữa năm 1966, các cụm bến ở Tây Nam Bộ tạm ngưng việc tiếp nhận. Theo đó, các bến ở Cà Mau và Trà Vinh được chuyển giao từ Khu ủy cho Bộ Tư lệnh Quân khu 9 trực tiếp quản lý; riêng cụm bến Bến Tre được giao về cho Tỉnh đội Bến Tre quản lý.

Kể từ khi tàu Phương Đông 1 cập bến Vàm Lũng (ngày 19 tháng 10 năm 1962) cho đến khi xảy ra “sự kiện Vũng Rô” (2/1965), cụm bến Cà Mau đã tiếp nhận 47 chuyến; cụm bến Bến Tre tiếp nhận 19 chuyến; cụm bến Trà Vinh tiếp nhận 13 chuyến. Cũng có số liệu khác được công bố là có 45 chuyến vào Cà Mau, 23 chuyến vào Bến Tre, 12 chuyến vào Trà Vinh⁽¹⁾. Tính đến tháng 4 năm 1975, cụm bến Cà Mau tiếp nhận 76 chuyến với 4.294 tấn hàng, cụm bến Bến Tre tiếp nhận 28 chuyến với 1.386 tấn, cụm bến Trà Vinh tiếp nhận 17 chuyến với 824 tấn.

3. Việc lựa chọn địa điểm để mở bến tiếp nhận hàng phụ thuộc vào nhiều yếu tố; hay nói một cách khác là phải hội đủ các yếu tố “thiên thời, địa lợi, nhân hoà”. Đó phải là nơi có *điều kiện địa hình thuận lợi* (có nhiều cửa sông, cửa lạch tàu ra vào dễ dàng; có điều kiện nguy trang kín đáo; thuận tiện cho việc bốc dỡ, nhưng

(1) Theo số liệu của Đoàn 962

đồng thời cũng thuận tiện cho việc xây dựng kho bãi để cất giấu hàng; có hệ thống kênh rạch liên hoàn để giải tỏa hàng kịp thời cho các chiến trường...). Đó phải là nơi xây dựng được *thế trận lòng dân vững chắc*; dân vừa là tai mắt, vừa che chở, bảo vệ; đồng thời khi cần còn là nguồn nhân lực giải phóng hàng. Đó còn là nơi *địch bộc lộ nhiều sơ hở*, hoặc là nơi cường độ hoạt động của địch thấp. Thiếu một trong các yếu tố kể trên, việc mở bến cũng như hoạt động của bến bãi là vô cùng khó khăn, thậm chí thất bại. Bài học từ một số bến ở miền Tây Nam Bộ cho thấy trong quá trình hoạt động, do tuân thủ một cách máy móc quy chế bảo mật, có bến đã di dân ra quá xa khu vực tiếp nhận hàng; khi cần giải phóng hàng nhanh và nguy trang giấu tàu đã không có đủ nhân lực, dẫn đến hậu quả là lộ bến, tàu bị địch đánh chìm, hàng mất.

Trong số các địa phương ven biển ở Nam Bộ thì các tỉnh miền Tây là địa bàn khá thuận lợi cho việc mở bến. Chính vì vậy mà tuy xa hậu phương lớn miền Bắc nhưng nơi đây lại mở được nhiều bến tiếp nhận, đón được nhiều tàu cập bến và nhận được nhiều vũ khí theo đường Hồ Chí Minh trên biển nhất. Điều đáng nói là trong khi các cụm bến ở miền Đông Nam Bộ và miền Trung tàu cập bến và phải giải phóng hàng xong trong đêm là rời bến trước khi trời sáng; còn tại nhiều cụm bến ở miền Tây, tàu có thể lưu trú qua đêm mà kẻ địch vẫn không phát hiện được. Tại nhiều nơi, trong những tình huống tàu cập bến bị lộ thường là phải hủy tàu; nhưng đối với các cụm bến ở miền Tây thì đó chưa phải là phương án cuối cùng. Trường hợp Tàu 69 là một ví dụ. Đêm 31 tháng 12 năm 1966, sau khi xuống hàng vừa ra khỏi cửa Vàm Lũng thì bị địch phát hiện; Tàu 69 phải quần nhau với 5 tàu chiến và 2 máy bay của địch trong nhiều giờ liền trên biển. Cuối cùng không những không bị địch bắt, không phải hủy tàu, mà Tàu 69 đã vào ém được trong cửa Vàm Lũng an toàn. Nêu một trường hợp điển hình như vậy để thấy rằng ngoài yếu tố quyết định là sự thông minh, sáng tạo, lòng quả cảm và dũng khí tuyệt vời của những con người, kể cả những người trên tàu lẫn trong bến thì yếu tố địa - quân sự cũng là một lợi thế của các bến bãi tiếp nhận hàng ở Tây Nam Bộ.

Nửa thế kỷ đã trôi qua, nhắc đến tuyến đường huyền thoại - Đường Hồ Chí Minh trên biển, là nhiều người liên tưởng ngay đến những con “tàu không số”; nhắc đến những người anh hùng quả cảm gắn với những con tàu vào sinh ra tử trên tuyến đường chiến lược này. Tuy nhiên, còn đó những cái tên bến tiếp nhận như Vàm Lũng, Kiến Vàng, Rạch Gốc...(Cà Mau); Vàm Rạch Cỏ - La Ghi, Phước Thiện, Hồ Tàu, Khâu Lâu, Láng Nước (Trà Vinh); Thạnh Phong, Thừa Đức, Thới Thuận (Bến Tre).. cùng những con người hoạt động và hy sinh một cách thầm lặng tại những cụm bến đó - những con người đã góp phần không nhỏ cho sự thành công của tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển ...

ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN VỚI CUỘC TỔNG TIẾN CÔNG VÀ NỔI DẬY MÙA XUÂN 1975

Đại tá **NGUYỄN VIẾT BÌNH**

Trưởng ban Lịch sử - Tổng kết chiến tranh Lào

Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam

Thượng úy **LÊ VĂN PHONG**

Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam

Sau 21 năm chống Mỹ gian khổ, ác liệt nhưng vô cùng vẻ vang, dân tộc Việt Nam đã làm nên một mùa Xuân lịch sử 1975, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất Tổ quốc. Báo cáo Chính trị của Ban Chấp hành Trung ương Đảng tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IV khẳng định: “*Cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975 là bước phát triển ở giai đoạn chín muồi trong toàn bộ cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, là kết quả hợp thành của tất cả các lực lượng, những yếu tố làm nên sức mạnh tất thắng của nhân dân trong cuộc chiến tranh giữ nước vĩ đại*”⁽¹⁾. Trong những yếu tố đó, đường Hồ Chí Minh trên biển có vai trò đặc biệt quan trọng.

Ngược dòng lịch sử ta thấy, vào cuối những năm 50 của thế kỉ XX, cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc Việt Nam đứng trước nhiều thử thách mới. Vấn đề đặt ra lúc này là làm thế nào để đẩy mạnh kháng chiến ở miền Nam, bởi vì “*con đường phát triển cơ bản của cách mạng Việt Nam ở miền Nam là khởi nghĩa giành chính quyền về tay nhân dân*”⁽²⁾. Tuy nhiên, để có thể tiến hành *bạo lực cách mạng* giành chính quyền theo tinh thần Hội nghị lần thứ 15 Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khoá II) đã xác định, thì miền Nam rất cần

(1) Dẫn theo Đường Hồ Chí Minh - Khát vọng độc lập, tự do và thống nhất Tổ quốc, Nxb QĐND, H.2010, tr.755.

(2) Một số văn kiện của Đảng về chống Mỹ, cứu nước, tập I (1954- 1965), Nxb ST, H.1985, tr.117.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

sự chi viện sức người, sức của từ hậu phương miền Bắc. Giải quyết bài toán học búa đó, tháng 5 năm 1959, Tổng Quân ủy quyết định thành lập một cơ quan nghiên cứu mở đường vận tải trên bộ để đưa lực lượng, vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam. Tiếp đó, tháng 7 năm 1959, Tổng Quân ủy quyết định tổ chức đường vận tải trên biển. Đây là những quyết sách đúng đắn, sáng tạo, mang tầm chiến lược, phù hợp với đòi hỏi của thực tiễn lịch sử, nhưng quan trọng hơn, nó là cơ sở pháp lý dẫn tới sự ra đời của đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh trên bộ và trên biển.

Sau một thời gian nghiên cứu và chuẩn bị, ngày 19 tháng 5 năm 1959, Đoàn vận tải quân sự 559 được thành lập. Lực lượng nòng cốt đầu tiên của Đoàn gồm hai tiểu đoàn 301 và 603. Tiểu đoàn 301 vận tải đường bộ, còn nhiệm vụ của Tiểu đoàn 603 là nghiên cứu và thực hiện ý đồ của Tổng Quân ủy, chi viện vũ khí cho chiến trường bằng đường biển. Tiểu đoàn này đặt tại cửa sông Gianh, tỉnh Quảng Bình, được tổ chức dưới hình thức “*Tập đoàn đánh cá sông Gianh*”⁽¹⁾.

Để phù hợp với tình hình cách mạng mới, ngày 23 tháng 10 năm 1961⁽²⁾, Bộ Quốc phòng ra Quyết định số 97/QP, thành lập lực lượng vận tải quân sự trên biển mang tên Đoàn 759⁽³⁾. Đồng chí Đoàn Hồng Phước làm Đoàn trưởng và đồng chí Võ Huy Phúc làm Chính ủy. Nhiệm vụ của Đoàn là “*mua sắm phương tiện, tiến hành vận chuyển các loại hàng tiếp tế cho chiến trường miền Nam bằng đường biển*”⁽⁴⁾. Lúc mới thành lập, Đoàn 759 có 38 cán bộ, trong đó có 20 người vừa từ chiến trường Nam Bộ ra.

Kể từ khi ra đời và đi vào hoạt động, Đoàn 759, sau này là Đoàn 125 Hải quân, luôn hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được giao, góp phần làm cho đường Hồ Chí Minh trên biển ngày càng mở rộng, khẳng định được vị trí và vai trò đặc biệt quan trọng của mình trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu

(1) Theo Đại tướng Lê Đức Anh kể lại thì ý tưởng tổ chức vận tải đường biển chi viện cho miền Nam đã có từ trước năm 1959. Đó là vào khoảng cuối năm 1957, Tổng Tham mưu trưởng Văn Tiến Dũng đã trao đổi với Phó Thủ tướng Phạm Hùng, Chủ nhiệm Ủy ban Thống nhất Trung ương về việc sử dụng đường biển để bí mật vận chuyển cán bộ và vũ khí chi viện cho miền Nam. Sau đó, ông Phạm Hùng đã giới thiệu với Thượng tướng Văn Tiến Dũng một người thành thạo về việc đóng tàu tên là Ngô Năm, trước đây là công nhân kĩ thuật ở xưởng đóng tàu Ba Sơn, có khả năng thiết kế, sửa chữa các tàu đi biển. Thượng tướng Văn Tiến Dũng đã tuyển Ngô Năm vào trong quân đội và giao nhiệm vụ cho Tư lệnh Hải quân Nguyễn Bá Phát tổ chức việc đóng tàu. Dẫn theo: Đặng Phong, *5 đường mòn Hồ Chí Minh*, Nxb Tri Thức, H.2008, tr.151.

(2) Từ đó, ngày 23-10 hàng năm trở thành ngày truyền thống mở đường Hồ Chí Minh trên biển.

(3) Tháng 8-1963, Thường trực Quân ủy Trung ương quyết định giao Đoàn 759 cho Quân chủng Hải quân. Ngày 29-1-1964, Bộ Quốc phòng ra quyết định thay phiên hiệu Đoàn 759 thành Đoàn 125 Hải quân, do Tư lệnh và Chính ủy Bộ Tư lệnh Hải quân trực tiếp chỉ đạo.

(4) *35 năm đường Hồ Chí Minh trên biển và thành lập Lữ đoàn 125 Hải quân*, Nxb QĐND, H.1996, tr.19.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

nước. Từ năm 1962 đến trước cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975, cùng với đường Hồ Chí Minh trên bộ, đường Hồ Chí Minh trên biển đã vận chuyển kịp thời sức người, sức của từ miền Bắc chi viện cho tiền tuyến miền Nam ⁽¹⁾, góp phần hiện thực hóa quyết tâm của toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta, lần lượt đánh bại chiến lược “*Chiến tranh đặc biệt*”, “*Chiến tranh cục bộ*” và “*Việt Nam hóa chiến tranh*” của đế quốc Mỹ, buộc chúng phải ký Hiệp định Pari (27/1/1973) chấm dứt chiến tranh, lập lại hòa bình ở Việt Nam.

Cuối năm 1974 đầu năm 1975, tình hình so sánh lực lượng ở miền Nam thay đổi mau lẹ có lợi cho cách mạng, nắm bắt thời cơ đó, Hội nghị Bộ Chính trị (30/9 - 7/10/1974) và Hội nghị Bộ Chính trị mở rộng (8/12/1974 - 8/01/1975) đã bàn kế hoạch giải phóng hoàn toàn miền Nam.

Trong khi Hội nghị Bộ Chính trị mở rộng đang tiến hành thì nhận được tin quân ta giải phóng đường 14 và toàn tỉnh Phước Long (6/01/1975) ⁽²⁾.

Chiến thắng Phước Long và tình hình chiến sự sau Phước Long giúp Bộ Chính trị củng cố thêm quyết tâm chiến lược, bổ sung và hoàn chỉnh kế hoạch 2 năm (1975 - 1976) hoàn thành giải phóng miền Nam. Cụ thể là năm 1975 tranh thủ thời cơ, bất ngờ tiến công địch trên quy mô lớn, rộng khắp, tạo điều kiện đến năm 1976 tiến hành tổng công kích - tổng khởi nghĩa giải phóng hoàn toàn miền Nam.

Bộ Chính trị đề ra kế hoạch 2 năm, nhưng lại nhấn mạnh “cả năm 1975 là thời cơ” và chỉ rõ “Nếu thời cơ đến vào đầu hoặc cuối năm 1975 thì lập tức giải phóng miền Nam trong năm 1975”. Bộ Chính trị cũng nhấn mạnh sự cần thiết phải tranh thủ thời cơ thực hiện “tổng công kích - tổng khởi nghĩa”, phải đánh thắng nhanh để đỡ thiệt hại về người và của cho nhân dân, giữ gìn tốt cơ sở kinh tế, công trình văn hóa..., giảm bớt sự tàn phá của chiến tranh.

Có thể nói, Hội nghị Bộ Chính trị cuối năm 1974 đầu năm 1975 có ý nghĩa lịch sử trọng đại. Hội nghị đã phân tích, đánh giá chính xác sự phát triển của tình hình, đề ra phương hướng hành động đúng đắn, thể hiện quyết tâm cao độ, giải phóng hoàn toàn miền Nam khi thời cơ lớn đến. Đó thực sự là ngọn đuốc soi đường dẫn đến thắng lợi hoàn toàn của cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân

(1) Năm 1962: 810 tấn; năm 1963: 1.318 tấn; từ 1964- 1965: 4.000 tấn; từ 1965- 1968: 410 tấn; năm 1972: 3.000 tấn; 1973: 12.000 tấn; năm 1974: 15.000 tấn. Dẫn theo Đặng Phong, Sđd, tr.235.

(2) Trong hơn 20 ngày đêm chiến đấu (từ 12-12-1974 đến 6-1-1975), quân dân ta ở Phước Long đã tiêu diệt và bắt sống 3.000 địch, thu 3.000 súng các loại, giải phóng đường 14, thị xã và toàn tỉnh Phước Long (6-1-1975). Đây là tỉnh đầu tiên ở miền Nam được giải phóng hoàn toàn.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

1975, đồng thời cũng đặt ra cho tuyến vận tải trên biển Đông - đường Hồ Chí Minh trên biển một trọng trách nặng nề.

Quán triệt thực hiện Nghị quyết Bộ Chính trị, Quân chủng Hải quân cùng quân dân cả nước khẩn trương chuẩn bị lực lượng. Để phục vụ kịp thời yêu cầu chiến đấu ở chiến trường miền Nam, Quân chủng Hải quân đã huy động mức cao nhất số tàu vận tải của Đoàn 125 để chở bộ đội, xe tăng và vũ khí từ miền Bắc vào chiến trường. Theo đó, tháng 2 năm 1975, Đoàn 125 nhận nhiệm vụ đợt vận chuyển mang tên T.5, đưa một số xe tăng của Bộ Tư lệnh Thiết giáp vào Đông Hà (Quảng Trị); đồng thời khẩn trương đưa một số hàng của Tổng cục Hậu cần vào bổ sung cho chiến trường, kịp thời phục vụ chiến đấu. Ngày 20 tháng 2 năm 1975, Đoàn 125 bắt đầu thực hiện nhiệm vụ vận chuyển chi viện chiến trường. Đợt đầu tiên, các tàu vận tải đổ bộ 424, 426, 428, 430, 422 đã chở 5 xe tăng với đầy đủ cơ số đạn, khí tài, nhiên liệu từ Bến Thủy vào Đông Hà. Tiếp đó, đợt 2, các tàu chở 10 chiếc xe tăng lội nước K63-85 với 5 lần chuyến vào chiến trường. Cùng thời gian này, các tàu vận tải loại 400 tấn là 681, 683, 685 cũng rời cảng Hải Phòng đưa một khối lượng lớn hàng vào Đông Hới an toàn.

Trong khi đó, lực lượng tàu thuyền chiến đấu của Trung đoàn 171 và K5 tăng cường hoạt động tuần tiễu ở Bắc Vĩ tuyến 17, sẵn sàng đối phó với hoạt động của hải quân địch và bảo vệ tuyến vận tải Cửa Việt - Đông Hà. Hoạt động của các đơn vị hải quân ta đã tạo nên thế uy hiếp đối với địch. Toàn bộ lực lượng hải quân nguy ở vùng 1 duyên hải đặt trong tình trạng báo động để đối phó với lực lượng hải quân ta đột nhập từ hướng Cửa Việt.

Như vậy, cho tới thời điểm này, đường Hồ Chí Minh trên biển đã đảm bảo tốt yêu cầu của các chiến trường, tạo điều kiện thuận lợi cho quân và dân ta tiến hành cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975.

Đầu tháng 3 năm 1975, cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975 bắt đầu. Ngày 10 tháng 3 năm 1975, bộ đội ta nổ súng đánh vào thị xã Buôn Ma Thuột. Đồng thời với chiến dịch Tây Nguyên, ta thực hiện đòn tiến công chiến lược giải phóng Huế - Đà Nẵng. Lúc này, vai trò của đường Hồ Chí Minh trên biển càng quan trọng hơn bao giờ hết. Bộ Tổng tham mưu chỉ thị cho Đoàn 125 hải quân vận chuyển vũ khí và bộ đội vào sâu hơn nữa, càng sát nơi ta mở chiến dịch, càng tốt⁽¹⁾. Chấp hành mệnh lệnh, Đoàn 125 huy động toàn bộ lực lượng và phương tiện để vận chuyển người và vũ khí vào mặt trận. Hòa chung khí thế chiến đấu trên các chiến trường, các tàu được huy động thực hiện nhiệm vụ vận

(1) *Lịch sử Hải quân nhân dân Việt Nam (1955- 2005)*, Nxb QĐND, H.2005, tr.395.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chuyến đã tiến hành quay vòng tăng chuyến, tăng trọng tải, tranh thủ thời gian, nhằm chở được nhiều, chở được nhanh. Trên tuyến Hải Phòng - Đồng Hới, ngoài lực lượng tàu có trọng tải 400 tấn, Đoàn 125 còn huy động thêm loại tàu trọng tải 200 tấn, như các tàu: 601, 606, 608, 609 và 605. Đến ngày 20 tháng 3, Đoàn 125 đã vận chuyển được 2.960 tấn hàng, 12 xe tăng, chi viện kịp thời cho các đơn vị đánh địch.

Sau khi giành thắng lợi ở Tây Nguyên, tình hình chiến trường diễn biến nhanh có lợi cho ta. Đáp ứng yêu cầu của tình hình mới, Bộ Tổng tham mưu chỉ thị cho Quân chủng Hải quân huy động lực lượng cao nhất phục vụ chiến dịch. Thực hiện chỉ thị này, ngày 22 tháng 3 năm 1975, Thường vụ Đảng ủy Bộ Tư lệnh Hải quân đã họp và quyết định: *“Sẵn sàng huy động các lực lượng có thể phục vụ cho vận chuyển đáp ứng các yêu cầu đột xuất cho chiến trường với khả năng lớn nhất, đúng thời gian quy định, bảo đảm an toàn về mọi mặt. Đoàn kết chặt chẽ, hiệp đồng với các binh chủng bạn, tạo mọi điều kiện thuận lợi để các quân binh chủng vào chiến trường nhanh nhất, an toàn nhất”* ⁽¹⁾. Thường vụ chỉ đạo Cục Kỹ thuật Quân chủng khẩn trương làm thật tốt việc bảo đảm kỹ thuật cho các tàu thuyền đi làm nhiệm vụ; có kế hoạch chuẩn bị mọi mặt cho việc đảm bảo kỹ thuật khi các đơn vị đi sâu vào phía trong.

Thực hiện quyết định của Thường vụ Đảng ủy quân chủng, Bộ Tư lệnh quân chủng đưa 50% số tàu đang bảo quản trên ụ, bãi ra sửa chữa cùng với 4 tàu cá vũ trang chuyển sang làm nhiệm vụ vận chuyển phục vụ chiến dịch. Công tác điều động, bổ sung cán bộ, chiến sĩ kỹ thuật cho các tàu vận tải được xúc tiến khẩn trương, bảo đảm đủ biên chế, công tác kiện toàn tổ chức lãnh đạo, chỉ huy được tiến hành kịp thời, các tàu đều có chỉ bộ đủ năng lực lãnh đạo hoàn thành nhiệm vụ...

Phát huy khí thế tiến công thắng lợi, Quân ủy Trung ương kiến nghị với Bộ Chính trị: *Vừa chuẩn bị cho trận quyết chiến chiến lược cuối cùng vừa tiến hành giải phóng các đảo và quần đảo do quân nguy đang chiếm giữ.* Trên cơ sở đó, ngày 26 tháng 3 năm 1975, trong lúc cánh quân trên bộ của ta đang hành quân thần tốc, áp sát, mở cuộc tiến công trên 5 hướng (Bắc, Tây Bắc, Tây Nam, Nam và Đông Nam) vào thành phố Đà Nẵng, Quân chủng Hải quân điều động một biên đội thuyền máy chở phân đội đặc công, do đồng chí Chỉ huy trưởng K5 trực tiếp chỉ huy, táo bạo vượt qua làn đạn bắn của địch, tiến thẳng vào bán đảo Sơn Trà, phối hợp với mũi tiến công từ phía biển. Ngày 27 và 28 tháng 3, trước sự

(1) *Tổng kết công tác đảng, công tác chính trị hải quân trong vận tải quân sự đường biển, chi viện chiến trường miền Nam (1961- 1975)*, Nxb QĐND, H.2004, tr.140-141.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chiến đấu dũng cảm của các chiến sĩ hải quân và sự bắn phá mãnh liệt của pháo binh ta, lực lượng tàu nguy, tàu Mỹ phải dẫn ra xa, huỷ bỏ kế hoạch vận chuyển quân nguy rút chạy và di tản dân. Ngày 29 tháng 3, một phân đội đặc công hải quân đến cầu Thủy Tú, kịp thời phối hợp với các cánh quân của ta tiến công đánh chiếm toàn bộ căn cứ quân sự liên hợp Đà Nẵng và bán đảo Sơn Trà - căn cứ đầu não của vùng 1 duyên hải của hải quân Việt Nam cộng hòa.

Trước yêu cầu của chiến trường, Quân chủng Hải quân điều động một bộ phận lực lượng đặc công gồm 200 cán bộ, chiến sĩ do đồng chí Trung đoàn phó Trung đoàn 126 phụ trách, hành quân cấp tốc từ hậu phương vào, phối hợp với các lực lượng truy lùng tàn quân địch, quản lý căn cứ Đà Nẵng và tham gia giữ gìn trật tự, trị an vùng giải phóng.

Sau thắng lợi ở Huế - Đà Nẵng, ngày 31 tháng 3 năm 1975, Bộ Chính trị nhận định: *“Cuộc chiến tranh cách mạng ở miền Nam không những đã bước vào giai đoạn phát triển nhảy vọt mà thời cơ chiến lược để tiến hành tổng công kích, tổng khởi nghĩa vào sào huyệt cuối cùng của địch đã chín muồi. Từ giờ phút này, trận quyết chiến chiến lược cuối cùng của quân và dân ta đã bắt đầu nhằm hoàn thành cách mạng dân tộc dân chủ nhân dân ở miền Nam, thực hiện thống nhất nước nhà”*⁽¹⁾. Bộ Chính trị hạ quyết tâm: *“Năm vững thời cơ chiến lược hơn nữa, với tư tưởng chỉ đạo thần tốc, táo bạo, bất ngờ, chắc thắng, thực hiện tổng công kích, tổng khởi nghĩa trong thời gian sớm nhất, lâu nhất là trong tháng 4 -1975, không để chậm”*⁽²⁾.

Để thực hiện quyết tâm đó, Bộ Chính trị đã quyết định một loạt vấn đề lớn, nhằm bảo đảm cho trận quyết chiến chiến lược cuối cùng toàn thắng, trong đó có quyết định thành lập Bộ Tư lệnh và Đảng ủy Mặt trận (3/4), quyết định tên chiến dịch đánh vào Sài Gòn - Gia Định là “Chiến dịch Hồ Chí Minh (14/4).

Ngày 26 tháng 4 năm 1975, chiến dịch Hồ Chí Minh mở màn. Nhiệm vụ của tuyến vận tải đường biển được giao trong trận quyết chiến chiến lược này là: *Vận chuyển bộ đội và phương tiện chiến đấu với số lượng cao nhất, thời gian nhanh nhất và an toàn, xây dựng lực lượng khẩn trương đáp ứng với yêu cầu chiến đấu giải phóng các đảo và tiếp quản các cơ sở hải quân địch.*

Thực hiện nhiệm vụ trên, Đảng ủy Quân chủng Hải quân quyết định tập trung mọi cố gắng, nỗ lực của toàn Đảng bộ và Quân chủng, dốc sức hoàn thành mọi nhiệm vụ được giao. Đoàn 125 tạm gác lại kế hoạch vận chuyển thường

(1) Bộ Quốc phòng, Viện Lịch sử quân sự Việt Nam, *Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước - Những sự kiện quân sự*, Nxb QĐND, H.1990, tr.317.

(2) *Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước - Những sự kiện quân sự*, Sđd, tr.321.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

xuyên để thực hiện mục tiêu vận chuyển: *Tất cả cho chiến trường, tất cả cho tiền tuyến, tất cả cho chiến đấu*. Tàu 601 được lệnh nhanh chóng từ Hải Phòng vào cửa Nhật Lệ. Sau khi dỡ hàng xong là hành quân ngay vào Đà Nẵng. Tàu 641 đang trên đường làm nhiệm vụ, được lệnh ghé vào Cửa Việt chờ quân đi chiến đấu. Các tàu còn lại của Đoàn đã theo sát bước tiến quân của các quân đoàn chủ lực đánh ven biển, góp phần vào mỗi thắng lợi của quân và dân ta. Tính chung trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975, Đoàn 125 đã huy động 143 lần tàu ra khơi, với đường hành trình là 65.721 hải lí, thực hiện chuyên chở được 8.721 tấn vũ khí, 50 xe tăng và pháo, đưa 18.741 cán bộ, chiến sĩ đi chiến đấu, đánh chìm một tàu PCR, đánh bị thương 3 tàu khác, gọi hàng một tàu, bắt 42 tên địch⁽¹⁾.

Cũng trong những ngày nước sôi lửa bỏng này, chấp hành chỉ thị của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương⁽²⁾ là cùng với Quân khu 5 “*ngiên cứu và chỉ đạo thực hiện gấp rút, nhằm thời cơ thuận lợi nhanh nhất, đánh chiếm các đảo do quân ngụy miền Nam chiếm đóng thuộc quần đảo Trường Sa*”⁽³⁾, Quân chủng Hải quân đã sử dụng tàu của Đoàn 125 để chở bộ đội đặc công của Đoàn 126 hải quân và lực lượng vũ trang khác ra giải phóng đảo. Chủ trương là tiến đánh giải phóng đảo Song Tử Tây trước, tiếp đó, tiến công các đảo Nam Yết, Sơn Ca, Sinh Tồn, Trường Sa và các đảo còn lại, không cho địch kịp tăng viện đối phó. Bộ Tư lệnh Hải quân giao nhiệm vụ cho đồng chí Hoàng Hữu Thái, Phó Tư lệnh Quân chủng phụ trách. Tham gia Sở Chỉ huy có đồng chí Trần Phong, Tham mưu phó Đoàn 125. Nhận rõ trách nhiệm được giao, Đoàn 125 cử 3 tàu 673, 674 và 675, do đồng chí Trần Phong và đồng chí Dương Tấn Kịch chỉ huy, tiến đánh giải phóng các đảo ở quần đảo Trường Sa⁽⁴⁾... Chiến thắng giải phóng các đảo thuộc quần đảo Trường Sa là một trong những chiến thắng có ý nghĩa chiến lược trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975.

Sáng ngày 30 tháng 4 năm 1975, quân ta nổ súng tiến công đồng loạt trên các hướng, tiêu diệt và làm tan rã các sư đoàn quân chủ lực ngụy và tiến vào trung tâm thành phố Sài Gòn, buộc Tổng thống và toàn bộ nội các Việt Nam cộng hoà đầu hàng. 11 giờ 30 phút ngày 30 tháng 4 năm 1975, cờ giải phóng tung bay trên nóc Dinh Độc Lập, thành phố Sài Gòn hoàn toàn giải phóng. Chiến

(1) *Lịch sử Hải quân nhân dân Việt Nam (1955- 2005)*, Sđd, tr.417.

(2) Chỉ thị ngày 4 tháng 4 năm 1975.

(3) Điện số 990B/TK, ngày 14-4-1975 của Đại tướng Võ Nguyên Giáp gửi đồng chí Võ Chí Công và đồng chí Chu Huy Mân.

(4) Cùng với việc huy động lực lượng hoạt động chiến đấu giải phóng quần đảo Trường Sa, Quân chủng Hải quân còn cử một lực lượng phối hợp với các lực lượng bạn, tham gia giải phóng đảo Cù Lao Thu (còn gọi là đảo Phú Quý) và một số đảo khác.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

dịch giải phóng Sài Gòn- Gia Định mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh kính yêu kết thúc thắng lợi. 13 giờ cùng ngày, các lực lượng hải quân ta tiến vào tiếp quản cơ quan Bộ Tư lệnh Hải quân quân đội Sài Gòn đóng ở trại Bạch Đằng, cơ quan Bộ Tư lệnh hạm đội, Xưởng Ba Son, Bộ Tư lệnh sư đoàn lính thủy đánh bộ, trại Trịnh Minh Thế và một số vị trí khác. Tiếp đó, bộ đội hải quân ra giải phóng Côn Đảo, rồi phối hợp cùng lực lượng vũ trang Quân khu 9 giải phóng một số đảo ở phía nam và tây nam Tổ quốc. Thắng lợi trong việc giải phóng các đảo này cũng là kết thúc nhiệm vụ của bộ đội hải quân⁽¹⁾ trong quá trình tham gia cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975, đồng thời cũng kết thúc sứ mệnh lịch sử của đường Hồ Chí Minh trên biển.

Có thể nói, đường Hồ Chí Minh trên biển có vị trí và vai trò đặc biệt quan trọng trong cuộc kháng chiến chống Mỹ nói chung và Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975 nói riêng. Những chiến công mà đường Hồ Chí Minh đóng góp cho ngày toàn thắng của dân tộc là một biểu tượng sáng ngời về tài thao lược và nghệ thuật chỉ đạo chiến tranh nhân dân độc đáo, tài tình, sáng tạo của Đảng, của Quân ủy Trung ương trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; là đỉnh cao của chủ nghĩa anh hùng cách mạng Việt Nam, hiện thân của lòng quả cảm, trí thông minh, ý chí sắt đá, tình cảm thiêng liêng vì miền Nam ruột thịt. Chiến tranh đã lùi xa gần 40 năm, đất nước ta đang trên con đường đổi mới và hội nhập quốc tế, song đường Hồ Chí Minh trên biển với bao chiến công huyền thoại, đặc biệt là trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975, vẫn mãi là niềm tự hào, nguồn cổ vũ lớn lao cho toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta tiến lên xây dựng một nước Việt Nam dân giàu, nước mạnh, xã hội dân chủ, văn minh theo tinh thần Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc XI của Đảng. Phát huy khí thế cách mạng hào sảng đó, toàn thể cán bộ, chiến sĩ Hải quân nhân dân Việt Nam nguyện sẽ tiếp nối truyền thống anh hùng, quyết tâm bảo vệ vững chắc vùng trời, vùng biển thiêng liêng của Tổ quốc Việt Nam thân yêu.

Với thành tích xuất sắc trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975 nói riêng và trong cuộc kháng chiến chống Mỹ nói chung, Hải quân nhân dân Việt Nam vinh dự được Đảng và Nhà nước tặng thưởng Huân chương Hồ Chí Minh, 4 đơn vị thuộc Quân chủng được tuyên dương danh hiệu cao quý Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

TỪ ĐOÀN 759 ĐẾN ĐOÀN 125 BƯỚC PHÁT TRIỂN CẢ VỀ LƯỢNG VÀ CHẤT CỦA LỰC LƯỢNG VẬN TẢI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đại tá **BÙI TIẾN THÀNH**

Lữ đoàn trưởng Lữ đoàn 125 Hải Quân

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại của dân tộc ta, để chi viện trực tiếp vũ khí, trang bị cho cách mạng miền Nam, cùng với tuyến vận tải quân sự chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương quyết định mở tuyến vận tải quân sự chiến lược trên biển. Ngày 23 tháng 10 năm 1961, Đoàn 759 được thành lập, Trung tá Đoàn Hồng Phước được bổ nhiệm làm Đoàn trưởng, Trung tá Võ Huy Phúc được bổ nhiệm làm Chính ủy. Thượng tá Võ Bẩm được giao nhiệm vụ làm Tư lệnh Đoàn 759. Đoàn 759 trực tiếp đặt dưới sự lãnh đạo, chỉ đạo của Quân ủy Trung ương và Bộ quốc phòng; trụ sở đặt tại số nhà 83 Lý Nam Đế, Hà Nội. Ngày đầu thành lập, Đoàn 759 chỉ có 38 cán bộ, trong đó có 20 người vừa từ chiến trường Nam Bộ ra. Tháng 8 năm 1963, Quân ủy Trung ương quyết định giao Đoàn 759 cho Quân chủng Hải quân và đến ngày 29 tháng 01 năm 1964, Đoàn 759 được đổi phiên hiệu thành Lữ đoàn 125 Hải quân, do Tư lệnh và Chính ủy Bộ Tư lệnh Hải quân trực tiếp chỉ đạo. Sau đó ít lâu, Lữ đoàn 125 Hải quân chuyển trụ sở từ số 83 Lý Nam Đế, Hà Nội xuống số 106 Hồng Bàng, Hải phòng.

Tính từ ngày ra đời đến nay, Lữ đoàn 125 vừa tròn 50 tuổi; trong đó, có hơn 10 năm làm nhiệm vụ trực tiếp chi viện vũ khí, hàng hóa đặc biệt cho chiến trường miền Nam - những nơi mà tuyến vận tải Trường Sơn không vươn tới được. Hơn mười năm làm nhiệm vụ vẻ vang ấy là giai đoạn đầy khó khăn, gian

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

khô, ác liệt, hy sinh. Song, với tinh thần quả cảm, táo bạo, mưu trí và sáng tạo, cán bộ chiến sỹ Lữ đoàn 125 đã lập lên những chiến công đặc biệt xuất sắc, đưa được hàng trăm lượt con tàu, chở được hàng ngàn tấn vũ khí, trang bị chi viện kịp thời, hiệu quả cho đồng bào miền Nam đánh giặc.

Ngay sau khi được thành lập, Đoàn đã nhanh chóng xây dựng lực lượng, xây dựng đề án công tác thông qua Quân ủy Trung ương và Bộ quốc phòng. Nội dung đề án vạch rõ: Phương pháp vận chuyển là tận dụng những phương tiện thô sơ, nửa hiện đại, tương đối hiện đại, có thể hoạt động quanh năm, trong mọi thời tiết. Phương châm hoạt động: Kết hợp phương thức hợp pháp với bất hợp pháp, lấy phương thức hợp pháp là chủ yếu; quá trình vận chuyển phải chủ động, táo bạo, bất ngờ, linh hoạt đối phó với địch, khi bị lộ phải kiên quyết chiến đấu bảo vệ hàng, nếu cần thì hủy tàu phi tang.

Sau Đồng khởi năm 1960, cách mạng miền Nam đã phát triển mạnh mẽ cả trên 3 vùng chiến lược, kết hợp chặt chẽ giữa đấu tranh chính trị với đấu tranh vũ trang. Cách mạng miền Nam đã giành thế chủ động, chính quyền Ngô Đình Diệm đứng trước nguy cơ sụp đổ.

Đầu năm 1961, Kennodi bước vào Nhà Trắng làm Tổng thống thay Aixenhao và quyết định triển khai chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” ở miền Nam Việt Nam, lực lượng yểm trợ của Mỹ ở miền Nam lên tới 11.300 tên, quân đội Việt Nam Cộng hòa - công cụ chủ yếu để thực hiện chiến lược “Chiến tranh đặc biệt”, được gia tăng lên 354.000 tên (tính đến đầu 1962).

Trước tình hình đó, ngày 26 tháng 2 năm 1962; Bộ Chính trị ra Nghị quyết về “*Nhiệm vụ trước mắt của cách mạng miền Nam*”. Nội dung nghị quyết chỉ rõ: đế quốc Mỹ tiến thêm một bước trong chính sách can thiệp, bắt đầu vũ trang xâm lược miền Nam, điều đó gây khó khăn cho cách mạng miền Nam, làm cho cuộc chiến tranh ngày càng ác liệt, gay go... Vì vậy, nhiệm vụ trước mắt của cách mạng miền Nam là: Đẩy mạnh đấu tranh quân sự và chính trị, củng cố và mở rộng căn cứ địa, giành và giữ thế chủ động, tích cực xây dựng lực lượng về mọi mặt, nhất là xây dựng và phát triển lực lượng vũ trang của miền, quân khu; đẩy mạnh tác chiến tập trung, tích cực xây dựng bộ đội địa phương, dân quân tự vệ, làm lực lượng hỗ trợ cho đấu tranh chính trị ở ấp xã; tập trung phá cho được quốc sách áp chiến lược của địch, coi đây là nhiệm vụ trước mắt và công tác lâu dài.

Trong thời gian này, trên toàn tuyến chi viện Trường Sơn, Đoàn 559 đã đưa được số lượng tương đối lớn về người và vũ khí, đạn dược....vào Khu 5, nhưng chiến trường Nam Bộ vẫn bỏ ngỏ, “chờ” tuyến đường biển.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Nhận rõ trách nhiệm của mình, Đoàn 759 vừa ổn định tổ chức, vừa tích cực chuẩn bị tàu thuyền, tu sửa những chiếc thuyền từ Nam ra đã bị hư hỏng (3 chiếc). Qua một thời gian sửa chữa, chỉ huy Đoàn thấy thuyền của Bạc Liêu đã sửa chữa khá tốt. Sau khi báo cáo, xin ý kiến và được Quân ủy Trung ương chấp thuận, Đoàn 759 quyết định cử thuyền Bạc Liêu, với đội thủy thủ gồm 6 người, do đồng chí Bông Văn Dĩa làm thuyền trưởng, tiến hành chuyến trinh sát mở đường từ Bắc vào Nam. Đầu tháng 4 năm 1962, Trung tướng Trần Văn Trà và Trung tướng Nguyễn Văn Vịnh đến động viên và căn dặn: Nhiệm vụ của đội thuyền khi trở lại Nam Bộ là báo cáo Khu ủy chủ trương của Trung ương về việc đưa vũ khí vào Nam Bộ; đề nghị Khu ủy chuẩn bị bến bãi để nhận hàng theo 3 phương án mà Trung ương dự kiến: phương án 1: lấy đảo Thổ Chu, Phú Quốc, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà làm căn cứ lâu dài; phương án 2: lấy khu vực Hòn Chuối và cửa sông Bãi Hấp làm chỗ sang hàng hoặc thả hàng xuống biển; phương án 3: lấy cửa sông khu vực Cà Mau làm nơi chuyển hàng vào (phương án dự bị).

Đêm 10 tháng 4 năm 1962, thuyền rời Nhật Lệ (Quảng Bình) đi về hướng Nam. Đến 10 giờ ngày 18 tháng 4 năm 1962, thuyền cập bến Vàm Lũng an toàn. Chuyến đi trinh sát thành công tốt đẹp. Sau khi làm việc với Khu ủy và nắm tình hình các bến bãi, ngày 26 tháng 7 năm 1962, Bông Văn Dĩa cùng đội tàu trở ra báo cáo Trung ương. Trung tuần tháng 5 năm 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 giai đoạn vận chuyển để làm nên con đường huyền thoại trên biển với những kỳ tích có một không hai trong lịch sử kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Cũng bắt đầu từ đây, những con tàu “không số” xuất hiện để đảm trách sứ mệnh lịch sử vận chuyển sức người, sức của từ hậu phương lớn miền Bắc chi viện cho tiền tuyến lớn miền Nam.

Sau khi nhận bàn giao 4 thuyền gỗ từ xưởng đóng tàu I Hải Phòng (8.1962), đêm 11 tháng 10 năm 1962, Đoàn 759 tiến hành chuyến vận tải bằng thuyền gỗ đầu tiên mang mật danh “Phương Đông I”, do đồng chí Lê Văn Một làm Thuyền trưởng, Bông Văn Dĩa làm Chính trị viên, chở 30 tấn vũ khí rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng) lên đường đi Cà Mau. Đến ngày 16 tháng 10 năm 1962, thuyền cập bến cửa Vàm Lũng an toàn. Tin vui thắng lợi của chuyến chở vũ khí đầu tiên vào Cà Mau được báo cáo lên Hồ Chủ tịch, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương. Hồ Chủ tịch đã gửi điện biểu dương, đồng thời chỉ thị: Hãy nhanh chóng rút kinh nghiệm, tiếp tục vận chuyển nhanh, nhiều vũ khí hơn nữa cho đồng bào miền Nam đánh giặc, cho Nam Bắc sum họp một nhà.

Chấp hành chỉ thị của Chủ tịch Hồ chí Minh, cán bộ, chiến sĩ của Đoàn

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

không ngừng học tập chuyên môn, kỹ năng đi biển, tu sửa tàu thuyền, thay dần tàu gỗ bằng tàu sắt, tăng dần các chuyến đi trong tháng. Chỉ trong vòng năm 1962, Đoàn 759 đã đi được 28 chuyến vào Nam Bộ, chở được 1.318 tấn vũ khí cho chiến trường. Có thể nói, không có một phương thức nào trong một thời gian ngắn có thể đưa được nhiều vũ khí như vậy vào Nam Bộ. Từ yêu cầu của cách mạng miền Nam trong đó có Đông Nam Bộ, Quân ủy Trung ương lệnh cho Đoàn mở đường mới, vào bến mới, chiến trường mới, chở vũ khí chi viện cho Đông Nam Bộ. Đêm 26 tháng 9 năm 1963, chiếc thuyền gỗ mang số hiệu 41, chở 18 tấn vũ khí xuất phát tại cảng Bính Động (Thủy Nguyên - Hải Phòng), sau một tuần hành trình trên biển, với biết bao khó khăn, thử thách ác liệt trước sự lũng sục gắt gao của địch và điều kiện khắc nghiệt của biển cả, cuối cùng thuyền 41 đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Ghi nhận những chiến công đặc biệt xuất sắc này, tháng 9 năm 1963, Quốc hội và Chính phủ ra quyết định tặng thưởng Huân chương Chiến công hạng Hai cho Đoàn 759; đồng thời tặng các phần thưởng cao quý khác cho tám tập thể thuộc Đoàn.

Cần phải nói thêm rằng, từ giai đoạn này, trên chiến trường Nam Bộ, Đông Nam Bộ và Nam Trung Bộ, quân và dân ta đã thu được nhiều thắng lợi, phong trào cách mạng đang lên cao. Đế quốc Mỹ và chính quyền Sài Gòn cho rằng, mối đe dọa chúng hiện nay chính là nguồn sức mạnh chi viện từ hậu phương miền Bắc. Vì vậy từ đầu năm 1964, chúng chủ trương tiến hành một chiến dịch bóp nghẹt, kiểm soát chặt chẽ tuyến vận tải quân sự xuyên Trường Sơn, ngăn chặn biên giới đất liền và tăng cường tuần tiễu mặt nước, các cửa sông biển, bến bãi, chống thâm nhập bằng đường biển.

Tiếp tục phát huy những thành quả và kinh nghiệm đã có, sau khi được đổi phiên hiệu thành Đoàn 125, Đảng ủy và Bộ Tư lệnh Hải quân đã tập trung lãnh đạo chỉ đạo Đoàn nhanh chóng củng cố kiện toàn tổ chức, ổn định mọi mặt để nhanh chóng bước vào thực hiện nhiệm vụ được ngay. Trong quý I năm 1964, Đoàn 125 nhận bàn giao 5 tàu sắt có trọng tải 50 tấn. Bộ Quốc phòng và Quân chủng Hải quân đặt ở nước ngoài đóng thêm 15 chiếc có trọng tải 100 tấn. Bộ Tư lệnh Hải quân đã điều động từ các đơn vị trong Quân chủng 300 cán bộ, chiến sỹ trẻ, khỏe, chịu đựng sóng tốt bổ sung cho Đoàn. Bên cạnh những cán bộ, chiến sỹ có tuổi, nhiều kinh nghiệm đi biển người miền Nam, là một lớp cán bộ mới, từ đội ngũ thanh niên làm nghĩa vụ quân sự người miền Bắc, được đào tạo cơ bản, chính quy. Hai thế hệ bổ sung hỗ trợ cho nhau, cùng góp sức xây dựng đơn vị ngày càng trưởng thành lớn mạnh.

Quân số tăng, đoàn tổ chức hai tiểu đoàn. Một tiểu đoàn phụ trách cảng Đồ Sơn, một tiểu đoàn phụ trách cảng Bính Động. Công tác đảng, công tác chính trị

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

được tăng cường, mỗi tàu có một chi bộ, một chi đoàn. Cơ quan lãnh đạo, chỉ huy được kiện toàn, củng cố, nền nếp chính quy được xây dựng, mọi chế độ, quy định, điều lệ, điều lệnh được giữ nghiêm... Đoàn đặc biệt chú trọng đến công tác huấn luyện, ngoài những chuyến công tác, thời gian còn lại dành cho công tác học tập và huấn luyện, củng cố xây dựng kho tàng, bến bãi và phương tiện thông tin liên lạc đủ sức hoàn thành thắng lợi mọi nhiệm vụ mà cấp trên giao phó.

Bằng sự nỗ lực vượt bậc, nhất là luôn tự sáng tạo, đổi mới phương thức, phương tiện vận tải, nên trong suốt những năm kháng chiến chống Mỹ, dù có những mất mát, tổn thất không nhỏ về người, phương tiện và hàng hóa, nhưng chiến công mà Đoàn 759 - Đoàn 125 đã giành được thật to lớn và hiệu quả. Từ năm 1961 đến tháng 4 năm 1975, Đoàn 125 đã vận chuyển được 44.324 tấn vũ khí, trang bị, hàng hoá. Riêng trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân 1975; thực hiện chỉ thị “thần tốc” của Đại tướng Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp, phải kịp thời chuyển thật nhanh những vũ khí hạng nặng và hàng chục ngàn cán bộ, chiến sĩ vào miền Tây, kịp thời hiệp đồng tác chiến với các cánh quân đường bộ. Theo đó, Đoàn 125 đã tiến hành vận chuyển 130 lần với 143 chuyến tàu, chở 8.741 tấn vũ khí hạng nặng gồm 50 xe tăng và pháo lớn; đưa 18.741 cán bộ, chiến sĩ vượt 65.721 hải lý để kịp thời bảo đảm cho các hướng chiến trường.

Sau ngày giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước, phát huy truyền thống của tuyến vận tải quân sự chiến lược mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, Đoàn 125 - Lữ đoàn vận tải quân sự 125 Hải quân, được xây dựng, phát triển và trưởng thành, tiếp tục làm nhiệm vụ vận tải quân sự chi viện cho quần đảo Trường Sa, cho các vùng biển, hải đảo khác; tham gia trực, chốt, bảo vệ chủ quyền tại Thanh Long và DK1; tham gia cứu hộ, cứu nạn... góp phần cùng Quân chủng Hải quân bảo vệ vững chắc vùng biển, đảo, thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc.

Trước yêu cầu nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền biển, đảo, thềm lục địa của Tổ quốc ngày càng khẩn trương, phức tạp, nặng nề, từ những tàu sắt trọng tải nhỏ, dần theo thời gian, Lữ đoàn 125 được Nhà nước và Bộ Quốc phòng trang bị nhiều phương tiện vận tải lớn, với nhiều trang thiết bị hiện đại. Đi cùng với việc tăng cường, đổi mới phương tiện, trang bị quân sự, đội ngũ cán bộ, chiến sĩ, quân nhân chuyên nghiệp của Lữ đoàn cũng được chăm lo đào tạo, huấn luyện cơ bản. 100% cán bộ, chiến sĩ, quân nhân chuyên nghiệp đều được đào tạo qua Học viện Hải quân và Trường Trung học kỹ thuật Hải quân (trong đó có 34 đồng chí, chiếm 14,8%, được đào tạo tiếng Anh trình độ TOEIC 450). Đây thực sự là bước trưởng thành vượt bậc toàn diện của Lữ đoàn và cũng chính là

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

nhân tố quyết định đảm bảo cho đơn vị hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ mà Quân chủng và Bộ Quốc phòng giao phó trong tình hình mới; trong đó, nhiệm vụ vận tải hàng hóa và bảo đảm cơ động phục vụ bộ đội ở Trường Sa là trọng tâm hàng đầu.

Thời gian trước năm 1988, Đoàn 125 vận chuyển khối lượng trung bình là 3.500 tấn mỗi năm, thì những năm 1995 - 1996 khối lượng vận chuyển tăng lên 35.000 tấn mỗi năm. Tiếp đó, năm 1998, 100% tàu của Đoàn tham gia vận chuyển được 81 lần chuyến, trong đó 29 lần chuyến cho quần đảo Trường Sa và chở được 21.877 lượt cán bộ, chiến sỹ, với hành trình 36.287 hải lý; năm 1999, vận chuyển 31.000 tấn hàng, trong đó có 8 lần chuyến phục vụ diễn tập (vượt 115% kế hoạch trên giao), chở được 1.323 lượt người, đi được 44.583 hải lý an toàn; năm 2000, vận chuyển được 27.900 tấn và 10.332 lượt cán bộ, chiến sỹ, đi được 20.977 hải lý an toàn (vượt 100,5% kế hoạch).

Từ năm 2009 đến nay, Lữ đoàn thường xuyên thực hiện nhiệm vụ vận tải phục vụ bộ đội Trường Sa. Tuy điều kiện thủy văn không thuận lợi, nhưng cán bộ, chiến sỹ luôn khắc phục khó khăn, có lúc phải chấp nhận hy sinh để hoàn thành nhiệm vụ. Trung bình mỗi năm vận chuyển từ 25.000 đến 45.000 tấn và hơn 7000 lượt cán bộ, chiến sỹ và dân qua lại giữa đảo và đất liền, đi được 10.609.198 hải lý an toàn.

Bên cạnh nhiệm vụ chủ yếu là vận tải phục vụ quần đảo Trường Sa, Lữ



Tàu HQ-11 - Hải quân được phong tặng Đơn vị Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân (ngày 11-6-1999)

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

đoàn còn tham gia làm nhiệm vụ trực, chốt, bảo vệ chủ quyền biển, đảo, cứu hộ, cứu nạn, huấn luyện, bắn đạn thật trên biển, làm nhiệm vụ BM, CV, tham gia nhiều cuộc diễn tập ... Tuy hàng ngày, hàng giờ phải đối mặt với các hoạt động quấy rối, cản trở, phá hoại của tàu nước ngoài, nhưng cán bộ, chiến sỹ, quân nhân chuyên nghiệp và công nhân viên quốc phòng của đơn vị luôn an tâm công tác, xác định rõ nhiệm vụ, bình tĩnh, tự tin, khôn khéo, kiên trì, luôn vượt qua mọi khó khăn, thử thách, chấp hành đúng đối sách trên biển, xử lý linh hoạt các tình huống trên biển, hoàn thành xuất sắc các nhiệm vụ Bộ Quốc phòng và Quân chủng giao cho, tô thắm truyền thống: “Mưu trí dũng cảm, khắc phục khó khăn, vận tải đường biển, chi viện chiến trường, quyết chiến, quyết thắng”; tiếp tục giữ gìn, phát huy truyền thống của các thế hệ cha, anh đi trước, đó cũng chính là thực hiện lời căn dặn của Bác Hồ kính yêu: “... Ngày trước ta chỉ có đêm và rừng. Ngày nay ta có ngày, có trời, có biển. Bờ biển ta dài tươi đẹp, ta phải biết giữ gìn lấy nó”.

Trải qua 50 năm xây dựng, chiến đấu, chiến thắng và trưởng thành, Lữ đoàn vận tải quân sự 125 Hải quân vinh dự được Đảng, Nhà nước hai lần tuyên dương danh hiệu Đơn vị Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân; nhiều tập thể và cá nhân được tuyên dương danh hiệu Anh hùng Lực lượng Vũ trang Nhân dân cùng nhiều phần thưởng cao quý khác. Ngày nay Lữ đoàn là đơn vị vận tải chiến đấu chủ lực của Quân chủng Hải quân, được trang bị nhiều phương tiện hiện đại; cán bộ, chiến của Lữ đoàn luôn nguyện đoàn kết một lòng, ra sức học tập và rèn luyện, xây dựng Lữ đoàn ngày một lớn mạnh, mãi mãi xứng đáng với truyền thống vẻ vang đơn vị Anh hùng, truyền thống của tuyến vận tải quân sự chiến lược mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh - con đường huyền thoại trên biển trong sự nghiệp kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; sẵn sàng chiến đấu hy sinh bảo vệ toàn vẹn chủ quyền biển, đảo, thềm lục địa thiêng liêng của Tổ quốc, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trên giao trong giai đoạn cách mạng mới.

BỘ ĐỘI TUYỂN ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN MỘT BỘ PHẬN ƯU TÚ CỦA THANH NIÊN VIỆT NAM THỜI ĐẠI HỒ CHÍ MINH

BAN TUYÊN GIÁO
TRUNG ƯƠNG ĐOÀN TNCS HỒ CHÍ MINH

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại của nhân dân ta, cùng với đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên Biển Đông là tuyến chi viện chiến lược, góp phần quan trọng vào sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Tuyến đường này là một kỳ tích, là sự độc đáo và sáng tạo của chiến tranh nhân dân dưới sự lãnh đạo của Đảng.

Trong suốt 14 năm liên tục (1961 - 1975), tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển đã có 1.789 chuyến tàu “không số” vận chuyển 150 ngàn tấn vũ khí trang bị và 80 ngàn lượt cán bộ, vượt qua hàng vạn hải lý, khắc phục hơn 4000 quả thủy lôi, chống chọi 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, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao.

Một trong những nhân tố quyết định làm nên những chiến công hiển hách, những kỳ tích trên tuyến đường biển huyền thoại này là những người lính Bộ đội Cụ Hồ tuổi đời còn rất trẻ của Lữ đoàn 125 Hải quân (tiền thân là Đoàn 759). Họ chính là những đại diện ưu tú cho lớp thế hệ thanh niên “Ba sẵn sàng”, “Năm xung phong” trong thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, sẵn sàng chiến đấu hy sinh vì sự nghiệp thống nhất đất nước, vì độc lập tự do của dân tộc.

1. Tinh thần “Ba sẵn sàng” - Sẵn sàng nhập ngũ, sẵn sàng chiến đấu, hy sinh, sẵn sàng đi đến bất cứ nơi đâu, làm bất cứ việc gì mà Tổ quốc cần đến của những người lính trẻ Đoàn tàu “không số”.

Lịch sử của Lữ đoàn 125 hải quân ghi rõ: Ngày ấy, mỗi lần tiễn đưa tàu xuất

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

phát là mỗi lần thử thách tình cảm và tinh thần của cán bộ, chiến sĩ trong đơn vị. Vì để giữ bí mật tuyệt đối không để kẻ 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. Thủy thủ đoàn đều được đơn vị tổ chức “lễ truy điệu sống” trước khi khởi hành.

Người lính “Đoàn tàu không số” khi lên đường thực hiện nhiệm vụ đều nguyện “Quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh”, với một niềm tin dù “Sóng xóa đi dấu vết, biển vẫn còn lối mòn”. Khi hy sinh, thân xác bọc vào “quan tài” nilon, gửi vào lòng biển, mong rằng sóng gió, thủy triều đưa về với đất liền, đồng đội. Đó là chặng đường vượt biển cuối cùng của hàng trăm cán bộ, chiến sĩ Lữ đoàn 125. Dù biết nhiệm vụ được giao vô cùng gian khổ và nguy hiểm, có thể hy sinh bất cứ lúc nào, nhưng những chiến sĩ “Đoàn tàu không số” khi đó, phần lớn ở độ tuổi đôi mươi, luôn lấy làm vinh dự, tự hào khi được đứng trong đội ngũ của đơn vị, sẵn sàng xung phong ra trận.

Một trong những tấm gương tiêu biểu cho tinh thần sẵn sàng chiến đấu, sẵn sàng hy sinh của những chiến sĩ “Đoàn tàu không số” là Anh hùng lực lượng vũ trang, liệt sĩ Nguyễn Phan Vinh, người con ưu tú của mảnh đất Điện Bàn, Quảng Nam. Anh nhập ngũ năm 21 tuổi, hy sinh ở tuổi 35, là thuyền trưởng của Tàu 235 thuộc Lữ đoàn 125. Trước chuyến đi cuối cùng ngày 27 tháng 2 năm 1968, anh đã chỉ huy 11 chuyến tàu vào Nam thành công, vận chuyển hàng chục tấn vũ khí cho tiền tuyến. Anh đã cống hiến cả tuổi thanh xuân và cuộc đời mình cho cách mạng không một chút đắn đo, sẵn sàng nhận lấy những nhiệm vụ khó khăn, nguy hiểm nhất không chút nề hà bởi, như những chia sẻ của anh trong lá thư ngày 26 tháng 10 năm 1967, gửi người bạn thân Trần Phong (sau này là Quyền Đoàn trưởng Đoàn 125), thanh niên *“chúng ta phải là những con lạc đà trên bãi sa mạc, mỗi bước đi, mỗi vết chân của chúng ta vì sự nghiệp của Đảng. Chúng ta phải là những chiếc cầu chì, vui vẻ và lạc quan mà nhận lấy công tác ở những nơi nguy hiểm nhất. Và khi cần thiết ta hy sinh sinh mạng mình cho Đảng, cho nhân dân. Thời gian, thời gian sẽ ủng hộ chúng ta...”*

Anh hùng Phan Vinh cùng 14 đồng đội đã anh dũng hy sinh trên vùng biển Hòn Hèo, Khánh Hòa rạng sáng ngày 1 tháng 3 năm 1968, trong một trận đánh mà phía địch phải điều động đến *mười hai chiến hạm và hàng chục hải thuyền của Hoa Kỳ cùng quân lực Việt Nam cộng hòa có phi cơ yểm trợ* để đối phó với chỉ một chiếc tàu nhỏ cùng 20 cán bộ, chiến sĩ của ta.

Đêm đó, sau 2 ngày lênh đênh trên vùng biển quốc tế, Tàu 235, do Thuyền trưởng Phan Vinh và 20 cán bộ, chiến sĩ điều khiển, chở 14 tấn vũ khí đã đến vịnh Nha Trang. Vừa chuyển hướng vào bờ, tàu bị địch phát hiện, Thuyền trưởng Phan

Vinh liền khôn khéo điều khiển Tàu 235 luôn lách qua đội hình tàu địch đến được bến Ninh Phước, rồi thả hàng xuống nước để quân ta mò vớt sau. Máy bay và tàu địch nã đạn dữ dội. Trong lửa đạn, Nguyễn Phan Vinh bình tĩnh chỉ huy anh em dùng DKZ và súng 14 ly 5 chiến đấu, bắn cháy một chiếc tàu địch. 5 cán bộ, chiến sĩ trên tàu đã anh dũng hy sinh, 9 người còn lại đều bị thương, Phan Vinh bị mảnh đạn sượt qua đầu. Lúc đó, máy tàu hỏng nặng nên ý định phá vòng vây của anh không thành. Nhận thấy tình hình rất nguy ngập, để xoa dịu vết, Thuyền trưởng Phan Vinh ra lệnh cho tàu di chuyển vào sát bờ, đưa người đã hy sinh và bị thương lên bờ, sau đó ra lệnh điểm hỏa cho nổ tàu.

Địch lập tức đổ quân lùng sục. Thuyền trưởng Phan Vinh và thợ máy Thứ đi đoạn hậu, kiên cường chống trả, đánh lui nhiều đợt tiến công của địch để các đồng đội có thời gian rút vào rừng. Cuối cùng, vết thương ngày một nặng, súng không còn đạn, các anh đã anh dũng hy sinh.

Gương chiến đấu, hy sinh anh dũng của Anh hùng Nguyễn Phan Vinh chỉ là một trong số rất nhiều những tấm gương “Quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh” của các chiến sĩ Đoàn tàu “không số”. Trong 14 năm tham gia cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, Đoàn 125 (nay là Lữ đoàn 125) đã có 94 liệt sĩ, trong đó chỉ duy nhất một liệt sĩ tìm thấy hài cốt, còn lại tất cả thi hài đều gửi nơi biển đảo quê hương.

Tập thể cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số” đã phát huy đến mức cao nhất tinh thần “Ba sẵn sàng” của lớp thanh niên Việt Nam thời đại Hồ Chí Minh. Họ sẵn sàng nhập ngũ, sẵn sàng chiến đấu, hy sinh, sẵn sàng đi đến bất cứ nơi đâu, làm bất cứ việc gì mà Tổ quốc cần đến. Họ ra mặt trận, đối diện với cái chết bằng tinh thần lạc quan cách mạng bởi họ luôn nung nấu một lý tưởng cao đẹp, một niềm tin vững chắc rằng sự hy sinh vì nghĩa lớn của mình sẽ được nối tiếp, cách mạng sẽ thành công.

2. Tinh thần dũng cảm, mưu trí, sáng tạo cao của cán bộ, chiến sĩ Đoàn tàu “không số” trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

Trong tình hình chiến tranh ác liệt lúc bấy giờ, việc khai thông con đường Hồ Chí Minh đã khó, giữ bí mật còn khó hơn, bởi suốt chặng hành trình, tàu địch thường xuyên kiểm soát, lùng sục gắt gao. Để thực hiện quyết tâm chiến lược của Đảng, mở đường vận chuyển hàng hóa, vũ khí, đạn dược chi viện cho chiến trường miền Nam, cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số” đã phải dày công nghiên cứu, tìm ra nhiều phương thức, biện pháp vận chuyển độc đáo. Nhiều cán bộ, chiến sĩ trẻ đã đóng góp những sáng kiến đánh địch, vượt khó độc đáo, hiệu quả, thể hiện rõ trí tuệ và bản lĩnh tuyệt vời của tuổi trẻ Việt Nam.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Sự mưu trí, sáng tạo của tập thể cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số” thể hiện ngay từ những chuyến vượt biển đầu tiên. Theo lời kể của đồng chí Nguyễn Văn Đức, một trong những thủy thủ chuyến “tàu không số” đầu tiên, từ Bến Tre ra miền Bắc xin tiếp viện vào ngày 1 tháng 6 năm 1960, thì chuyến đi mở đường này không chỉ thử thách về sự gan dạ, lòng dũng cảm, mà còn cả trí tuệ, bản lĩnh của những người tham gia.

Những năm kháng chiến chống Mỹ, trong điều kiện bị phong tỏa cả đường thủy, đường bộ, thiếu thốn vũ khí, thuốc men, máy móc, nguyên vật liệu đóng tàu, việc làm một con tàu vượt đại dương là vô cùng khó khăn. Tuy nhiên, với quyết tâm và sức sáng tạo cao độ, những cán bộ, chiến sĩ “tàu không số”, tỉnh Bến Tre đã nảy ra sáng kiến đóng một con tàu gỗ với vỏ tàu làm từ cật tre, nứa. Máy móc, ngư cụ thì nhờ cơ sở cốt cán mua từ thành phố đem vào, mỗi nơi một ít để tránh bị địch nghi ngờ. Giữa lòng địch, để giữ bí mật, những người thợ đóng tàu cứ ngày ngày ngụy trang, đêm làm việc, mất hơn nửa tháng mới hoàn thiện xong. Nhìn bề ngoài, tàu trông như những tàu đánh cá bình thường lúc bấy giờ, nhưng bên trong có 4 khoang, chia làm 2 lớp để vũ khí, thuốc men, lương thực.

Ngày lên đường, tất cả chỉ huy và thủy thủ đoàn đều còn rất trẻ, đang trong độ tuổi thanh niên trai tráng. Kinh nghiệm đi biển của họ mới chỉ là những chuyến đi câu ven bờ, chưa từng ai ra đại dương. Hải đồ không có, họ phải sử dụng tấm bản đồ chính trị tỷ lệ 1/1.000.000 và chiếc la bàn nhỏ - chiến lợi phẩm thu được của địch do đồng chí Nguyễn Thị Định tặng. Thuyền trưởng Đặng Bá Tiên chỉ đạo: ban ngày thì căn cứ vào mặt trời và núi trên đất liền mà đi, ban đêm nhìn sao Bắc Đẩu thẳng tiến. Khi gặp tàu tuần tiễu, mọi người thả lưới ngụy trang thành ngư dân. Để không bị địch phát hiện, con tàu bé nhỏ phải chạy mãi ngoài hải phận quốc tế. Trải qua 9 ngày lênh đênh trên biển, tàu đã đến được Hà Tĩnh.

Sau một thời gian sử dụng những con thuyền gỗ gắn máy, trọng tải nhỏ, đi dọc ven biển, đầu năm 1963, Đoàn 125 đã phát triển lên các đội tàu sắt, có trọng tải hàng trăm tấn, vươn rộng ra biển để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ ngày một cao. Tất cả các con tàu đều có hình dáng giống như tàu đánh cá thông thường để ngụy trang che mắt địch, nhưng dưới đáy đều có 2 lớp để giấu súng đạn. Trên tàu có gắn sẵn thuốc nổ, để ở 3 nơi, điều khiển bằng 3 loại kíp (hóa học, đồng hồ hẹn giờ, dây cháy chậm) phòng khi có sự cố thì huỷ tàu. Chỉ có thuyền trưởng và thợ máy biết vận hành kíp nổ.

Phương thức vận chuyển, đánh địch cũng được cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 điều chỉnh linh hoạt, sáng tạo cho phù hợp với tình hình nhiệm vụ của từng giai đoạn. Sau sự kiện Vũng Rô (2-1965), để đối phó việc địch tăng cường phong tỏa gần bờ, kiểm soát vùng biển gắt gao, các đoàn tàu “không số” chuyển sang đi trên

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

vùng biển xa, bộ phận tham mưu của Đoàn 125 đề xuất phương thức vận chuyển mới: đi xa bờ, xác định vị trí tàu bằng thiên văn.

Khi địch phát hiện phương thức mới này của ta, tăng cường phong tỏa đường biển dài, Đoàn 125 lại chuyển sang đi phân đoạn, thay đổi hành trình liên tục, lúc thì nguy trang thành tàu vận tải, khi thì cải dạng tàu đánh cá, đến hải phận tỉnh nào của miền Nam thì thay đổi biển số tàu, giấy tờ tùy thân và nói giọng địa phương đó, sử dụng phương thức: di chuyển nghi binh, bí mật thọc sâu vào bến nhanh chóng, bất ngờ, dùng xuồng cao su bọc nẹp nhôm chuyển tải hàng từ tàu vào bến. Điển hình cho sự mưu trí, sáng tạo của cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số” trong giai đoạn này là chuyến hành trình của Tàu 99 xuất phát từ Đồ Sơn (Hải Phòng) vận chuyển vũ khí vào Vũng Rô (Phú Yên) cuối năm 1965, thời điểm địch tăng cường kiểm tra đường biển gắt gao.

Cán bộ, chiến sĩ trên Tàu 99 khi đó đa số là thanh niên dạn dày sóng gió, đặc biệt có nhiều chiến sĩ quê Bình Định, Phú Yên vừa mới vượt Trường Sơn đi bộ ra Bắc nhận hàng. Họ cho thuyền chạy vòng ra vùng biển quốc tế rồi hướng về phía Nam. Khi vượt qua Vĩ tuyến 17, gặp các tàu đánh cá của ngư dân miền Trung, Tàu 99 liền đổi biển số, hòa vào với họ, ung dung chạy ngay trong vùng biển đang bị các hải thuyền của quân đội Sài Gòn kiểm soát nghiêm ngặt, nơi quân địch không nghĩ tàu của quân cách mạng dám hoạt động. Đến ngày thứ ba, khi vào địa phận Đà Nẵng, Tàu 99 bị hai tàu tuần tra của Mỹ nghi ngờ, áp sát. Cán bộ, chiến sĩ của tàu liền nhanh chóng thay số hiệu, dùng lưới đánh cá phơi nguy trang, đồng thời chuẩn bị vũ khí sẵn sàng chiến đấu. Hai tàu địch chạy song song kẹp Tàu 99 vào giữa, dùng ống nhòm quan sát tàu ta để kiểm tra. Tàu 99 vẫn chạy ung dung, cán bộ, chiến sĩ vui vẻ mỉm cười, thảnh thơi lại đưa tay vẫy chào tàu địch để xua tan



*Đại diện thế hệ trẻ
dâng hương tưởng
niệm các anh hùng liệt
sỹ Đoàn tàu không số
Bến K15*

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

sự nghi ngờ của chúng. Vì quá chủ quan và bất ngờ nên sau hai giờ hù dọa, địch cho rằng Tàu 99 là tàu đánh cá thực sự, tiếng nói của thủy thủ lại đúng giọng địa phương nên chúng kéo còi tăng tốc, quay đi hướng khác.

Kết quả là, sau 10 ngày di chuyển, đấu trí căng thẳng với địch, Tàu 99 đã cập bến an toàn, chuyển toàn bộ vũ khí cho căn cứ, rồi lại rẽ sóng ra khơi, trở về miền Bắc an toàn. Cả một bộ máy tìm kiếm của chính quyền Sài Gòn, kể cả quân Nam Hàn, hạm đội Mỹ, với máy bay, đại bác, tàu chiến canh gác nghiêm mật vẫn không hay biết gì về hoạt động của Tàu 99.

Có thể khẳng định, cùng với tinh thần “Quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh”, sự mưu trí, sáng tạo của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 trong thực hiện nhiệm vụ là những nhân tố quyết định tạo nên kỳ tích “Đoàn tàu không số”, huyền thoại đường Hồ Chí Minh trên biển. Điều đó đã được lãnh đạo Đảng, Nhà nước, quân đội nhiều lần khẳng định. Bản tuyên dương công trạng của Đoàn 125 trong dịp được Quốc hội, Chính phủ và Chủ tịch Hồ Chí Minh phong tặng danh hiệu đơn vị Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân lần thứ nhất (1967) ghi rõ: *“Chiến đấu trên vùng biển của Tổ quốc, luôn luôn đương đầu với địch và vật lộn với sóng to gió lớn, càng gặp khó khăn nguy hiểm, cán bộ càng bình tĩnh, dũng cảm, mưu trí, chiến sĩ càng ngoan cường linh hoạt, trên dưới đoàn kết một lòng, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ trong mọi tình huống”*.

Tháng 5 năm 2011, trong cuộc gặp gỡ những cựu chiến binh “Đoàn tàu không số”, nguyên Tổng Bí thư Lê Khả Phiêu khẳng định: *“Chỉ với phương tiện thô sơ, lòng dũng cảm, tình nguyện hy sinh cùng sự khéo léo, linh hoạt, những cựu binh Đoàn tàu “không số” đã góp phần quan trọng làm nên chiến thắng của dân tộc ta”*.

3. Đoàn kết chặt chẽ, kỷ luật nghiêm minh của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125

Để có thể vượt qua những tình huống hiểm nghèo, vô vàn khó khăn, gian khổ, lập nên những chiến công đặc biệt xuất sắc, tập thể cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số” đã nêu cao tinh thần đoàn kết, tương thân tương ái giữa cấp trên cấp dưới, giữa đồng chí đồng đội trong đơn vị, đồng cam cộng khổ trong cuộc sống thường nhật, đồng sinh cộng tử khi chiến đấu chống quân thù.

Bên cạnh đó, đường Hồ Chí Minh trên biển còn được các cấp lãnh đạo đánh giá là biểu hiện sinh động của tinh thần đoàn kết quân dân, giữa cán bộ, chiến sĩ Hải quân nhân dân Việt Nam với nhân dân các địa phương ven biển. Mỗi chuyến vượt biển của Đoàn 125 đều nhận được sự giúp đỡ, đùm bọc, che chở của nhân dân các địa phương nơi tàu vào và các đơn vị ở bến, đặc biệt là sự hỗ trợ hết mình của người dân đồng bằng sông Cửu Long.

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

Đại tá Khuru Ngọc Bảy, nguyên Trung đoàn trưởng Đoàn “tàu không số” khẳng định, nếu không có tâm lòng bà con vùng đồng bằng sông Cửu Long thì sẽ không có Đoàn “tàu không số”. Trong những năm chiến tranh, cán bộ và quân chúng trong những vùng mà các “tàu không số” vào chuyển vũ khí có người bị địch bắt, chúng dùng mọi cách để dụ dỗ, mua chuộc, tra tấn dã man nhưng họ không một lời khai báo. Cuối năm 1962, khi Đoàn 125 quyết định xây dựng kho tàng, bến bãi để tập kết vũ khí từ Bắc chuyển vào tại thị trấn Rạch Gốc, tỉnh Cà Mau, chỉ trong một thời gian ngắn, hơn 1000 người dân ở đây đã tự nguyện di dời theo yêu cầu của cách mạng. Tổng kho vũ khí ở Ngọc Hiến, Cà Mau rộng, vũ khí có lúc hơn 1.000 tấn, được chia 5-7 tấn/kho nhỏ, nhưng không hề có một cọng dây kẽm gai làm hàng rào. Thế mà người dân không ai dên, dù ở đó, cua sen, tôm, cá rất nhiều và kho vũ khí chỉ có hơn chục chiến sĩ trông coi,.

Đại tá Nguyễn Ngọc Giao, Chỉ huy phó Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh Trà Vinh, cho biết, bến Trà Vinh là bến nằm trong khu dân cư, rừng ngập mặn chủ yếu là các loại cây thấp (bần, chà là, mắm, dừa nước...) nên thủy triều lên không che được tàu, dễ bị lộ. Nhưng các tàu thuyền khi cập bến vẫn an toàn. Có sự an toàn ấy, ngoài lòng quả cảm, sự sáng tạo của cán bộ, chiến sĩ thì đặc biệt là sự che chở, đùm bọc, bảo vệ của nhân dân. Nhân dân là nguồn động viên tinh thần, sẻ chia từng chén cơm, tấm áo với cán bộ, chiến sĩ để xây nên “bến” giữa rừng, một “bến” không có tiền lệ trong lịch sử, đó là bến giữa lòng dân.

Những cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 còn là tấm gương về tinh thần kỷ luật trong thực hiện nhiệm vụ. Ra đi là xác định cảm tử nhưng những người lính luôn giữ nghiêm kỷ luật, nêu cao trách nhiệm, quyết tâm vượt mọi gian khổ hy sinh đưa vũ khí đến đích, vì miền Nam thân yêu.

Trước khi lên đường, để giữ được bí mật hoàn toàn, không ai được tiếp xúc với bạn bè, người thân. Có người ra Bắc tập kết, xa nhà đã gần chục năm, nay về lại mảnh đất chôn rau cắt rốn nhưng vì yêu cầu tuyệt đối bí mật của nhiệm vụ nên đã không bước lên bờ, về thăm nhà. Có đồng chí bất ngờ thấy vợ trong đoàn dân công ra chuyển vũ khí, đã lánh mặt xuống khoang tàu, chỉ dám nhìn qua cửa sổ.

Trong chiến đấu, tất cả cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số” đều giữ nghiêm kỷ luật, nêu cao tinh thần trách nhiệm, chấp hành nghiêm mệnh lệnh của cấp trên, quyết định của tổ chức. Trường hợp hy sinh của Anh hùng Nguyễn Văn Hiệu là một tấm gương tiêu biểu cho tinh thần đoàn kết, trách nhiệm, kỷ luật nghiêm minh của các chiến sĩ Đoàn 125. Ngày 24 tháng 4 năm 1972, Tàu 645 do Thuyền trưởng Lê Hà và Chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu chỉ huy, khi đến gần đảo Phú Quốc thì bị khu trục hạm số 4 của quân đội Sài Gòn phát hiện. Sau khi gọi hàng không có kết quả, chúng liền tập trung hỏa lực tấn công Tàu 645, khiến tàu hỏng lái, nhiều

HUYỀN THOẠI ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

chiến sĩ hy sinh và bị thương nặng. Lúc đó, Nguyễn Văn Hiệu đề nghị Thuyền trưởng Lê Hà đưa mọi người rời tàu, còn anh ở lại để điểu hỏa hủy tàu.

Anh rời tàu cuối cùng. Khi xuống nước, anh phát hiện một tình huống vô cùng nguy hiểm: trong số 16 chiến sĩ đang vào bờ thì phần lớn đều bị thương nên phải cụm lại một khối diu nhau mà bơi. Chiếc tàu bị mất lái, cứ chạy vòng tròn nên có lúc gần anh em thủy thủ, lúc lại dạt ra xa. Vì vậy, Nguyễn Văn Hiệu quyết định không rời tàu vì anh sợ khi tàu gần anh em rời nỏ thì tính mạng của 16 người sẽ hết sức nguy hiểm.

Dưới biển, mọi người nán đợi Nguyễn Văn Hiệu, song anh nói to: “Các đồng chí về báo cáo với đoàn là tôi đã hoàn thành nhiệm vụ”. Rồi anh quay vào buồng lái, khi vị trí con tàu ở xa đồng đội nhất, Nguyễn Văn Hiệu cho nổ tàu. Một ánh chớp bốc lên, kế đó là một tiếng nổ mạnh. Tàu 645 và Thiếu úy Chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu đã ra đi như thế⁽¹⁾.

Đánh giá về tinh thần đoàn kết, tính kỷ luật nghiêm minh của tập thể cán bộ, chiến sĩ “Đoàn tàu không số”, Phó Đô đốc Nguyễn Văn Tình, nguyên Chính ủy Quân chủng Hải quân đã khẳng định: *Đường Hồ Chí Minh trên biển là chiến công vẻ vang của toàn dân tộc, trước hết là quyết tâm chiến lược, sự lãnh đạo sáng suốt, tài tình của Đảng và Bác Hồ kính yêu; sự cố gắng vượt mọi khó khăn, gian khổ để thực hiện thành công của các lực lượng ba thứ quân.*

Thắng lợi này còn là thắng lợi của nghệ thuật chiến tranh nhân dân trên biển, thắng lợi của sự phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ giữa các lực lượng, thắng lợi của tình đoàn kết quân dân. Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ, lực lượng hải quân luôn được nhân dân che chở bảo vệ, yêu thương đùm bọc, tạo mọi điều kiện thuận lợi, góp phần làm nên sức mạnh tổng hợp để đưa hàng tời đích an toàn, kịp thời để đảm bảo chiến đấu cho tiền tuyến.

Qua quá trình tìm hiểu, nghiên cứu, cho thấy lịch sử hình thành, phát triển của tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển, cùng những chiến công xuất sắc của tập thể cán bộ, chiến sĩ Đoàn tàu “không số” không những là tài sản vô giá của lịch sử dân tộc, của kho tàng nghệ thuật quân sự Việt Nam, mà còn là những bài học giáo dục về lòng yêu nước sâu sắc, có tính thuyết phục và hấp dẫn cao đối với thế hệ trẻ hôm nay và mai sau.

(1) *Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân*, Nxb QĐND, H.2001, tr. 200-201

ĐỂ LƯU GIỮ NHỮNG GIÁ TRỊ THIỆNG LIÊNG

PHẠM PHƯƠNG

*“Có những phút làm nên lịch sử
Có cái chết hóa thành bất tử
Có những lời hơn mọi bài ca
Có con người như chân lý sinh ra”...*

(Tố Hữu)

Trong lịch sử đấu tranh chống ngoại xâm của người Việt Nam ta, có những huyền thoại đã đi vào ký ức dân tộc và trở thành những tượng đài vững chắc. Huyền thoại đường Hồ Chí Minh trên biển chính là một trong những tượng đài bất diệt ấy. Một huyền thoại nằm nơi trái tim tổ quốc, nơi trái tim những người còn sống. Cái chết và sự sống của họ nảy mầm từ những chuyến tàu, giữa muôn trùng sóng gió vẫn rẽ sóng vượt lên phía trước với ý chí sắt đá: quyết tử cho Tổ quốc quyết sinh. Họ viết tên Tổ quốc bằng máu lên những con tàu cảm tử. Ngày nay, khi đất nước đã hòa bình, tất cả chúng ta ghi nhớ họ, tôn vinh họ như tôn vinh giá trị anh hùng của dòng máu Việt Nam. Để mãi mãi các thế hệ về sau tự hào và tiến bước mạnh mẽ hơn nữa để chinh phục những đỉnh cao mới.

Đã có hàng trăm chuyến tàu không số ra đi từ điểm mốc K15 - Đồ Sơn, Hải Phòng, dọc theo chiều dài của chữ S thân yêu để chi viện cho đồng bào miền Nam những năm đất nước chìm trong máu lửa. Mười bốn năm trên biển, những người lính cảm tử xác định một đi không trở lại. Đã có những hi sinh, mất mát không thể kể hết. Tất cả họ đều là những người anh hùng. Với tầm vóc lịch sử to lớn, chiến công lừng lẫy như vậy, họ xứng đáng được ghi nhớ bằng một nơi linh thiêng, nơi tập hợp hết các hiện vật để thế hệ hôm nay có được cái nhìn đủ đầy hơn. Trên đất nước chúng ta đã có nhiều nơi dựng tượng đài tàu không số,

có nhiều bảo tàng lưu giữ các hiện vật như bảo tàng Hải quân, bảo tàng lịch sử quân sự Việt Nam... nhưng các hiện vật còn ít, chưa đủ để giúp người xem có được hình dung rõ nét nhất về một trong những huyền thoại bí ẩn và hào hùng bậc nhất trong cuộc chiến tranh vệ quốc.

Ý tưởng xây dựng một bảo tàng về những con tàu không số thực sự là một điều đáng làm nhất để chúng tỏ sự công nhận và tri ân với những người đã không tiếc mạng sống để cho chúng ta có được ngày hôm nay hòa bình, yên ấm. Trên những con tàu không số ngày nào, nay người còn, người mất. Những người trong cuộc, họ đã và đang rất mong mỗi nhà nước và nhân dân có một công trình để có thể ghi nhớ lại tuổi trẻ oai hùng của họ và những hi sinh mất mát xương máu của những đồng đội đã ra đi. Để biết rằng Tổ quốc ghi nhớ họ. Đó không chỉ là ước muốn của người trong cuộc mà còn là nguyện vọng của nhân dân và chính phủ ta. Chính Thủ tướng Lê Khả Phiêu đã từng trần trụi: *Do đặc thù của nhiệm vụ trên biển và phải tuyệt đối bí mật nên những kỉ vật về đường Hồ Chí Minh trên biển không nhiều. Vì thế, việc giữ gìn các hiện vật về Đoàn tàu không số càng trở nên quan trọng trong việc giáo dục thế hệ trẻ, khi mà cán bộ, chiến sĩ của lực lượng anh hùng này đã, đang và ngày càng mai một. Việc xây dựng bảo tàng Đoàn tàu không số càng có ý nghĩa lớn lao trong sự nghiệp bảo vệ biển đảo hôm nay và là thông điệp sâu sắc, trường tồn của đường Hồ Chí Minh trên biển.*

Và khúc tráng ca của lịch sử lại được hát vang trong lòng những người ở lại với một bảo tàng bề thế gồm những hiện vật được dày công tìm kiếm từ những mảnh đất còn ghi dấu ấn của những con tàu không số. Ngoài ra, còn tập hợp đầy đủ các hiện vật từ các bảo tàng vẫn lưu giữ từ xưa. Tất cả mọi người đang làm hết sức mình để có được một bộ sưu tập đầy đủ, phản ánh được những chặng đường lịch sử của Đoàn tàu không số. Nơi này, chắc chắn sẽ không chỉ trở thành niềm tự hào của người dân Việt Nam mà còn là điểm đến của khách du lịch nước ngoài.

50 năm đã qua đi, những chứng nhân trên những con tàu không số người còn, người mất, những người còn sống thì đã tuổi cao, sức yếu. Nên chăng, chúng ta cần có những quyết định dứt khoát cho những dự định trên? Thời gian không đợi chúng ta do dự. Lịch sử vẫn còn trong nó những hình hài vô định cần được định hình. Đó là trách nhiệm của những thế hệ sinh ra sau chiến tranh như chúng ta, như một niềm biết ơn vô hạn với những hi sinh, mất mát to lớn của thế hệ cha anh đi trước.

Nhân kỷ niệm 50 năm ngày truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển, Dự án văn hóa uống nước nhớ nguồn thuộc Trung tâm Thông tin Truyền thông vì môi trường phát triển - Liên hiệp các hội KH&KT Hà Nội đã cho ra mắt cuốn

sách **Huyền thoại đường Hồ Chí Minh trên biển** với mong muốn mang đến một ấn phẩm văn hóa mang ý nghĩa tinh thần, tri ân các anh hùng đã hi sinh xương máu, tuổi trẻ vì nền độc lập, tự do của tổ quốc. Cuốn sách gồm 5 phần chính:

• **Phần 1: Huyền thoại một tuyến đường trên biển**

Đây là phần tái hiện lại những mốc son trong quá trình hình thành và phát triển của tuyến đường, trải qua những năm ác liệt của cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước vẫn hiên ngang tồn tại như một sức mạnh ý chí không thể gục ngã của người Việt Nam.

• **Phần 2: Huyền thoại những con tàu không số**

Những con tàu không số chính là “linh hồn” của đường HCM trên biển, như một minh chứng hùng hồn cho chiến thắng oanh liệt bằng lòng dũng cảm, gan dạ, kiên cường của những con người Việt Nam trước đế quốc xâm lược. Trong phần này, câu chuyện về đội thuyền 128 – đường dây tình báo trên biển đã được giới thiệu nhằm giúp bạn đọc hiểu thêm về tầm vóc và sự kỳ công chuẩn bị cho tuyến đường có một không hai này.

• **Phần 3: Những chiến sỹ quả cảm**

Những chuyến đi đầy gian nan, vất vả và những trận chiến đấu không cân sức với địch giữa biển khơi để giữ bí mật cho tuyến đường trên biển của các chiến sỹ Tàu không số đã làm nên Huyền thoại Đường Hồ Chí Minh trên biển. Ý chí ngoan cường và đức hy sinh cao cả của họ làm lay động lòng người qua bao thế hệ và còn mãi với thời gian, với lịch sử chống ngoại xâm hào hùng của dân tộc.

• **Phần 4: Các anh sống mãi với biển trời Tổ quốc**

Đây là phần lưu danh những liệt sỹ của Đoàn tàu không số - Lữ đoàn 125 anh hùng, đã hy sinh vì Độc lập tự do của Tổ quốc trong 14 năm Đoàn tham gia cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước (1961 - 4/1975).

• **Phần 5: Biểu tượng của ý chí Việt Nam.**

Đây là phần gồm những bài viết về đường Hồ Chí Minh trên biển của các tướng lĩnh, các nhà nghiên cứu trong nước giúp chúng ta hiểu sâu sắc hơn về tuyến đường theo nhiều góc độ khác nhau.

Cuốn sách là một công trình ý nghĩa dâng lên những người chiến sỹ cảm tử trên tuyến đường huyền thoại năm xưa.

MỤC LỤC

. Lời đầu sách	9
. Đường Hồ Chí Minh trên biển - một sáng tạo chiến lược của Đảng trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước bài học còn nguyên giá trị trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc hiện nay.	11
. Mở tuyến vận tải quân sự trên biển chi viện cho cách mạng ở miền Nam - một quyết định lịch sử.	17

Phần I:

HUYỀN THOẠI MỘT TUYẾN ĐƯỜNG TRÊN BIỂN	25
---------------------------------------	----

Phần II:

HUYỀN THOẠI NHỮNG CON TÀU KHÔNG SỐ	41
------------------------------------	----

. Những con tàu không số làm nên huyền thoại.	43
. Đội thuyền 128 - đường dây tình báo trên biển.	79
. Di tích và điểm đến của những con tàu không số.	83
. Những chuyến đi của tàu không số từ 1962 đến 1972	89
. Thành tích chiến đấu và phục vụ chiến đấu của Đoàn tàu không số - Lữ đoàn 125 Hải quân trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	93

Phần III:

NHỮNG CHIẾN SỸ QUẢ CẢM

. Chuyện kể về những chiến sỹ Đoàn tàu không số.	99
. Những đơn vị và cán bộ chiến sỹ của đoàn 125 Hải quân được phong tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân trong thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	115
. Trận chiến đấu sinh tử trên biển Nha Trang.	117
. Chuyến hàng đặc biệt.	120
. Chuyến đi đặc biệt của tàu 176.	127
. Người tham gia thiết kế, tổ chức thi công bến tàu không số.	132

Phần IV:

CÁC ANH CÒN SỐNG MÃI VỚI BIỂN TRỜI TỔ QUỐC

. Danh sách liệt sỹ Lữ đoàn 125:

* Giai đoạn 1961 đến tháng 04/1975	137
* Giai đoạn từ sau tháng 04/1975 đến nay	145

Phần V:

BIỂU TƯỢNG CỦA Ý CHÍ VIỆT NAM

. Đường Hồ Chí Minh trên biển - Biểu tượng của ý chí giải phóng dân tộc, con đường huyền thoại trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	151
. Đường Hồ Chí Minh trên biển - Nơi tỏa sáng chủ nghĩa yêu nước, quyết tâm thống nhất đất nước của toàn dân tộc Việt Nam.	160
. Tuyến vận tải chiến lược Hồ Chí Minh trên biển với chiến trường đồng bằng sông Cửu Long.	167
. Đào tạo sỹ quan và thủy thủ cho Đoàn tàu không số - Một nhiệm vụ quan trọng của Trường Sỹ quan Hải quân.	174
. Đường Hồ Chí Minh trên biển - Một sáng tạo độc đáo của chiến tranh nhân dân trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	181
. Sức mạnh chính trị - Tinh thần trên tuyến vận tải biển chiến lược trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	188
. Tuyến vận tải chiến lược Hồ Chí Minh trên biển với những chuyến hàng quân sự chi viện cho chiến trường khu 5 trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	195
. Đánh giá thực chất của chiến trường biển và tuyến đường vận tải chiến lược trên biển mang tên Hồ Chí Minh trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	202
. Ngành Giao thông Vận tải với tuyến vận tải chiến lược Hồ Chí Minh trên biển trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.	209
. Lập bến và tổ chức tiếp nhận hàng từ tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển ở miền Tây Nam Bộ.	214
. Đường Hồ Chí Minh trên biển với cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân 1975.	220
. Từ đoàn 759 đến đoàn 125 - Bước phát triển cả về lượng và chất của lực lượng vận tải đường Hồ Chí Minh trên biển.	228
. Bộ đội tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển - Một bộ phận ưu tú của Thanh niên Việt Nam thời đại Hồ Chí Minh.	235
. Để lưu giữ những giá trị thiêng liêng.	243

