

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Tác giả: Đăng Phong

Nhà xuất bản: Tri thức

Đóng eBook và Share bởi Thư viện sách điện tử Online:

wWw.VietLion.Com



LỜI GIỚI THIỆU

NGÔ VĨNH LONG

Giáo sư Sử học Đại học Tổng hợp bang Maine
(University of Maine), Hoa Kỳ.

Tác phẩm này là một công trình rất quý giá, vì đây là lần đầu tiên tư liệu trong và ngoài nước được tập hợp trong một cuốn sách để miêu tả và giải thích tầm quan trọng và quan hệ của "5 đường mòn Hồ Chí Minh" trong việc chi viện cho cuộc đấu tranh giải phóng Miền Nam cũng như trong việc giữ liên lạc giữa miền Nam với miền Bắc.

Trước đây, 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 miền Bắc đã ngã xuống và khoảng 20.000 người bị tàn phế.

Các đường tiếp viện khác, tuy đã đóng góp rất 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.

Không phải chính phủ Hoa Kỳ và các chính quyền Sài Gòn không biết đến bốn đường tiếp viện khác, ngoài đường Trường Sơn, như được miêu tả trong sách này. Đọc những báo cáo của Mỹ về chiến trường tại Việt Nam trong các kho lưu trữ tại Hoa Kỳ, ta thấy là các cục tình báo Mỹ đã đề cập đến các con đường này hàng nghìn lần. Nhưng vì sự bảo đảm bí mật nói trên, họ chỉ biết rất lờ mờ nên đã không thể đánh giá đầy đủ tầm quan trọng của chúng để có những biện pháp ngăn chặn hay phá hủy một cách hữu hiệu hơn.

Nhưng vì yêu cầu bảo đảm bí mật nên chính những người trong cuộc cũng chỉ biết đường dây của chính mình thôi và không biết rõ những hoạt động của người khác hay biết bức tranh toàn cảnh là gì.

Cuốn sách này, lần đầu tiên, giúp cho người đọc biết tương đối rõ rệt bức tranh toàn cảnh của việc chi viện cho miền Nam cũng như những hoạt động cụ thể của từng con đường tiếp viện và của các nhân vật chủ chốt trong đó. Tiếng nói của các nhân vật chủ chốt được trích trong sách này là một đóng góp rất quan trọng và rất sống động mà chưa quyển sách nào hay bài báo nào làm được.

Nhiều nhân vật chủ chốt đều cho biết họ sẽ không thể hoàn thành những nhiệm vụ được giao phó nếu không có sự ủng hộ, sáng tạo và bảo vệ của người dân. Nhưng những nhân vật chủ chốt được trích trong sách này đã không nói rõ là vì sao nhân dân đã hi sinh lớn đến như vậy để giúp thiết lập và bảo vệ "5 đường mòn Hồ Chí Minh" này. Đó là nhờ trong suốt thời gian từ năm 1945 đến năm 1975 Cách mạng đã giành được chính nghĩa.

Chính phủ miền Bắc và Mặt trận Giải phóng Miền Nam (sau đó là Chính phủ Cách mạng Lâm thời) có chính danh vì đã tranh đấu giành độc lập và tự do cho đất nước và nhân dân Việt Nam. Chính

nghĩa và chính danh, chứ không phải chỉ các hoạt động bí mật và sáng tạo, đã giúp cho Cách mạng không những bảo vệ được 5 con đường miêu tả trong sách này mà còn bảo vệ tổ quốc và giành lại độc lập cho toàn dân tộc.

Nếu cuốn sách này có gợi ra được một ấn tượng, hay một ý gì đáng suy nghĩ nhất cho người đọc thì đó là việc huy động được lòng dân - nhân dân trong nước và nhân dân thế giới.

Thêm vào đó, người đọc có cảm nhận ngay đây là một cuốn sách có tinh thần khoa học rất cao. Tác giả đã nghiên cứu rất công phu, đã đối chiếu và phân tích các tư liệu với sự trung thực của một sử gia, và đã không qua đó mà phê phán cách tiếp cận của bất cứ một người nào hay đường lối chính trị của bất cứ một phe phái nào từ trong cuộc chiến đến nay.

LỜI TÁC GIẢ

Cuộc chiến tranh chống Mỹ cứu nước (theo cách gọi của Việt Nam), hay chiến tranh Việt Nam (theo cách gọi của người Mỹ và đồng minh), là một trong những cuộc chiến tranh khốc liệt nhất, để lại những dấu ấn sâu sắc nhất trong dư luận và tâm linh của nhân loại thế kỷ XX. Những dấu ấn đó có nhiều chiều và nhiều ý nghĩa khác nhau: Là niềm tự hào nơi người chiến thắng, là sự bẽ bàng và khủng hoảng trong đời sống chính trị và tâm linh Mỹ, là sự day dứt nơi những người đã từng tham gia quân đội và Chính quyền Việt Nam Cộng hòa...

Có lẽ cũng vì những loại dấu ấn rất khác nhau đó, cho nên dù chiến tranh đã kết thúc hơn 30 năm, vẫn tiếp tục một loại "chiến tranh" trong giải thích và bình luận lịch sử.

Cuốn sách này không nhằm tham gia vào cuộc "chiến tranh" đó, và cũng không chọn một chỗ đứng nào trong ba góc nhìn kể trên.

Mục đích của cuốn sách này là phơi bày một khía cạnh lịch sử quan trọng của cuộc chiến tranh mà nhiều chỗ vẫn còn chưa được biết tới, hoặc biết rất không đầy đủ: Đó là những hệ thống đường mòn Hồ Chí Minh.

Cho đến nay, có biết bao nhiêu tài liệu đã được công bố từ cả ba phía, biết bao nhiêu cuốn sách đã được viết ra nhưng vẫn chưa nói hết được những câu chuyện về các con đường mòn Hồ Chí Minh đó, thậm chí có những con đường hầu như chỉ ai đã đi thì mới biết.

Sách báo Mỹ đã biết khá rõ về **con đường Hồ Chí Minh trên bộ**, tức là đường Trường Sơn. Nhưng cả những tài liệu đã được giải mật lẫn những sách báo đã được viết ra vẫn chưa giúp người đọc thỏa mãn một câu hỏi: Vì sao mà những phương tiện hiện đại nhất của Mỹ, dù đã được huy động tối đa vào đây, vẫn bị vô hiệu hóa bởi những con người mà xét về cả tiền bạc lẫn kỹ thuật đều thua kém nhiều lần?

Những biện pháp để làm đường, những cách tổ chức vượt đường, hệ thống quản lý các cung chữa và nhất là những cách để tránh bom đạn và "đánh trả" kỹ thuật Mỹ... mà đến nay chính là những chuyện lý thú nhất, thì hình như sách báo Mỹ vẫn chưa nói được bao nhiêu, thậm chí cho đến gần đây nhất vẫn có những chuyện hiểu lầm (như chuyện hoang đường mới được phía Mỹ công bố đầu năm 2008 về việc "tình báo Việt cộng" lọt được vào hệ thống thông tin quân sự của Mỹ để "ra lệnh" cho máy bay Mỹ ném bom các căn cứ quân sự Mỹ).

Con đường thứ hai là **con đường xăng dầu**, với tổng chiều dài tới 5.000 km, để vận chuyển nhiên liệu suốt từ biên giới Việt - Trung và các cảng biển miền Bắc vào đến tận Nam Bộ, có chỗ vượt qua cả những độ cao tới gần ngàn mét là điều có vẻ là bất khả thi đối với kỹ thuật đường ống.

Con đường này người Mỹ dường như cũng biết rằng có và cũng đã đánh phá được một số điểm. Nhưng nó có bằng cách nào và nó đã đóng vai trò ra sao trong việc cung cấp nhiên liệu cho các đoàn xe vận tải vũ khí cung cấp nhiên liệu cho xe tăng trong các trận đánh lớn ở miền Nam, thì hình như trong những tài liệu đã giải mật gần đây nhất cũng không có được những thông tin cụ thể.

Con đường thứ ba là **con đường trên biển**, thì hải quân, không quân của Mỹ và của Chính quyền Việt Nam Cộng hòa cũng đã cảm thấy hình như có chuyện và đã tổ chức đề phòng. Nhưng trong suốt 7 năm đầu hoạt động, các đoàn tàu không số đã đưa được hàng chục ngàn tấn vũ khí vào Nam rồi mà đối phương vẫn không bắt được vụ nào. Chỉ đến năm 1966 họ mới giật mình khi bắt được một vài vụ.

Nhưng họ vẫn không sao tìm ra manh mối. Một số con tàu chớm bị phát hiện, sắp bị vây bắt, thì thủy thủ đoàn đã tự đánh đắm và tự thủ tiêu. Do đó nó vẫn là một con đường "phi tang". Nếu lại so sánh những hải đồ do phía hải quân Mỹ vẽ về các tuyến đi của các con tàu không số và hải đồ thật của Lữ đoàn 125 thì khoảng cách sai biệt vẫn rất lớn

Rồi khi những "con tàu đánh cá giả" bị họ theo dõi sít sao, thì những "con tàu đánh cá thật", hoàn toàn hợp pháp mà họ quen mặt từ lâu, lại bắt đầu chuyển sang chở vũ khí, còn công nhiên chở cả những cán bộ lãnh đạo quan trọng như Võ Văn Kiệt, Lê Đức Anh ra Bắc, vào Nam..., thì cho đến ngày giải phóng đối phương cũng chưa hề biết đến.

Con đường thứ tư là **con đường hàng không**, bí mật trong công khai, đi từ Phnom Penh, bay qua lãnh thổ miền Nam Việt Nam, thậm chí bay qua chính Sài Gòn, tới Hồng Kông hoặc Quảng Châu rồi về Hà Nội. Con đường này đã từng vận chuyển hàng ngàn lượt tướng tá của miền Bắc vào miền Nam và từ miền Nam ra miền Bắc, vận chuyển hàng triệu đô-la cho cơ quan Kinh-tài của miền Nam, vận chuyển rất nhiều thứ máy móc, thuốc men và hóa chất quan trọng, vận chuyển thương binh, vận chuyển vợ con những chiến sĩ và cán bộ của miền Nam ra Bắc để học tập và điều dưỡng... Nhưng phía Mỹ và Chính quyền Sài Gòn hình như cũng hoàn toàn chưa biết gì.

Con đường thứ năm, **con đường chuyển ngân** thì còn bí hiểm hơn. Đó là con đường vô hình, không có đường, không có lối trên đất liền, trên biển, trên không, trên những đường ống... Nó đi theo hệ thống ngân hàng của chính các nước phương Tây và hệ thống ngân hàng ở ngay Sài Gòn để chuyển tiền một cách hợp pháp từ Bắc vào Nam, từ các nguồn tài trợ của các nước vào Sài Gòn, rồi từ Sài Gòn rút ra tiền bản địa để chi tiêu cho những lực lượng Giải phóng.

Không cần ô tô, không cần máy bay, không cần tàu thủy, không cần gửi thổ, chỉ những mật mã, những cú điện... là tiền từ Paris, London, Hong Kong, Bangkok, Moskva, Bắc Kinh... được chuyển qua Sài Gòn rồi lên các căn cứ địa ở khắp miền Nam, được thanh toán cho những địa chỉ cần thiết ở bất kỳ nơi nào trên thế giới ... Con đường đó suốt hai mươi năm chiến tranh chỉ "ai làm thì biết", Mỹ không biết, Chính quyền Sài Gòn không biết, nên không một ai bị bắt, không một vụ chuyển ngân nào bị phát hiện...

Không riêng người Mỹ, không riêng những người nước ngoài, ngay cả những người Việt Nam, thậm chí cả những chiến sĩ, những cán bộ và cả những người lãnh đạo cấp cao trong hệ thống các con đường Hồ Chí Minh kể trên cũng không biết hết được những gì ngoài phạm vi mình phụ trách. Người phụ trách đường bộ không biết được bao nhiêu về hệ thống đường biển. Người phụ trách đường biển không biết bao nhiêu về hệ thống đường hàng không.

Và tất cả những lực lượng đó hoàn toàn không biết đến hệ thống đường chuyển ngân bí mật qua các ngân hàng. Sự "không biết" đó của cả bên này lẫn bên kia càng chứng tỏ rằng ngoài những điều thần kỳ của ý chí, tài năng và cách tổ chức, còn có một điều thần kỳ nữa: Sự bí mật?

Ở Việt Nam đến nay cũng đã có rất nhiều sách viết về đường Trường Sơn, một số sách viết về con đường trên biển. Nhưng do những sách đó vẫn còn nặng về biểu dương thành tích, về lòng tự hào và ngợi ca, nhẹ về mô tả lịch sử và đúc kết lịch sử, mà có đúc kết thì cũng không ngoài mấy bài học đã thuộc từ lâu, nên tuy số trang thì kể ra đã có tới hàng ngàn, hàng vạn, mà người đọc vẫn khó thu lượm được những điều mà họ thực sự tìm

Có thể nói, cho đến nay chưa có một sự trình bày tổng hợp nào về cả 5 đường mòn Hồ Chí Minh đó cũng như tính liên hoàn của chúng, để làm sao trong vòng hai, ba trăm trang thôi, có thể nói lên được những nét chính yếu của hệ thống chi viện vừa đa phương, vừa đa dạng cho miền Nam suốt trong 20 năm chiến tranh. Đó đang là nhu cầu của cả những thế hệ đương thời lẫn những thế hệ hậu chiến ở Việt Nam cũng như ở Hoa Kỳ.

Đó chính là lý do thúc đẩy tác giả viết nên tập sách nhỏ này.

Cũng xin nói rõ rằng tác giả không hề có cương vị nào trong sự nghiệp lớn lao này, nên không hề dám làm điều gì vượt trội những tác giả tiền bối mà chỉ xin khiêm tốn nhặt nhạnh lại của những người đi trước (cả những người đã viết lẫn những người đã làm, cả phía bên này và phía bên kia), lại dựa thêm vào những tài liệu mới được giải mật của Mỹ, cộng với việc phỏng vấn nhiều nhân vật quan trọng đương thời, rồi sau đó tuyển chọn, sắp xếp lại một cách có hệ thống những gì mà người viết hiểu rằng người đọc ngày nay thực sự cần biết.

Cũng xin nói rõ thêm rằng trong công việc sưu tầm này có nhiều khi tác giả không thể vượt qua được một khó khăn rất lớn là: Những nguồn số liệu thống kê trong thời kỳ này có nhiều chỗ còn mâu thuẫn với nhau mà tác giả không có đủ khả năng kiểm chứng. Ở những chỗ đó, tác giả xin ghi chú rõ sự bất lực của mình, hy vọng các cơ quan hữu quan và các nhà nghiên cứu lưu ý xác minh.

Còn về hình ảnh minh họa, cũng do hoàn cảnh chiến tranh, trong khi sưu tầm, tác giả không xác định được nguồn gốc của một số ảnh, cũng xin mạnh dạn trình trước quý bạn đọc và mong nếu có ai phát hiện được thì xin cho tác giả được biết.

Còn về tên gọi, xin có đôi lời giải trình: Con đường trên bộ qua Trường Sơn, gồm toàn bộ hệ thống đường vận tải bộ và sau đó là hệ thống đường ống xăng dầu, đương nhiên đã được đặt tên từ lúc khai sinh 19-5-1959 là "Đường Hồ Chí Minh". Còn con đường trên biển thì thậm chí, như trong sách này viết, nó đã ra đời ngay từ thời kháng chiến chống Pháp và đã được những "con cá kình" đầu đàn thời đó đặt tên là "Đường Hồ Chí Minh trên biển".

Còn con đường chuyển ngân thì ban đầu vốn cũng đi theo đường mòn Hồ Chí Minh trên bộ, sau đó hai vị “cha đẻ” của sáng kiến chuyển ngân là Mười Phi và Mai Hữu Ích gặp nhau ở Phnom Penh để quy định những mật ước, cũng đã đặt tên cho nó là “Đường Hồ Chí Minh FM”, tức là Đường Hồ Chí Minh theo phương pháp mới.

Riêng con đường bí mật trên không thì quả chưa thấy ai đặt tên cho nó là gì. Nhưng nói về tính chất, về tính năng và tác dụng của nó đều giống như các con đường kia: Đều là vận chuyển người, vận chuyển tiền một cách bí mật để chi viện cho miền Nam. Tác giả thấy nó hoàn toàn đáng được xếp vào hệ thống chung của các con đường mòn mang tên Hồ Chí Minh, nên nhân đây xin mạn phép thỉnh vấn các nhà nghiên cứu cùng đồng đạo bạn đọc.

Tác giả xin chân thành cảm ơn tất cả các vị lão thành đã từng là người trong cuộc (mà tên tuổi đã chú thích trong sách) đã vui lòng cho gặp cho hỏi, cho tư liệu, cho ảnh, để nhờ đó có được nội dung chính của cuốn sách này.

Tác giả xin cảm ơn Gs. Đỗ Hoài Nam và Ban lãnh đạo Viện Kinh tế Việt Nam đã chấp nhận công trình này trong khuôn khổ một đề tài khoa học của Viện Kinh tế Việt Nam và tạo những điều kiện tối ưu cho việc thực hiện nó.

Tác giả xin cảm ơn các sử gia Ngô Vĩnh Long, Nguyễn Kỳ Phong là những người nhiều năm sống ở Mỹ, biết rất nhiều về lịch sử cuộc chiến tranh Việt Nam, đã giúp tác giả không những về tư liệu, mà về cả cách hiểu những tình tiết lịch sử liên quan đến phía Mỹ.

Tác giả cũng không thể nào quên nhắc đến tên và gửi vào đây lời cảm ơn tới các bạn cộng sự trẻ đã hết lòng cộng tác và cộng tác một cách đầy hào hứng trong công việc tìm tư liệu, biên soạn và hoàn tất một bản thảo “khó tính” như bản thảo cuốn sách này: Ngô Huyền Minh, Cao Tuấn Phong, Vũ Ngọc Quyên, Trịnh Thị Hải Yến, Thùy Dương, Phạm Văn Hiếu... thuộc Trường Đại học Kinh doanh và Công nghệ Hà Nội.

NHẬP ĐỀ: NHỮNG GIAI ĐOẠN “TIỀN SỬ”

1. Thời trước Cách mạng

Nếu nói đến những con đường giao thông Bắc - Nam, ngoài tuyến đường thông dụng mà thời xưa vẫn thường gọi là đường “thiên lý”, gần trùng với quốc lộ 1A ngày nay, thì từ nhiều thế kỷ trước đã có những đoạn đường trên Trường Sơn và cả một số tuyến giao thông đường biển được sử dụng trong việc qua lại giữa miền Bắc và miền Trung, miền Trung với miền Nam.

Trên đường bộ, nếu xét về mặt lịch sử, thì con đường Trường Sơn đã có trước đường quốc lộ 1A hàng ngàn năm. Con đường đi từ Phong Châu vào miền Trung, men theo núi, gọi là đường “thượng đạo”, đã có từ thời Hai Bà Trưng. Nó là con đường do các bộ tộc của nước Việt cổ xây dựng dần từng đoạn, qua từng thế hệ do nhu cầu giao lưu và bành trướng. Sau này, đó là những đoạn đường dùng cho các cuộc chuyển quân chiến đấu giữa các sứ quân.

Còn ở phía Nam, ngay từ thế kỷ VI-VIII, quốc vương Chân Lạp (Campuchia ngày nay) mấy lần mở cuộc tấn công lên phía Bắc, chiếm cao nguyên Bôlôven, đánh sang phía Tây chiếm một phần đất

Xiêm La (Thái Lan), đánh xuống phía Đông chiếm đồng bằng sông Cửu Long. Những đường hành quân đó đều là những lối mòn xuyên sơn, dần dần được mở thành đường cho cả xe thô mộc đi lại...

“Cho tới trước khi Lý Công Uẩn dời đô từ Hoa Lư về Đại La, thì có lẽ chỉ có một con đường chính mà sau này gọi là "thượng đạo". Tới thế kỷ X đó là tuyến đường bộ duy nhất nối đồng bằng sông Hồng với vùng Thanh – Nghệ. So với ngày nay, đoạn đầu của đường "thượng đạo" hầu như trùng với quốc lộ số 6. Đường qua sông Đáy đi lên Trúc Sơn theo đường Địa, qua Tốt Động, vượt sông Tích, qua đất Mỹ Lương, Chi Nê, Nho Quan, Rịa thuộc Ninh Bình rồi vượt qua Đồi Ngang vào Thanh Hóa qua Phố Cát, Thạch Thành... đến núi Đồng Cỏ thuộc huyện Yên Định. Đi tiếp vào phía Nam đến Vụ Ôn, thuộc huyện Hương Sơn, Hà Tĩnh thì có một ngã rẽ sang Lào”.

Sử còn chép, vào năm 982 khi vua Lê Hoàn đi đánh Chiêm Thành, đã theo đường "thượng đạo" mà cất binh:

"Khi vua đi đánh Chiêm, đã qua núi Đồng Cỏ, đến sông Bà Hòa thuộc Tĩnh Gia, đường núi rất hiểm trở, khó đi." (Đại Việt Sử ký toàn thư. Nxb Văn hóa-thông tin, Hà Nội, 1999, q.1. tr.124)

Ngược lại, vào các năm 1207 - 1209, quốc vương Chân Lạp cùng quân Chiêm Thành; Xiêm La mở nhiều đường theo hướng các đường 19, 20, 21 ngày nay) xuyên Trường Sơn thọc xuống đánh úp Đại Việt...

Đến khi Lê Lợi dấy binh chống quân nhà Minh, thì ông cũng thường dùng đường “thượng đạo” để “chuyển quân và chuyển lương không ngớt.” (Đại Việt sử ký toàn thư, sđd, q.2. tr.382.)

Đặc biệt trong những chiến dịch quân sự, nhất là thời Trịnh - Nguyễn phân tranh, đường Thiên lý bị tắc nghẽn, nhiều tuyến đường từ Bắc vào Nam trên Trường Sơn vẫn được dùng đến. Trên tuyến đường "thượng đạo" thường có nhiều sông suối. Để vượt qua sông suối, người xưa đã dùng thuyền, mảng. Những đoạn hẹp thì dùng cầu tre. Những đoạn rộng thì đã biết dùng cầu phao.

Năm 1587, chúa Trịnh Tùng vào Nam đánh chúa Nguyễn đã cho bắc cầu phao qua sông Đáy ở vùng chợ Rịa, thuộc Ninh Bình. Trong trường hợp thần tốc thì còn căng dây qua sông qua suối để người ngựa vịn qua đó mà vượt qua, gọi đó là "dây bay". Lại có phép dùng phao để chuyển người và hàng hóa, những chiếc chum đan bằng tre rồi lấy vải gai tẩm dầu bọc lại để người ngựa và hàng hóa dựa vào đó bên kia dùng dây kéo qua sông...

Sau đó, chính Lê Quý Đôn (năm 1775 với cương vị Hiệp trấn Tham tán Quân cơ) cũng đã dùng con đường phía Tây Quảng Trị rồi tràn qua đường số 9, dùng voi đánh vào Thuận Hóa. Trong “Phủ biên tạp lục”, ông cũng đã từng kể đến nhiều đoạn gian truân của cuộc hành quân qua con đường này: .

“Tôi là kẻ tầm thường, may gặp chánh Chúa, mùa thu năm Giáp Ngọ (1774) được vào hầu ở Chính phủ, gặp việc đi đánh miền Nam... Đến mùa xuân năm Bính Thân (1776) tôi được sai làm Tham thi Quân vụ giúp việc của xứ ấy...”

"Từ sông lớn Lệ Thủy, thuyền chở vào sông Ngô, thẳng đến Bến Dầu, xã Thổ Ngõa, trước có kho thóc, nay làm chỗ đồn chứa lương. Từ Bến Dầu đến Lai Cách là đồi núi trập trùng, rừng cây rậm rạp. Tôi đi từ Bến Dầu, sai lấy hai đội xe trâu vận tải, mỗi xe hai trâu kéo, một người coi 7 xe, một

xe chở gạo 1200 bát, qua mười lăm, mười sáu lớp đồi ngang, đến quán Mít nghỉ một lát, lai đi qua sáu bảy lớp đồi bằng, giờ Thân thì tôi đến đồn Lai Cách, đến tối các xe trâu cũng đến."

"Từ Cam Lộ theo đường sông đi xuống, qua các xã Thượng Độ, Nham Giang, Thuận Đức, Thiết Phủ, đường rất hiểm dốc, bên hữu đường đều là đồi núi, trèo non lội suối nửa ngày mới đến xã Đông Hà, thấy đất bằng có đông dân cư... Xã Cam Lộ huyện Đăng Xương ở thượng sông Điều Ngao, dưới thông với Cửa Việt, trên tiếp với các nguồn sát đất Ai Lao, ở xa thì nước Lạc Hoàn. nước Vạn Tượng." (Phủ biên tạp lục, Lê Quý Đôn toàn tập, tập 1, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1977, tr.27, 106-108.)

Đến cuối thế kỷ XVIII chính Quang Trung cũng đã tận dụng con đường thượng đạo để hành quân thần tốc. Ông đã từng dùng con đường phía Tây thành Quảng Ngãi, Quảng Nam để ra đánh thành Phú Xuân. Nhiều cánh quân của Quang Trung đã dùng voi đi trên con đường này để tạo sự bất ngờ cho quân chúa Nguyễn. Từ thượng du Bình Định theo đường thượng đạo tiến ra thượng du Nghệ An. Khi đánh lại liên quân Xiêm La - Nguyễn Ánh, quân Tây Sơn lại mở đường xuyên sơn tiến vào Phú Yên, Khánh Hòa, Gia Định... (Việt sử thông giám cương mục. Dẫn theo Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam, sđd, tr 67.)

Còn quốc lộ 1A, mà tiền thân của nó là đường Thiên lý còn gọi là "hạ đạo" thì xuất hiện từ khoảng giữa thế kỷ XI, dưới triều nhà Lý.

Sách "Sử học bị khảo" của Đặng Xuân Bảng viết vào thế kỷ XIX chép:

"Nhà Lý về sau đóng đô ở Thăng Long, muốn vào Thanh Hóa thì làm một đường qua các huyện Thượng Phúc (Thường Tín), Thanh Liêm mà vào Gia Viễn." (Đặng Xuân Bảng. Sử học bị khảo, Nxb Văn hóa-thông tin. Hà Nội, 1997, tr.65.)

Khi con đường Thiên lý đã mở, thì con đường "thượng đạo" ít được dùng đến. Đến thế kỷ XVIII, trong "Kiến văn tiểu lục", Lê Quý Đôn viết:

"Đường cái ở Tốt Động, Mỹ Lương rộng 2 trượng (khoảng 6 m) nghe nói là đi rất gần, nhưng nay không còn đi được nữa".

Đầu thế kỷ XX. các sĩ phu yêu nước Việt Nam lại "xoi" lên Trường Sơn đón vua Hàm Nghi đến động Voi Mẹp (phía Tây Cam Lộ) lập căn cứ Chính ở nơi này, vua đã hạ chiếu Cần Vương...

Đó là quá trình hơn ngàn năm hình thành mạng lưới đường không tên trên dải Trường Sơn, gắn bó ba quốc gia Đông Dương.

Còn trên biển thì chắc chắn từ xa xưa đã có những cuộc di cư Bắc Nam bằng thuyền theo gió mùa. Những tài liệu chính thức nói đến các tuyến đường biển là vào thế kỷ X. Trong triều đại nhà Lý, những tuyến đường trên biển đã được mở cho các cuộc hành quân đánh Chiêm Thành. Trên tuyến đường này, ngay từ thế kỷ XI-XII, mối quan hệ giữa Bắc và Nam là quan hệ giữa triều đại nhà Lý, nhà Trần với Chiêm Thành, cả hai bên đều đã sử dụng cho cả quân sự lẫn ngoại giao, thương mại.

2. Từ sau Cách mạng và trong kháng chiến chống Pháp

Từ sau Cách mạng tháng Tám 1945, nhất là từ khi bùng nổ kháng chiến Nam Bộ, nhiều đoàn trên quốc lộ số 1 bị quân Pháp chiếm đóng. Nhiều đoàn cán bộ Việt Minh đã phải hoặc theo ngả Trường Sơn, hoặc qua biển Đông ra Bắc vào Nam... Như thế cả hai tuyến đường Hồ Chí Minh đã in dấu chân những chiến sĩ cách mạng từ những năm 1945 - 1946.

Giữa năm 1946, Đông Nam Bộ và một phần Nam Trung Bộ bị Pháp chiếm đóng. Pháp đã kiểm soát hầu hết đoạn quốc lộ Bắc - Nam. Lực lượng vũ trang của Việt Minh chỉ còn kiểm soát được phía Tây Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên. Đây là các vùng tự do, còn có thể đi lại được.

Đầu năm 1947, Pháp đã chiếm được một phần đồng bằng Bắc Bộ, Nam Trung Bộ, đoạn từ phía nam đèo Ngang vào đến nam Đà Nẵng, phần lớn Tây Nguyên và Nam Bộ. Trong Nam, nhiều đoàn cán bộ đã ra Bắc bằng đường biển. Còn từ ngoài Bắc, để chi viện cho chiến trường Nam Bộ, Chính phủ Hồ Chí Minh đã cử nhiều cán bộ cấp cao, đồng thời chuyển một số lớn tiền và vàng để giúp miền Nam mua sắm thêm vũ khí và giải quyết những nhu cầu của kháng chiến. .

Như vậy, ngay từ khi bắt đầu cuộc kháng chiến chống Pháp, hai con đường vào Nam đã được đánh thông: Một hướng trên bộ, một hướng trên biển.

Con đường trên bộ:

Sau khi kháng chiến toàn quốc bùng nổ, các tỉnh đều tự động xoi đường lên vùng núi để mở đường liên lạc. Thanh Hóa xoi lên Hồi Xuân, suối Rút, Cồ Định, núi Nưa. Nghệ Tĩnh tìm đường bí mật lên Con Cuông, Ngàn Phố. Quảng Bình, Quảng Trị xoi đường vượt Trường Sơn sang Lào, men dọc Tây Trường Sơn vào Khu V. Cuối năm 1947, ủy ban Kháng chiến Trung Bộ xoi đường lên Tây Nguyên, nối với Nam Bộ: Từ Bắc Ái (thuộc Ninh Thuận) bắt đầu xoi con đường mòn Ninh Thuận - Bình Thuận - miền Đông Nam Bộ. Hành lang này giữ vững cho đến thời chống Mỹ.

Đoàn đầu tiên mở đường bộ vào Nam là đoàn của các ông Ngô Tấn Nhơn, Bộ trưởng Bộ Canh nông, Ca Văn Thỉnh, Bộ trưởng Bộ Giáo dục, Tổng Thư ký Đảng Dân chủ Việt Nam, cùng bác sĩ Trần Hữu Nghiệp, bác sĩ Nguyễn Thiện Thành. Sau khi dự họp kỳ Quốc hội đầu tiên vào đầu năm 1946, các ông nhận chức vụ trong Chính Phủ, nhưng lại tình nguyện vào Nam tham gia chỉ đạo sự nghiệp kháng chiến Nam Bộ. Ngoài nhiệm vụ vào Nam tham gia kháng chiến, các ông còn kết hợp mang theo tiền, vàng và những tài liệu để xây dựng bộ máy kháng chiến Nam Bộ thời đó. (Thăng Long. Nhớ Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ buổi đầu kháng chiến chống Pháp. Nxb Trẻ Tp Hồ Chí Minh 1999, tr374)

Từ Hà Nội vào Nam Bộ, đoàn chỉ đi bằng tàu hỏa được một đoạn từ Hà Nội đến Hà Tĩnh, sau đó phải đi bộ, nhờ dân địa phương vác hàng hóa, tài liệu và tiền. Đoàn vào tới Quảng Bình bằng đường quốc lộ sau đó rẽ sang động Phong Nha để đi theo đường trên núi Trường Sơn. Đơn vị đầu tiên mở đường tiếp tế và dẫn đường cho đoàn Ngô Tấn Nhơn và các đoàn khác sau đó chính là Phòng Liên lạc Liên khu V. Đơn vị này được thành lập theo chỉ thị của ông Phạm Văn Đồng, lúc đó là đại diện của Chính phủ tại Nam Trung Bộ.

Tháng 1 năm 1947, Phòng Liên lạc Liên khu V đóng tại Phú Ốc, Thừa Thiên chỉ gồm 8 thành viên, ông Sĩ Huynh làm trưởng phòng. Năm 1947, ông Phạm Văn Đồng gửi thư vào cho Phòng Liên lạc Liên khu V:

“Liên khu V ngày 20.8.1947

Kính gửi đồng chí Nguyễn Sĩ Huynh

Trưởng Phòng Liên lạc Liên khu V.

Trong này đã nhận được các chuyển hàng do các anh gửi vào bằng đường bộ và đường biển.

Thay mặt lãnh đạo, tôi gửi lời khen các anh đã cố gắng làm được một số việc có ý nghĩa lớn. Trong này rất cần gạo, vũ khí, thuốc men. Mong các anh tiếp tục phấn đấu, vượt khó khăn, gian khổ gửi nhiều hàng vào an toàn. kịp thời phục vụ cho chiến trường Liên khu V đang đòi hỏi.

Chúc các đồng chí khỏe.

Thân ái,

Phạm Văn Đồng Đại diện Trung ương Đảng và Chính phủ tại miền Nam Trung Bộ”.

Ông Ngô Duyệt, một trong những thành viên đã đi áp tải chuyển hàng đầu tiên của đơn vị nhớ lại:

"Năm 1947, tôi được Nha Tài chính Trung Bộ lúc đó sơ tán tại làng Đông Thái, huyện Đức Thọ, tỉnh Hà Tĩnh, cử phụ trách một đoàn đi áp tải bạc Đông Dương vào miền Nam. Nhiệm vụ của đoàn là áp tải số bạc Đông Dương từ Khu IV (Hà Tĩnh) vào bàn giao cho Liên khu V (Quảng Ngãi) để Liên khu V chuyển đến cho Khu VI và cứ thế cho đến cực Nam Trung Bộ và Nam Bộ.

Mọi công việc chuẩn bị đều được giữ bí mật từ nhiều tháng trước, như tuyển mộ 120 dân công, trang bị phương tiện đi rừng, đóng thùng đựng bạc vừa một người cõng sau lưng. Đến giờ G, ô tô đưa tôi, anh Lâm Công Thương, hai đại diện của Nha Tài chính Trung Bộ và anh Đoàn Văn Long đại diện của kho bạc Trung Bộ đến ga xe lửa Chợ Thượng (Hà Tĩnh) gặp đoàn từ Hà Nội đi vào trên một toa tàu riêng có cảnh vệ canh gác.

Anh Trần Duy Bình thay mặt Nha Tài chính Trung Bộ và cũng là người tổ chức đoàn áp tải giới thiệu chúng tôi với ông Ngô Tấn Nhơn, Bộ trưởng Bộ Canh nông được Trung ương và Bác Hồ cử đi công tác Nam Bộ. Đi cùng với ông Nhơn có anh Thực, thư ký riêng kiêm bảo vệ, anh Nguyễn Thanh Tâm của Phòng Liên lạc Liên khu V chịu trách nhiệm đưa đoàn đi bằng đường bộ.

Đi đúng 30 ngày, đoàn đến xóm Mới (Quảng Trị). theo đường rừng đi đến Thừa Thiên, rồi Quảng Nam, leo dốc Bút, đổ xuống An Tân, bên Vát đã có ô tô từ Quảng Ngãi ra đón... Đến thị xã Quảng Ngãi thì bàn giao, tiến hành ký biên bản, sau đó đồng chí Phạm Văn Đồng mời cơm và chia tay ông Nhơn, chúng tôi và 120 dân công trở ra Hà Tĩnh."

Đoàn cán bộ của ông Ngô Tấn Nhơn vào đến Quảng Ngãi, đi tàu hỏa từ đó vào Phú Yên thì không đi tiếp được nữa, vì liên lạc từ Bắc vào Nam bị tắc ở đoạn từ Khánh Hòa vào đến Ninh Thuận. Mặc dù ủy ban Kháng chiến Hành chính miền Nam đã cử ba đoàn đi mở đường nhưng vẫn không thành

công. Đoàn thì bị lộ, phải rút chạy vì bị biệt kích truy đuổi, đoàn thì bị giặc Pháp chặn đánh... mất mát, hy sinh, số còn lại đói khát, thiếu thốn mất liên lạc...

Cuối cùng ủy ban Kháng chiến Miền Nam quyết định cử ông Nguyễn Đăng, Tham mưu trưởng Khu VI làm trưởng đoàn để mở lối đi mới. Rút kinh nghiệm ba đoàn mở đường trước đây, ông Nguyễn Đăng nghĩ ra cách là vượt núi rừng Trường Sơn ở đoạn giáp biên giới Lào. Đoàn đã xuất phát từ dốc Chanh (Phú Yên), đi đến hòn Dữ (Khánh Hòa) và từ đây đi xuyên qua núi Ba Cụt, qua bản làng của người Thượng, đến Lý Diêm, từ Lý Diêm xuống dốc để đến trạm Mã Đà và sau đó đến trạm Đội Lào (Tà Lu). Đây là trạm cuối của đường dây liên lạc.

Tính từ lúc xuất phát ở dốc Chanh đến đây mất 1 tháng 10 ngày, thế là đã thông suốt đường liên lạc bộ trên dãy núi Trường Sơn: Lộ trình bắt đầu từ Hà Tĩnh, đến Quảng Bình, leo núi sang phía Tây Trường Sơn, trở về vùng đồng bằng Quảng Trị, qua Thừa Thiên, đến Quảng Nam, Quảng Ngãi... Sau đó đoàn của ông Ngô Tấn Nhơn được chuyển giao cho ủy ban Kháng chiến Miền Nam đóng tại Phú Yên dẫn đường đi tiếp vào Nam.

Sau khi vào đến Nam Bộ, ông Ngô Tấn Nhơn thấy được những khó khăn của việc đi lại trên đường Trường Sơn, ông thành lập Ban Tiếp tế miền Nam Việt Nam và trực tiếp làm trưởng ban này. Hiểu được thiếu thốn của Liên khu V là thuốc chữa bệnh, ông tổ chức mua thuốc tây tại Sài Gòn, đóng vào thùng kẽm, chuyển bằng đường bộ ra Liên khu V, mỗi năm chuyển được hai chuyến.

Cùng năm 1947, Phòng Liên lạc Liên khu V còn tổ chức một đoàn dân công mang tiền bạc, thuốc men từ Vinh đi bộ vào Liên khu V cùng với ông Nguyễn Duy Trinh lúc đó là Chủ tịch kiêm Bí thư Liên Khu ủy V (Nam Trung Bộ). Đoàn cũng phải đi qua các chiến khu thuộc các tỉnh Quảng Trị, Thừa Thiên, qua huyện Hiên (cực Tây Quảng Nam).

Tuy gọi là đường nhưng không phải đoạn nào cũng sẵn đường. Đường đi thường là tự mở, đi đến đâu mở đến đó, có đoạn phải leo núi, có đoạn phải lội suối. Nguy hiểm nhất trong những ngày đầu mở đường là thú dữ: hổ, voi. Càng đi sâu vào rừng, dấu chân người càng vắng dần. Không chỉ có thú dữ mà sốt rét rừng, muỗi, vắt cũng là những kẻ thù đe dọa sinh mạng và sức khỏe con người.

Như vậy, sau hai đoàn của các ông Ngô Tấn Nhơn và Nguyễn Duy Trinh, con đường bộ từ miền Bắc đi dọc Trường Sơn vào tới Nam Trung Bộ và tới các căn cứ của Nam Bộ kháng chiến thực sự đã được đánh thông. Tất nhiên đó hầu hết đều là đường mòn, khi thì đi trên núi, khi xuống ven đồng bằng, khi đi đò... Ngoài các cán bộ và chiến sĩ, còn phải thuê người dân tộc gửi đờ một phần. Có nhiều trường hợp không có tiền thuê thì đồng bào cũng sẵn sàng giúp không lấy công.

Trên con đường này cũng đã hình thành những trạm giao liên, mỗi cung đoạn có một đơn vị phụ trách. Bắc và Trung Bộ do Phòng Liên lạc Liên khu V phụ trách. Từ Phú Yên trở vào do Ban Liên lạc ủy ban Kháng chiến Hành chính Nam Bộ phụ trách. Kể từ đó trở đi, việc liên lạc Bắc Nam tuy gian nan vất vả nhưng an toàn và ổn định. Mỗi năm có nhiều đoàn đi ra và nhiều đoàn đi vào. Vũ khí tiền bạc, vàng, tài liệu, thuốc men của Trung ương chi viện cho miền Nam cũng theo con đường này để vào Nam.

Ông Dự Văn Kiều một trong số những người đảm nhiệm một chuyến hàng trên tuyến đường này vào tháng 8 năm 1949, còn giữ lại được một tấm ảnh rất quý hiếm của chuyến đi.

Trong số những đoàn vào sau hai đoàn đầu tiên mở đường kể trên, có thể kể đến những đoàn quan trọng như đoàn của các ông: Lê Duẩn, Lê Hiến Mai, Hồ Sĩ Ngợi, Nguyễn Chí Thanh, Tố Hữu, Hoàng Anh, Trần Quý Hai, Lưu Quý Kỳ. Một trong những đoàn rất quan trọng đã vào Nam vào năm 1948 là phái đoàn của Chính phủ do các ông Lê Đức Thọ (đại diện cho Trung ương Đảng) và ông Phạm Ngọc Thạch (đại diện cho Chính phủ) đi từ giữa tháng 9 năm 1948 đến đầu tháng 9 năm 1949 thì tới Đồng Tháp Mười.

Một trong những người đi trong đoàn này, ông Lê Toàn Thư, thư ký riêng của ông Lê Đức Thọ đã kể lại :

"Năm đó, đầu tháng 9, chỉ cách ngày phái đoàn lên đường độ 10 ngày, tôi được điều động sang Trung ương Đảng làm thư ký riêng cho đồng chí Lê Đức Thọ, lúc đó là Ủy viên Thường vụ Trung ương Đảng (sau này gọi là Bộ Chính trị), phụ trách công tác tổ chức và dân vận của Trung ương. Đồng chí Lê Đức Thọ cho tôi biết: "Trung ương cử một phái đoàn vào công tác lại Nam Bộ. Cậu sẽ đi với tôi, làm thư ký riêng cho tôi. Mọi việc chuẩn bị tôi đã giao cho Văn phòng Trung ương Đảng lo liệu xong xuôi."

"Đồng chí Lê Đức Thọ giao cho tôi ba gói đã bao bọc, niêm phong kỹ lưỡng và cho biết: một là tài liệu chỉ thị, nghị quyết, văn kiện của Trung ương, khi tới Nam Bộ mới lấy ra làm việc. Hai là một số bạc Đông Dương. Khi có lệnh mới được chi dùng. Ba là một số vàng gửi cho Xứ ủy Nam Bộ. Đây là những vật bất ly thân, phải bảo vệ chúng như bảo vệ tính mạng của mình"

Đoàn gồm có ba đồng chí lãnh đạo về ba phương diện: đồng chí Lê Đức Thọ trưởng phái đoàn về mặt Đảng, đồng chí Phạm Ngọc Thạch trưởng phái đoàn về mặt Chính phủ. Đồng chí Dương Quốc Chính, tức thiếu tướng Lê Hiến Mai đại diện của Bộ Tổng chỉ huy quân đội nhân dân Việt Nam...

Cán bộ cùng đi giúp việc phái đoàn tổng cộng dưới 30 người gồm thư ký, y sĩ, bảo vệ, cần vụ. Nhiều nhất là cán bộ quân sự...

"Từ huyện Bồ Trạch, tỉnh Quảng Bình trở vào, đoàn phải leo núi, băng rừng, lội suối, phần nhiều là đi qua những vùng có đồng bào dân tộc thiểu số sinh sống... Tới Bắc Khánh Hòa, đoàn phải chia làm hai, một bộ phận gồm ba đồng chí, trong đó có tôi đi đường biển, xuất phát từ hòn Hời Bắc Khánh Hòa qua nhiều chặng suốt dọc ven biển miền Trung, vào tận Xuyên Mộc (Bà Rịa), lại đi bộ, đi xuống trên các kinh rạch tới Đồng Tháp Mười. Bộ phận còn lại tiếp tục đi đường rừng. Hai bộ phận đã gặp lại nhau đông đủ không thiếu một ai tại căn cứ của Xứ ủy Nam Bộ Đồng Tháp Mười trên Kinh Ba..."

Trong số các đoàn từ Nam ra Trung ương công tác, học tập, có các đoàn của các ông Phạm Văn Đồng, Lê Đình Thám, Phạm Hùng, Nguyễn Duy Trinh, Nguyễn Chánh, Huỳnh Ngọc Huệ, Trần Văn Trà, Đàm Quang Trung, đoàn của Xứ ủy Nam Bộ ra họp Đại hội Đảng lần thứ II, đoàn Lào của Hoàng thân Xu-pha-nu-vông, đoàn Campuchia của Sơn Ngọc Minh.

Một trong số thành viên của đoàn đại biểu ra họp Đại hội Đảng lần thứ II, ông Võ Văn Kiệt lúc đó là Phó Bí thư Tỉnh ủy Bạc Liêu, đã kể lại:

“Ra Bắc dự Đại hội Đảng lần thứ II xong, khi trở về Nam, tôi cùng đoàn cước bộ mất một năm (ăn Tết năm 1951 ở Việt Bắc, ăn Tết năm 1952 ở Đồng Tháp Mười). Hồi đó tôi chưa hiểu lắm về địa lý Việt Nam, nhưng từ chiến khu Việt Bắc (Sơn Dương, Tuyên Quang) về đến khu căn cứ Bạc Liêu (Cà Mau), tôi đã thuộc khá nhiều địa danh trên đường mòn và các tỉnh duyên hải Khu IV khu V, miền Trung và cả Cực Nam Trung Bộ.

Qua từng chặng phải dừng một thời gian để chuẩn bị lương khô cho chặng tiếp theo, ngoài ra phải dừng lại do địch hành quân phục kích... Bấy giờ bom pháo không dữ dội như hồi chống Mỹ, nhưng anh chị em phải chiến đấu một cách lặng lẽ trong thiếu ăn, thiếu thuốc, nhất là thuốc sốt rét, lại thường xuyên phải chống địch đốt phá, bảo vệ mạch máu giao thông và bảo vệ an toàn cho các đoàn cán bộ đi qua.

Bấy giờ lương thực có được chủ yếu dành cho khách, còn anh chị em thì sống vô cùng gian khổ. Tôi nghĩ mình đi như thế này đã là gian khổ lắm. nhưng so với các chiến sĩ giao liên chỉ có một lon bắp rang, phải chia bữa ra, ăn với rau rừng nấu cùng nước lã..."

Về vận chuyển và tiếp tế, tính từ năm 1947 đến năm 1954, riêng Phòng Liên lạc Liên khu V đã tham gia vận chuyển được: 80.000 tấn hàng vào Liên khu V và Bình Trị Thiên. Trong đó vận chuyển vào Khu V được 7.400 kg vàng thỏi (Đây là con số tổng kết của Ban Liên lạc cựu cán bộ chiến sĩ Phòng Liên lạc Liên khu V. Theo chúng tôi được biết, trong "tuần lễ vàng" do chủ tịch Hồ Chí Minh phát động năm 1946, chỉ thu được 376 kg vàng. Do đó con số 7.400 kg vàng là không có lý [Đ.P]), 11.400 kg tiền Đông Dương, 41.200 kg tiền Việt Nam, 2.000 kg máy móc, vật liệu in tiền và nhiều tài liệu khác.

Để dễ hình dung con đường mòn Bắc - Nam này, xin kể tên những đoạn đường mòn chính trên núi rừng Trường Sơn thời đó:

1/ Đường thượng (Tây Trường Sơn): Lộ trình bắt đầu từ Chu Lễ (Hà Tĩnh) đi bộ theo đường sắt đến ga Tân Ấp (đầu Quảng Bình), leo nhiều núi, qua nhiều đèo và thác, đến Phong Nha, qua khe Cóc, đi đò (vì không có đường đi bộ) lên khe Giữa, đến Bang Bụt là hết đất Quảng Bình. Rồi từ Quảng Bình tiếp đến Cổ Kiềng (Quảng Trị) vào xóm Mới, Khe Sanh, qua đường 9 đến Ba Lòng là chiến khu Quảng Trị .

2/ Con đường Đông Trường Sơn: Bắt đầu từ Chu Lễ (Hà Tĩnh) đi bộ, rồi đi goòng (goòng là toa xe lửa nhưng không có đầu máy, hai người chạy bộ hai bên kéo và hai người chạy sau đẩy trên đường ray) qua Minh Cầm vào Bồng Lai, đến Thuận Đức (Quảng Bình). Từ đây có thể đi theo hai hướng qua đường số 9 đến chiến khu Quảng Trị.

3/ Từ chiến khu Quảng Trị vào Liên khu V: Từ Ba Lòng vượt qua nhiều thác của đất Bình Trị Thiên như thác Mệ, qua vùng đồng bào Vân Kiều rồi vào Phú Lộc, A Lưới về dốc Bút (Quảng Nam), đến bến Hiên là địa đầu của tỉnh Quảng Nam rồi đi tiếp vào Bồng Sơn - Bình Định.

4/ Từ Khu V vào Nam Bộ: Từ dốc Chanh (Phú Yên) đi đến hòn Dữ (Khánh Hoà) rồi xuyên qua núi Ba Cụt, qua bản làng của người Thượng, đến Lý Diêm, từ Lý Diêm xuống dốc để đến trạm Mã Đà và sau đó đến trạm Đội Lào (Tà Lu), thuộc miền Đông Nam Bộ.

Ông Trần Hữu Tôi, một cán bộ kỳ cựu của Phòng Liên lạc Liên khu V lúc đó đã được chính Chủ tịch Hồ Chí Minh tặng giấy khen về thành tích vận chuyển trên hệ thống đường này.

Con đường trên biển Đông:

Ngoài đường bộ trên đại ngàn, đường biển cũng đã hình thành trong những ngày sơ khai của Cách mạng và kháng chiến.

Có lẽ chuyến đi biển đầu tiên là đoàn của tỉnh Bến Tre vào đầu năm 1946, do ông Mười Khước và bà Nguyễn Thị Định ra Bắc để gặp Chủ tịch Hồ Chí Minh và xin tiếp tế vũ khí cho Nam Bộ kháng chiến.

“Tỉnh ủy Bến Tre đã cử đồng chí Nguyễn Văn Khước (Năm Chung, hay còn gọi là Mười Khước), Bí thư Tỉnh ủy và đồng chí Nguyễn Thị Định, vượt biển ra Bắc xin vũ khí từ năm 1946 lo việc tổ chức chuyển đi.”

Lộ trình của chuyến đi đầu tiên này cũng đầy những bất trắc gian nan và cùng với nó là những ứng phó sáng tạo, quyết đoán, linh hoạt... Những đặc điểm của chuyến đi đầu tiên đó sau này cũng được lặp lại trong suốt lịch sử của con đường Hồ Chí Minh trên biển trong thời kỳ kháng chiến chống Mỹ:

Từ tháng 2 năm 1946, Pháp đánh chiếm tỉnh Bến Tre. Đội quân Nam tiến của miền Bắc chỉ viện chi vào tới được Nam Trung Bộ. Các tỉnh Nam Bộ phải tự lực cánh sinh để chống chọi với quân Pháp. Lãnh đạo của Khu VIII (trong đó có tỉnh Bến Tre) đã bàn việc cử phái đoàn của Khu VIII ra báo cáo với Trung ương xin chi viện.

Một phái đoàn "hạn chế" gồm có ông Nguyễn Văn Khước, Bí thư Tỉnh ủy Bến Tre và đại biểu Quốc hội của Khu VIII, bà Nguyễn Thị Định cán bộ của Bến Tre, bác sĩ Trần Hữu Nghiệp của Mỹ Tho, Giáo sư Cao Văn Thỉnh của Bến Tre.

Cuối tháng 3, đoàn dùng một chiếc thuyền buồm xuất phát từ bến Cồn Lợi thuộc huyện Thanh Phú tỉnh Bến Tre dong buồm chạy thẳng ra khơi để tránh tàu tuần tiễu của Pháp. Sau đó thuyền hướng về phía Tây Bắc. Ngày hôm sau khi tới hải phận Phan Thiết thì gặp gió chướng, thổi ngược chiều, buồm lại hỏng. Thuyền buộc phải ghé vào mũi Kê Gà để tránh gió. Đây là vùng Pháp đã chiếm đóng. May mắn đã tránh được tầm mắt quân Pháp. Đội suốt hai ngày gió vẫn thổi mạnh. Đoàn quyết định trả thuyền về bến cũ, cả đoàn mang ba lô đi bộ ra Khu V.

Nhưng ngay sáng hôm sau, bỗng đổi hướng gió, lại thổi từ phía Tây Nam lên phía Bắc. Đoàn hội ý chớp nhoáng và quyết định trở lại đi bằng đường biển. Về đến bến Kê Gà, đoàn mua một chiếc thuyền buồm khác và tiếp tục lên đường. Đến khu vực Tuy Hòa, nhìn vào bờ xa xa thấy đã có cờ đỏ sao vàng, thuyền vội vã vào bến. Đoàn được chính quyền cách mạng địa phương đón tiếp, giúp đỡ để đi bằng xe lửa ra Quảng Ngãi.

Quảng Ngãi lúc đó là nơi đóng cơ sở của lãnh đạo Khu V. Tư lệnh Khu V lúc đó là Thiếu tướng Nguyễn Sơn thân mật tiếp đoàn và hôm sau bố trí xe lửa để đoàn đi thẳng ra Hà Nội. Đến Thủ đô đoàn được Chính Phủ và Quốc hội chăm sóc chu đáo. Chủ tịch Hồ Chí Minh đã đến thăm và cùng

ăn cơm thân mật. Sau đó, đoàn còn được dự lễ mừng thọ Chủ tịch vào ngày 19/05.

Trung ương quyết định Giáo sư Ca Văn Thỉnh và bác sĩ Trần Hữu Nghiệp ở lại làm việc tại Hà Nội. Những người còn lại được giao nhiệm vụ trở về Nam mang theo vũ khí. Đoàn lại tiếp tục đi theo đường sắt vào tới Phú Yên. Từ Phú Yên, đoàn lại dùng thuyền để chở vũ khí vào Nam. Trên chiếc thuyền này, đã có 10 tấn vũ khí chi viện của miền Bắc. Có lẽ đó cũng là khoản chi viện đầu tiên của miền Bắc cho Nam Bộ.

Đối với Nam Bộ lúc đó, 10 tấn vũ khí là vô cùng quý báu. Chính số vũ khí này đã góp phần quan trọng vào việc xây dựng các lực lượng vũ trang ở Bến Tre và nhiều tỉnh thuộc Nam Bộ, góp phần duy trì sức mạnh của cuộc kháng chiến chống Pháp trong suốt 9 năm. (Bộ Tư lệnh Quân Khu IX. Bảo đảm giao thông vận tải... ở đồng bằng sông Cửu Long 1954-1976. Kỷ yếu Hội thảo khoa học. Nxb Phương Đông, Tp. HCM, 2008, tr. 15 và 529.)

Đến tháng 11 năm 1946, tỉnh Trà Vinh đã cử 10 chiếc thuyền buồm đi ra các tỉnh Nam Trung Bộ (Bình Định, Quảng Ngãi), chở theo lương thực thực phẩm để tiếp tế cho ủy ban Kháng chiến Miền Nam đang đóng tại đó. Sau đó, các thuyền này lại nhận vũ khí của Trung ương chi viện trở về Trà Vinh. Mỗi chiếc thuyền chở khoảng 5 tấn vũ khí.

Sang năm 1947, việc vận tải trên biển đã được tổ chức có quy củ hơn. Đoàn vận tải biển Nam Bộ đã được thành lập. Chiến Khu VIII thành lập chi đội số 14, với 13 thuyền buồm. Số thuyền này liên tục chở lương thực thực phẩm ra tiếp tế cho Nam Trung Bộ và Bắc Trung Bộ, đồng thời nhận vũ khí chi viện của Trung ương cho miền Nam.

Tính trong toàn cuộc kháng chiến chống Pháp, đoàn vận tải biển Nam Bộ đã có hàng chục chiếc thuyền của hai tỉnh Trà Vinh và Bến Tre, vận chuyển hàng trăm tấn vũ khí chi viện cho chiến trường Nam Bộ.

Trong năm 1946, còn có một tuyến đường biển nữa đã bắt đầu được khai thác: Qua Thái Lan, sang Hong Kong rồi về miền Bắc. Đây là con đường mà đoàn Đại biểu Quốc hội gồm các ông Ngô Tấn Nhơn, Phạm Văn Bạch, bà Ngô Thị Huệ (vợ ông Nguyễn Văn Linh) đã đi từ Rạch Giá sang Bangkok rồi đi tàu thủy qua Hong Kong, về Hải Phòng.

Cũng vào thời gian đó, còn có một đơn vị thuộc đại đội Hồ Chí Minh của Nam Bộ, xuất phát từ bến Khâu Bàng (Bến Tre) xuyên biển Đông ra Nam Trung Bộ nhận hàng tiếp tế từ Trung ương chi viện. Họ đi bằng thuyền buồm, không có bản đồ nhưng cũng đã đi tới nơi, về tới chốn.

Năm 1947, một hướng mới trên biển đã được mở thêm: Một số đoàn thuyền buồm được cử đi Thái Lan mua vũ khí và các phương tiện kỹ thuật, như máy móc, điện đài để phục vụ cho kháng chiến chống Pháp. Đoàn mang tiền mặt và vàng sang Thái Lan. Đoàn đến Thái Lan liên lạc với đại diện Tổng hội Việt Nam ở Thái Lan là các ông Trần Văn Giàu, Nguyễn Đức Quỳ, lúc đó phụ trách Văn phòng đại diện Chính phủ Việt Nam Dân chủ Cộng hòa tại Bangkok.

Người được giao nhiệm vụ đưa những đoàn thuyền đầu tiên sang Thái Lan là ông Tám Xã kể lại :

"Đầu năm 1947, Chủ tịch Phạm Văn Bạch và Phó Chủ tịch Nguyễn Thanh Sơn giao nhiệm vụ cho

tôi đưa đoàn thuyền có trọng tải 15-40 tấn sang Thái Lan để công tác. Đoàn gồm ba chiếc, một chiếc trong đó có tôi và anh Hóa đi trước; chiếc thứ hai có anh Hoài và khoảng 10 cán bộ vừa tốt nghiệp Trường Quân chính Sơn Tây về; chiếc thứ ba Sáu Thanh và Đinh Luy chở máy móc nhà máy đường Đồng Bò. Riêng phần tôi còn mang 500. 000 đồng tiền Đông Dương ngân hàng, đem giao cho Tổng hội Việt kiều Thái Lan ở Bangkok, trực tiếp là các anh Trần Văn Giàu, Nguyễn Đức Quý ở Văn phòng đại diện Chính phủ Việt Nam Dân chủ Cộng hòa tại Bangkok...

Chín ngày trôi qua, mọi việc đều được an toàn. Chúng tôi đã tiến vào vịnh Thái Lan. Sang ngày thứ mười hai thì bờ biển Thái Lan hiện dần. Đến Bangkok anh Hóa nói tiếng Anh hỏi thăm đường, chúng tôi đi đến tiệm may Sai gon Tailor địa điểm liên lạc với anh Trần Văn Giàu.

Độ một tuần sau có đoàn các anh Năm Đông, Kinh, Kính, Bông Văn Dĩa và một số cán bộ khác nữa từ Khu IX cũng mang vàng của tuần lễ vàng Nam Bộ qua lo mua súng ống đạn dược, quần trang chuẩn bị thành lập một đơn vị mang vũ khí về nước (đó là Đoàn Cứu Long II sau này)."

Tính trong suốt thời gian kháng chiến chống Pháp, các đoàn thuyền đi Thái Lan đã đi được 36 chuyến, chở về được 250 tấn vũ khí và phương tiện chiến tranh.

Sau đó không lâu, khi các căn cứ kháng chiến ở Nam Bộ đã được củng cố, cơ quan ủy ban Kháng chiến Miền Nam tạm đóng ở Khu VI (từ lúc bùng nổ kháng chiến) cũng trở về Nam Bộ bằng đường biển.

" Tháng 5 năm 1947 đoàn vận tải 14 có 6 ghe lớn ở sông Cầu (Phú Yên) do anh Thận phụ trách đưa đi, phải huy động hàng trăm công nhân và dân quân tại chỗ, ngày đêm khuân vác tất qua đèo Cù Mông, đi cả tháng để đến thuyền. Con đường xuyên biển Đông xa bờ, ta đã đi được 36 chiếc thuyền buồm, đưa cán bộ chiến sĩ, chở gạo tiếp tế ra... rồi nhận vũ khí tiền vàng, rước cán bộ trở về Nam Bộ, hai phần ba là đi vào cửa biển Bến Tre. Vũ khí ước tính được trên 250 tấn."

Ở miền Trung Trung Bộ, Phòng Liên lạc Liên khu V, sau thắng lợi mở đường Trường Sơn trên bộ, cũng đã mở ra tuyến đi ven biển từ Nghệ An, Hà Tĩnh vào Cửa Đại (Quảng Nam).

Ông Trần Hữu Tôi nhớ lại :

"Hàng và người đi bộ quá chậm, hàng cồng kềnh khó gửi, cồng... Mỗi đoàn dân công 100 người chỉ mang được hai tấn hàng, mà từ Hà Tĩnh đến Thừa Thiên mất 30 ngày, đến Quảng Nam mất 40 ngày. Đồng chí Phạm Văn Đồng và đồng chí Nguyễn Duy Trinh chỉ đạo cho Phòng Liên lạc Liên khu V cố gắng bằng mọi cách tổ chức chuyển hàng bằng đường thủy..."

"Yêu cầu tiếp tế cho chiến trường và nhân dân Bình Trị Thiên rất lớn và khẩn thiết. Liên khu ủy Liên khu IV và các tỉnh ủy phải khai thông đoạn đường này bằng mọi giá, xây dựng các cơ sở bí mật làm nhiệm vụ cảnh giới địch, tiếp nhận hàng..."

"Chúng tôi thành lập một trạm chuyên trách đóng quân tại làng Cảnh Dương, huyện Quảng Trạch (Quảng Bình). Vì không có khả năng đóng thuyền chuyên chở riêng, chúng tôi phải mượn thuyền đánh cá, thuyền buôn của ngư dân Quảng Bình, Hà Tĩnh, Nghệ An đang làm ăn sinh sống. Bà con rất tốt, sẵn sàng cho cách mạng mượn, không đòi gì cả, lại xung phong đi theo làm thủy thủ.

Lúc đầu thuyền của chúng tôi đi dọc bờ biển Bình Trị Thiên, vượt qua vùng đèo Hải Vân. Để dễ trà trộn với ghe thuyền của nhân dân các địa phương, chúng tôi sử dụng thuyền loại nhỏ từ 3-5 tấn, lúc thì đi lộng, lúc thì đi xa bờ, tùy tình hình địch kiểm tra kiểm soát. Nếu trót lọt thì cho thuyền vào vùng Cửa Đại, rồi luồn theo sông Trường Giang vào An Tân giao hàng. Dọc đường nếu gặp địch phát hiện đuổi bắt thì nhắm các cồn cát ven bờ lấp vào cát giấu thuyền, giấu hàng."

"Càng ngày địch càng bao vây kiểm soát chặt chẽ dọc bờ biển nằm trong vùng chúng chiếm đóng. Chúng ra sức khủng bố, bắn phá ghe thuyền của nhân dân, nhằm triệt phá công việc vận chuyển, tiếp tế của ta. Việc huy động vận chuyển của bà con rất khó khăn, chúng tôi phải đóng thuyền và tuyển mộ thủy thủ để tiếp tục công việc. Được sự giúp đỡ của Tỉnh ủy, ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Bình, chúng tôi thành lập một xưởng đóng thuyền, làm việc cả ngày đêm, đóng năm thuyền một lần, hễ năm thuyền này đóng xong thì đóng tiếp năm thuyền khác.

Tranh thủ đợt gió mùa với sức gió cấp 6, cấp 7 (là thời điểm địch khó hoạt động để kiểm soát ta), chúng tôi vượt biển làm nhiệm vụ. Xuất phát từ cửa Roòn (Quảng Bình), lúc 6 giờ tối nhắm hướng đông đi thẳng ra cách bờ biển khoảng trên dưới 40 km, rồi lật cánh đi xuôi.

Với sức gió cấp 6, 7 thuyền chạy ngay trong đêm đó tới Cổ Rùa (bên trong cửa Hiền của tỉnh Thừa Thiên) trước khi trời sáng. Ẩn nấp tại đây đến đêm sau, thuyền lại đi vòng ngoài cù lao Quảng Nam để tránh những luồng quét đèn pha cực mạnh của địch bố trí khoảng giữa cù lao và núi Sơn Trà (Đà Nẵng).

Nếu an toàn thì thuyền đi xuôi vào lạch Cửa Đại (Hội An, Quảng Nam) vào khoảng 3 giờ sáng. Giao thuyền xong thì thủy thủ để thuyền lại, đi bộ hàng tháng trời trở về trạm Cảnh Dương, Quảng Bình, tiếp tục đi chuyển khác suốt trong hai mùa gió."

Không kiếm đâu ra cái la bàn. chúng tôi phải tìm những thủy thủ của các nhà buôn trước đây thường vào ra các địa phương miền Nam đi cùng dẫn đường. Chuyển dò đường thành công, bắt đầu khai thông con đường vận chuyển ngoài biển khơi từ Liên khu IV vào Liên khu V." (Trần Hữu Tỏi. Đường Trường Sơn thủy bộ...".

Như vậy các tuyến trên biển Đông đã được nối lại thành tuyến Bắc - Nam từ Hà Tĩnh vào Quảng Bình, từ Quảng Bình đi qua Quảng Trị đến Thừa Thiên Huế vào Đà Nẵng. Quảng Nam cũng đã hình thành các chi điểm vận tải trên biển là: Cửa Lò, cửa Hội (Nghệ An), cửa Nhượng, cửa Sốt (Hà Tĩnh), Cảnh Dương (Quảng Bình), Cửa Đại (Quảng Nam). Đoạn này do Phòng Liên lạc Liên khu V phụ trách. Từ Quảng Nam trở vào, các tuyến từ hòn Hèo (Khánh Hòa) đi vào cửa sông Ray của Bà Rịa đi vào các tỉnh miền Tây Nam Bộ do Phòng Liên lạc Nam Bộ phụ trách.

Trên tuyến đường biển Bắc - Nam, có một sự kiện đặc biệt quan trọng, đó là chuyến đi của đoàn đại biểu Nam Bộ ra dự Đại hội Đảng lần thứ II.

Ông Võ Văn Kiệt kể lại :

"Đoàn đại biểu của các tỉnh Nam Bộ đi dự Đại hội Đảng lần thứ II vào đầu năm 1951. Tôi lúc đó là Phó Bí thư Tỉnh ủy Bạc Liêu được tham gia đoàn này. Cuối năm 1950, chúng tôi định đi theo

đường bộ, sang Thái Lan và vượt qua biên giới Lào để lên Việt Bắc. Nhưng tuyến đường này bị tắc nghẽn, phía Thái Lan cũng có nhiều khó khăn, phía Lào cũng bị quân Pháp phong tỏa. Chúng tôi tính toán cơ hội để vượt qua hai biên giới. Nhưng như thế thì sẽ trễ ngày họp Đại hội.

Cuối cùng chúng tôi đành quay về đi đường biển. Một con đường rất xa nhưng cũng tới nơi nhanh chóng. Đó là tuyến đường đi từ vịnh Thái Lan, vượt biển Đông đến đảo Hải Nam. Rồi từ đảo Hải Nam bay về Quảng Châu. Từ Quảng Châu đi đường bộ về Việt Bắc. Đó là lần đầu tiên tôi được biết miền Bắc Việt Nam, đặc biệt là được sống ở Việt Bắc." (Võ Văn Kiệt kể lại với tác giả tại nhà riêng ở TP HCM.)

Do bị địch kiểm soát, nhân dân vùng biển các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị không thể hỗ trợ vận chuyển được thì họ lại giúp đỡ bằng cách khác:

"Chúng tôi không thể cho thuyền của đơn vị trà trộn với thuyền bè của nhân dân được nữa mà tự tổ chức tuyến đường riêng từ Roòn (Quảng Bình), vào Cửa Đại (Quảng Nam). Các thuyền vận chuyển từ Roòn xếp hàng từ 3-5 lần đi lộng, vượt qua các chốt của địch như đồn Thanh Khê ở cửa sông Gianh và hàng chục lô cốt từ cửa Lý Hòa vào Nhật Lệ.

Vì vậy từ cửa sông Gianh vào đến Nhật Lệ, Phòng Liên lạc Liên khu V phải cùng các địa phương bố trí 7 tổ liên lạc, bí mật làm nhiệm vụ cảnh giới địch, thông báo tin tức và mật hiệu cho các thuyền, các tổ: Ngoại Hải, Mỹ Hòa, Thanh Khê, Phú Hội, Lý Nhân Nam, Lý Hòa và tổ Nhật Lệ nằm sát phía Bắc và phía Nam cửa sông Gianh.

Từ Nhật Lệ trở vào có 3 tổ: Vĩnh Ninh, Vĩnh Mốc, Vĩnh Hoàng, gọi là trạm Lệ Vĩnh. Từ Cửa Tùng đến cửa Tư Hiền có 3 tổ: Phong Điền, Quảng Điền, Tư Hiền. Vượt đèo Hải Vân có tổ Phú Lộc cảnh giới..."

"Vào một đêm tối trời tháng 9 năm 1951, đoàn thuyền của Phòng Liên lạc Liên khu V chở gạo, vũ khí xuất phát từ Cảnh Dương đi vào, đến ngang cửa Lạch, Phú Hội thì nhận được báo động là địch đang tập trung nhiều tàu thuyền tuần tiễu, bao vây, kiểm soát các thuyền bè của nhân dân tại cửa Nhật Lệ. Đoàn thuyền không thể quay trở lại Cảnh Dương kịp vì đến cửa sông Gianh thì trời sáng, sẽ bị địch phát hiện.

Một cuộc hội ý cấp tốc, quyết định phá vòng vây của địch để đi. Lập tức bốn chiếc thuyền có buồm với trọng tải một tấn của nhân dân địa phương và tám dân quân du kích khỏe mạnh thạo tay lái và chèo đò được huy động ngay. Các thuyền này được nguy trang là thuyền đánh cá, lợi dụng lúc gió cấp 6, 7 thì lao vào hàng rào thuyền của địch làm rối loạn hàng ngũ địch. Lúc đó đoàn thuyền của Phòng Liên lạc Liên khu V tranh thủ vượt biển, để lại tám dân quân anh hùng vô danh anh dũng chiến đấu với địch để mở đường phá vây."

"Đến cuối năm 1949, một số thuyền bị địch bắt cả người và hàng. Chúng tôi phải dùng loại thuyền đánh cá có đáy ở phía dưới để cất giấu hàng quân sự, sách báo, ở trên để sẵn ngư cụ, nếu địch phát hiện thấy hoặc có máy bay địch thì mọi người thả lưới xuống đánh cá. Dần dần địch cũng phát hiện ra, tăng cường kiểm soát con đường vận chuyển ngoài khơi của chúng tôi. Đồng bào ven biển và chúng tôi không bó tay, vẫn cho thuyền đi. Đục lỗ sẵn dưới đáy thuyền, nút lại không cho nước vào, nếu bị địch phát hiện sẽ rút nút cho nước ngập thuyền, đánh chìm cả người và thuyền."

Tổng kết trong kháng chiến chống Pháp, con đường vận chuyển biển do Phòng Liên lạc Liên khu V tổ chức: 2.500 chuyên thuyền, vận chuyển được 50.000 tấn hàng quân sự, sách báo, lương thực, đưa được nhiều đoàn cán bộ quân sự, y tế, quân giới, hải quan, nhà báo tăng cường cho Liên khu V và miền Nam...

3. Tình hình từ sau Hiệp định Genève

Một trong những quy định quan trọng của Hiệp định Genève là di cư những người dân từ Bắc vào Nam và tập kết những cán bộ, chiến sĩ từ Nam ra Bắc. Hầu hết sự vận chuyển trên cả hai chiều này đều dùng đường biển. Tàu của Mỹ và Pháp chở những người dân di cư vào Nam, xuất phát từ cảng Hải Phòng. Tàu của Liên Xô và Ba Lan chở những cán bộ và chiến sĩ miền Nam tập kết ra Bắc, xuất phát từ Cà Mau và Quy Nhơn.

Sau khi hoàn tất việc di cư và tập kết (300 ngày), thì việc liên lạc Bắc Nam cả trên đường bộ và đường biển đều gần như chấm dứt.

Cho đến năm 1959, chính sách khủng bố của chính quyền Ngô Đình Diệm ở miền Nam Việt Nam đã đặt các lực lượng cách mạng ở trong Nam và Chính phủ miền Bắc trước một sự lựa chọn khắc nghiệt: Hoặc là tiếp tục chịu đựng những cuộc khủng bố đó, trung thành với những gì đã ký kết tại Hội nghị Genève, chờ đợi Tổng tuyển cử. Hoặc là phải chống trả.

Với Ngô Đình Diệm thì chờ đợi ông ta chấp thuận Tổng tuyển cử chỉ là điều đại dột. Nếu không chống trả thì lực lượng cách mạng sẽ bị chết dần chết mòn trong sự khủng bố ngày càng ác liệt. Cho đến năm này, toàn bộ lực lượng các cán bộ cũ còn lại ở miền Nam là hơn 50 nghìn người mà chỉ sau mấy năm khủng bố của Ngô Đình Diệm, chỉ còn 5 nghìn, điều đó có nghĩa là 10 người thì đã bị tiêu diệt 9. Những người còn lại chắc chắn cũng lâm vào cảnh tương tự nếu cứ tiếp tục ngồi im để chờ đợi thì hành Hiệp định Genève.

Tại Hội nghị TW lần thứ 15, họp đợt 1 vào tháng 1 năm 1959, một vấn đề gay gắt được đặt ra: Tiếp tục giữ gìn hòa bình hay vùng lên đấu tranh. Đây là điều day dứt của Chính phủ, của Đảng. Lúc này, toàn phe xã hội chủ nghĩa đang có xu hướng chung sống hòa bình, tránh những cuộc xung đột đổ máu. Việt Nam là một nước trong phe xã hội chủ nghĩa, tất nhiên không thể không chú ý đến xu hướng đó. Nhưng mặt khác, nếu tiếp tục bảo vệ hòa bình một cách thụ động, thì sẽ không còn lực lượng nữa.

Cuối cùng, sau khi tranh luận bàn bạc nhiều tháng, Hội nghị TW lần thứ 15 họp đợt 2 vào tháng 5 năm 1959 quyết định áp dụng hình thức đấu tranh chính trị kết hợp với đấu tranh vũ trang để tự vệ, trong đó có việc xây dựng các vùng căn cứ địa ở miền Nam để chống trả những trận càn quét đẫm máu của chính quyền Ngô Đình Diệm.

Đây chính là bước ngoặt trong sự phát triển của tình hình ở miền Nam.

Để giành thắng lợi cuối cùng trước một đối phương mạnh về tiền, về của như Mỹ, tất nhiên phải có một đội quân hùng mạnh, phải có những vũ khí hiện đại, phải có đủ những phương tiện vật chất để sống và hoạt động, phải có các cơ quan, đoàn thể và một bộ máy đảm nhiệm nhiều lĩnh vực khác nhau... Phần quan trọng nhất tạo nên sức mạnh đó là sự chi viện của miền Bắc.

Các khoản chi viện của miền Bắc rất to lớn: Vũ khí, quân trang, quân dụng, nhưng hàng hóa thiết yếu cho đời sống của cán bộ, chiến sĩ và nhân dân như gạo, vải, đường, sữa, tiền bạc... dưới nhiều hình thức khác nhau.

Để chi viện cho miền Nam, phải mở những tuyến đường.

Những con đường mòn mang tên Hồ Chí Minh đã dần dần hình thành.

Người, vũ khí, hàng hóa và tiền chi viện cho miền Nam được chuyển qua nhiều con đường: Vận chuyển thẳng từ miền Bắc vào qua đường Trường Sơn. Vận chuyển bí mật qua đường biển, vận chuyển công khai qua cảng Sihanoukville (nay là cảng Komponsom) của Campuchia. Trong những trường hợp khẩn cấp thì cũng dùng con đường hàng không tuyến Sài Gòn - Phnom Penh - Quảng Châu - Hà Nội... Tiền thì có khi chuyển thẳng tiền mặt vào, về sau dùng hình thức chuyển ngân bí mật.

chương 1 **ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN**

1. Từ tự phát "xoi" đường...

Như trên đã nói, những con đường mòn trên Trường Sơn đã từng xuất hiện từ lâu, trong thời phong kiến, trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp.

Từ sau Hiệp định Genève 1954, con đường này hoang vu trở lại, chỉ còn những đường dây liên lạc bí mật về thư tín, dựa trên cơ sở những điểm liên lạc của các dân tộc thiểu số ở phía đông Trường Sơn. Đường dây này do Khu ủy Khu V phối hợp với ủy ban Thống nhất Trung ương ngoài Hà Nội phụ trách, mang mật danh là "Quận 9". "Quận 9" chủ yếu chỉ làm các công việc chuyển công văn, thư tín từ Bắc vào Nam và từ Nam ra Bắc.

Tuy nhiên trong một số trường hợp cá biệt, thì "Quận 9" cũng đảm đương việc đưa đón một số cán bộ bí mật ra Bắc để chữa bệnh hoặc dự các cuộc họp đặc biệt và cả một số cán bộ buộc phải đưa ra Bắc vì đã bị lộ, bị chính quyền Sài Gòn truy lùng, không nơi ẩn nấp...

Ngay từ trước khi chính thức có chủ trương mở đường Trường Sơn, các địa phương đã tự động xoi những tuyến liên lạc qua rừng, qua núi.

Giữa tháng 12/1954, Tỉnh ủy Quảng Trị cho lập 7 trạm liên lạc mật từ Tà Long đi Bãi Hà. Con Tầm, vượt đường số 9 gần biên giới đến Cheng là trạm bắt mối với đường từ Thừa Thiên ra. Các tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi. Bình Định, Phú Yên cũng xoi đường lên miền Tây lập căn cứ bí mật.

Năm 1958, Xứ ủy Nam Bộ chỉ đạo các tỉnh tổ chức đội tuyên truyền và trang xoi đường xuyên rừng từ Bù Đăng, Bù Gia Mập lên đến vùng Ba Biên Giới.

Tháng 06/1959, Tỉnh ủy Quảng Nam xoi đường bí mật để chờ đón đoàn cán bộ miền Bắc vào. Tháng 08/1959, đoàn cán bộ Dân chính Đảng đầu tiên gồm 34 người vào tới căn cứ Tà Ti (xã Tà Rụt, huyện Giăng).

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Tháng 07/1959, tỉnh Đắk Lắk xoi hành lang Nam Tây Nguyên dài 200 km vào tới Đông Nam Bộ. Các tỉnh trên Tây Nguyên và các tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi có sáng kiến tổ chức "hành lang giao lưu" để giữ mối quan hệ giữa các vùng, nhằm liên kết và hỗ trợ nhau trong việc đấu tranh chống càn quét khủng bố.

Đến khoảng cuối năm 1959 con đường Xứ ủy Nam Bộ chỉ đạo xoi ra đã nối thông được với tuyến hành lang Tây Nguyên, từ Khu V, Khu VI xoi vào...

Đến giữa năm 1960, đường giao liên "thống nhất" thông tới Nam Bộ. Đã thực hiện được việc chuyên công văn, tài liệu mật vào các tỉnh, dẫn được 4 đoàn cán bộ đi các Khu IV, V, VI và Nam Bộ. (Nguyễn Việt Phương. Trường Sơn đường Hồ Chí Minh huyền thoại. Nxb Trẻ 2004, tập 1; tr 52- 53.)

2. ...Đến chính thức mở đường

Đầu tháng 05/1 959, sau Hội nghị Trung ương lần thứ 15, với chủ trương đẩy mạnh đấu tranh vũ trang giải phóng miền Nam, Bộ Chính trị đã giao cho Quân ủy Trung ương nghiên cứu tổ chức một đoàn giao thông quân sự đặc biệt, mở một tuyến giao thông và vận tải để đưa cán bộ, vũ khí và những hàng hóa cần thiết vào miền Nam. Chỉ thị của Bộ Chính trị ghi rõ: .

"Đây là một việc lớn, có ý nghĩa chiến lược, quan hệ trực tiếp đến sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc."

Vì xu hướng của những nước xã hội chủ nghĩa vẫn là chung sống hòa bình, nên việc mở đường và đưa lực lượng vào Nam chiến đấu là chuyện rất tế nhị. Do đó, Chỉ thị của Bộ Chính trị còn căn dặn:

"Mở đường và tổ chức vận tải từ miền Bắc vào miền Nam phải tuyệt đối bí mật, an toàn." (Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam, sdd. tr.473.)

Người được Bộ Chính trị lựa chọn và trực tiếp giao nhiệm vụ tổ chức tuyến đường này là Thượng tá Võ Bẩm. Võ Bẩm là người gốc Liên khu V. Trong thời kháng chiến chống Pháp, Võ Bẩm đã từng hoạt động nhiều năm ở vùng núi Tây Nguyên và Trường Sơn. Ông đã từng giữ chức Trưởng ban Tác chiến Liên khu V và đã từng tổ chức nhiều đoàn thuyền từ Liên khu V vượt biển ra Bắc, có lần sang tận Trung Quốc để chở vũ khí vào Nam. Qua đó ông đã thông thạo cả đường biển lẫn đường núi.

Thủ tướng Phạm Văn Đồng khi còn là đại diện của Chính phủ Trung ương ở Nam Trung Bộ những năm 1947 - 1948 cũng đã từng gặp và làm việc với ông ở Tây Nguyên. Ông cũng đã từng ra Việt Bắc để làm việc với Tổng Bí thư Trường Chinh và đã từng được gặp Chủ tịch Hồ Chí Minh tại đó.

Khi tập kết ra Bắc, ông được giao chức Phó Cục trưởng rồi Cục trưởng Cục Nông trường Quân đội, là đơn vị có nhiệm vụ sử dụng phần lớn cán bộ miền Nam tập kết để xây dựng các nông trường ở miền Bắc. Đầu năm 1959, ông đã gửi quyết tâm thư lên Bộ Chính trị và Trung ương Đảng, xin được cho tổ chức những đoàn người vào Nam để cứu đồng bào đồng chí đang bị khủng bố.

Ngày 02/05/1959, Tổng Quân ủy quyết định lập Phòng Nghiên cứu hoạt động chỉ viện quân sự cho miền Nam. Ba ngày sau, Trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, ủy viên Thường trực Tổng Quân ủy, triệu tập Thượng tá Võ Bẩm để chính thức giao chức Trưởng phòng "nghiên cứu". Sau đó ông triệu tập một số cán bộ các cục hữu quan trong Bộ Quốc phòng đến họp. Tại cuộc họp này, "Đoàn quân sự đặc biệt" đã được thành lập.

Sau cuộc họp đó, Võ Bẩm viết trong hồi ký của mình:

"Hôm ấy đúng ngày sinh nhật Bác 19/05//959. Tôi đang đi dọc đường phố Phan Đình Phùng ở Hà Nội thấy rợp cờ, biểu ngữ và tiếng hát ca ngợi Bác. Tôi đến nơi làm việc của Cục Nông trường thì đồng chí trực ban báo có điện thoại của Văn phòng Quân ủy Trung ương gọi sang ngay gặp Chủ nhiệm ủy ban Thống nhất kiêm Thường trực ủy ban Quân ủy Trung ương là tướng Nguyễn Văn Vịnh.

Khi tôi đến, anh Vịnh nhìn thẳng vào mắt tôi rồi nói: " Việc này không phải do Quân ủy giao mà do Bộ Chính trị đã chỉ đích danh đồng chí. Tôi thay mặt Quân ủy Trung ương giao nhiệm vụ cho đồng chí tổ chức mở đường giao thông quân sự đặc biệt, để tiếp tế cho cách mạng miền Nam, tạo những điều kiện cho miền Nam thực hiện Nghị quyết 15."

"Tôi vội vàng mở cặp lấy sổ tay để ghi chép chỉ thị nhưng anh Vịnh xua tay và nói tiếp: "Cô nhập tâm. không được ghi chép. Tôi nhắc luôn điều này. Từ nay tất cả các công việc của đồng chí không được ghi chép... Việc lãnh đạo công tác đặc biệt này là Quân ủy Trung ương, tôi được phân công trực tiếp chỉ đạo. Việc dự toán, thanh toán đồng chí trực tiếp làm việc với Cục tài vụ v. v... còn những việc khác, đồng chí mang bức thư này đến gặp đồng chí Trần Lương sẽ rõ..."

"Ngay buổi chiều hôm đó, tôi đến gặp anh Trần Lương ở nhà riêng. Anh Trần Lương động viên tôi. "Anh là người đầu tiên ở quân đội được nhận nhiệm vụ mở đường. Theo chỉ thị của Bộ Chính trị, trong năm 1959 phải đưa vào được 500 cán bộ từ trung tá trở xuống và 7.000 khẩu súng bộ binh từ trung liên trở xuống để tổ chức 700 trung đội, trước mắt là tự vệ, đồng thời chuẩn bị cho lực lượng vũ trang sau này. Cần mở thật gấp một con đường đặc biệt. Không được để nó thành lối mòn, nghĩa là không được để lại một dấu chân, một tàn thuốc, một cành cây gãy..."

"Về đến nhà, tôi ngồi ngay vào bàn làm việc với sự hứng thú, như nhà thơ vì ta làm ra từ thơ. Trên trang sổ tay của tôi trải ra những dòng chữ bằng ký hiệu riêng chỉ mình tôi biết:

Ngày 20: Sáng gặp đồng chí Mậu.
Chiều tới Quân khu III xin cán bộ.

Ngày 21: Sáng sang Cục Quản lý xe.
Chiều... "

"Một ngày đầu của con đường đặc biệt đã qua..."

Cuối tháng 5, hầu như không ngày nào chiếc xe "GAT 69 " không đưa tôi đi lên khắp tuyến đường tới Quân khu III, Quân khu IV, Quân khu Tả Ngạn, sư đoàn 305... Mọi việc làm tôi chưa thấy bao giờ lại trôi chảy đến thế

Người đầu tiên được điều về là Thượng úy Lê Trọng Tấn, quê ở Hà Tĩnh, chiến sĩ Nam tiến, vừa từ miền Nam tập kết ra Bắc, được điều động về làm trợ lý cho tôi. Tôi là đoàn trưởng, anh Thanh, vốn là du kích Ba Tơ, là đoàn phó...

Thành lập đoàn bộ và tổ chức ban cán sự xong, chúng tôi nghĩ ngay đến trang phục của đơn vị. Phải giữ bí mật nhưng không được dùng quân trang, quân phục của bộ đội. Chúng tôi yêu cầu quân nhu may quần áo bà ba và sẫm mũ lá cho anh em, mặt khác, chúng tôi ra chợ trời mua ba lô, bị đông, quần dưng... cũ của Pháp." (Võ Bẩm. Mở đường Hồ Chí Minh. Trong Hồi ký Trường Sơn. Nxb. Công an Nhân dân, Hà Nội 2005, tr 45-46)

Sau khi được giao nhiệm vụ trực tiếp phụ trách "Đoàn quân sự đặc biệt". Võ Bẩm đã xuống ngay các nông trường do mình phụ trách trước đây để lựa chọn những người có đủ khả năng thực hiện nhiệm vụ mới: Trước hết đó phải là những cán bộ miền Nam tập kết, phải quen địa hình vùng núi miền Tây Khu V. Ngoài ra, bản thân mỗi người phải đảm bảo các tiêu chuẩn sau đây:

Hoàn toàn tự nguyện;

Tinh thần dũng cảm đã được xác minh qua chiến đấu;

Tinh thần kỷ luật, tự giác cao đã thể hiện trong quá trình công tác;

Có ý thức bảo mật tốt;

Lý lịch rõ ràng, không có những quan hệ phức tạp;

Kiên định lập trường cách mạng, trung thành tuyệt đối, sẵn sàng xả thân vì sự nghiệp giải phóng miền Nam;

Có sức khỏe dẻo dai.

Đơn vị đầu tiên được Võ Bẩm tuyển chọn chỉ gồm có tám người, theo đúng tiêu chuẩn như trên đã nói. Tám người này họp bí mật tại khu nhà 83 đường Lý Nam Đế, Hà Nội ngày 19/05/1959 để bàn việc triển khai kế hoạch. Vì thế, kể từ đây đơn vị này được mang tên Đoàn 559, tức tháng 5 năm 1959. Cũng từ đó, ngày 19 tháng 5 được coi là ngày truyền thống của bộ đội Trường Sơn.

Không bao lâu sau, Sư đoàn 305 vốn là sư đoàn quân đội của Khu V tập kết đóng tại Phú Thọ đã tuyển thêm được 447 cán bộ và chiến sĩ để thành lập một tiểu đoàn phục vụ cho kế hoạch kể trên, lấy tên là tiểu đoàn 301.

Đại tá Nguyễn Danh, nguyên Chính trị viên Tiểu đoàn 301 kể lại:

"Tháng 5 năm 1959, Sư đoàn 305 của chúng tôi đóng quân tại Vĩnh Phú. Bỗng một buổi sáng có điện của Chính ủy Sư đoàn Nguyễn Đường gọi tôi lên...

Trong phòng khách của Bộ Tư lệnh Sư đoàn, Chính ủy Nguyễn Đường đang ngồi với một đồng chí

Thượng tá, trạc tuổi ngoài 40, trông béo tốt, hồng hào. Chính úy giới thiệu:

- Anh Võ Bẩm ở Bộ Tổng tư lệnh.

Anh Bẩm hỏi tôi:

- Về Nam được chứ cậu?

- Dạ, được ạ.

Từ đó anh chuyển sang phổ biến Nghị quyết của Bộ Tư lệnh và Quân ủy Trung ương...

Tiếp lời anh Bẩm, Chính úy Đường cho biết một đơn vị đã được thành lập do đồng chí Chu Đăng Trục làm Tiểu đoàn trưởng. Tôi, Nguyễn Danh, được chỉ định làm Chính trị viên..." (Nguyễn Danh. Những năm tháng đầu tiên. Trích trong Hồi ký Trường Sơn, sđd, tr.38-39.)

Biên chế lực lượng xong, Tiểu đoàn 301 hành quân đến hạ trại ở vùng đồi núi Lâm Thao (Phú Thọ) là vùng thưa dân, dễ bảo đảm bí mật. Ban chỉ huy tiểu đoàn ở đây trực tiếp tổ chức việc rèn luyện đội quân vận tải chiến đấu đầu tiên sẽ đi vào Trường Sơn.

Chương trình huấn luyện đơn vị:

- Hành quân ban đêm đường núi, gùi nặng theo các cung đoạn thích hợp địa hình: Cung đoạn dài khoảng 20 km, gùi 30 kg. Cung đoạn ngắn 15 km, gùi 40 kg.

- Tìm phương hướng ban đêm trong rừng, tìm đường vòng tránh qua các vùng đồn bốt hoặc khi bắt ngờ đụng độ quân địch.

- Khảo sát cắm tuyến mở đường bí mật xuyên rừng núi.

- Chọn chỗ tạm dừng, sắp xếp nơi ngủ, nghỉ thật nhanh.

- Kỹ thuật bảo mật: Đi không để lại dấu trên đường, nấu ăn không có khói, nói không thành tiếng, nơi đến không cố định.

- Kỹ thuật trinh sát bám địch, bám dân, nắm bắt tình hình địa vật, bối cảnh... mà điều kiện bắt buộc là không ghi chép.

- Kỹ thuật thông tin liên lạc, mật báo ban ngày và ban đêm ở vùng có địch...

- Võ thuật chiến đấu cá nhân tay không hoặc có gậy khi phải chống lại kẻ địch đông.

- Các biện pháp bảo vệ "hàng", không để rơi vào tay địch khi bị vây hãm.

- Kỹ thuật tìm kiếm thức ăn, nước uống, dược liệu Trường Sơn.

- Kỹ thuật tự cấp cứu khi bị rắn, rết, bọ cạp cắn, muỗi độc đốt và chống ngộ độc ăn uống.

Để triển khai việc mở đường, trước hết Võ Bẩm đã vào Vĩnh Linh làm việc với Khu ủy Khu V và Tỉnh ủy Quảng Trị để bàn kế hoạch. Nguyên tắc tối cao của việc mở đường vào Nam đã được Trung ương căn dặn:

" Việc mở đường không ai được biết... không để lọt vào tay địch một người, một hiện vật. Mỗi mẫu thuốc lá cũng có thể tạo nên một thứ tang chứng..." (Lịch sử Giao thông vận tải Việt Nam. sđd, tr.474.)

Từ giữa năm 1959, đường Hồ Chí Minh chính thức được triển khai. "Hàng" và người đi "B" xuất phát từ nhiều địa điểm khác nhau trên miền Bắc. Việc chuẩn bị cho "hàng" và cho người đi vào được phân công và quy định cụ thể như sau:

"Hàng" chủ yếu là vũ khí, mà tiêu chuẩn số 1 là không có dấu vết chế tạo tại Liên Xô hay Trung Quốc, phải là súng cũ của Pháp và các nước không phải là xã hội chủ nghĩa.

Cục Quân giới có trách nhiệm thu hồi tất cả vũ khí và những phương tiện kỹ thuật là chiến lợi phẩm từ thời kháng chiến chống Pháp ở các đơn vị tập trung về tổng kho, với danh nghĩa "thu hồi để đúc lại", nhưng trong thực tế là để chuyển giao dần cho Đoàn 559.

Đoàn 559 được "mượn" của địa phương ngoại thành Hà Nội một khu đất hoang thuộc thôn Kim Lũ, thường gọi là "Bốt Lũ", nay thuộc Kim Giang (nguyên là khu vực thuộc tuyến phòng ngự ngoại vi Hà Nội của quân đội Pháp, có hầm bê tông kê sông Tô Lịch, nay vẫn còn) làm nơi tiếp nhận vũ khí chiến lợi phẩm thu hồi. Tại đây tổ thợ Đoàn 559 lập xưởng, kiểm tra, phân loại, sửa chữa, bao gói chống ẩm để đủ tiêu chuẩn chịu đựng được khí hậu và thời tiết Trường Sơn.

Thời đó, chữ B là danh từ bí mật để gọi miền Nam Việt Nam. Đi B có nghĩa là xuất phát từ miền Bắc để đi miền Nam,

Có một vài loại khí tài tối cần thiết, mà ở kho chiến lợi phẩm không có thì phải sử dụng loại "hàng" của nước xã hội chủ nghĩa, nhưng phải "tẩy sạch" mọi ký hiệu rồi mới bao gói chuyển đi.

Việc bao gói vũ khí - khí tài phải làm sao thích hợp hoàn cảnh vận chuyển, cất giấu trong điều kiện mưa lũ Trường Sơn. Phải dự tính cả trường hợp phải chôn "hàng" xuống đất, vùi "hàng" xuống bùn, ngâm hàng trong nước mà vẫn không bị gỉ sét. Tổ kỹ thuật áp dụng cách bôi ngậy mỡ bảo quản, dùng vải nhúng paraphin cuốn 3 lớp, rồi dùng bao nylon bọc chặt. Đem chìm xuống đáy sông Tô Lịch, mười lăm ngày sau vớt lên, kiểm tra hàng bên trong vẫn khô ráo là đạt yêu cầu...

Thiếu tướng Võ Bẩm:

"... Chúng tôi lấy một cái bốt cũ của Pháp ở Kim Lũ làm kho vũ khí và nơi làm việc của bộ phận quân y. Tôi nghĩ đến trường hợp đã đưa súng vào ở trong kia rồi, chưa kịp phân phối mà bị địch cản thì sao nếu không bao gói bảo quản tốt? Vừa định thí nghiệm việc bao gói bảo quản thì rất may tôi nhận được điện bên Bộ Công an vừa khai quật được một hầm súng của Pháp chôn giấu lại để giao cho bọn gián điệp hoạt động.

Tôi đến gặp anh Phạm Kiệt, Thứ trưởng Bộ Công an, Tư lệnh Công an vũ trang, xin được một bộ súng, một hòm đạn. Tôi và đồng chí Linh mở ra xem cách thức bao gói. Chúng tôi đã lấy hai khẩu súng trường của mình, và một hộp đạn, cũng bôi mỡ, bọc gói làm theo đúng như vậy rồi đem tới một chỗ kín đáo ở sông Tô Lịch thả xuống. Một tháng sau chúng tôi vớt bó súng đó lên xem, không có hoes gì. Từ đó các bao vũ khí gửi vào Nam chúng tôi đều làm như vậy. " (Võ Bẩm. Mở đường Hồ Chí Minh, sđd, tr.55-56.)

Cục Quân nhu cử một Phó Cục trưởng trực tiếp tổ chức nghiên cứu chế biến lương khô, thực phẩm đi B. Thời gian đầu, Cục đặt cơ sở chế biến ở một xóm thưa dân kề hóc núi thuộc xã Thạch Vĩnh gần nông trường Thạch Ngọc (Hà Tĩnh). Cục còn tổ chức một bộ phận chuyên may trang phục các dân tộc Trường Sơn để cấp cho Đoàn 559...

Cục Quân y cử Phó Cục trưởng đặc trách tổ chức sản xuất, đóng gói các cơ sở thuốc điều trị chiến thương, sốt rét, trúng độc, lở loét... gửi đi B và cấp cho Đoàn 559.

Cục Tài vụ cử Phó Cục trưởng chuyên lo kinh phí "mặt" cho Đoàn 559. Việc thanh toán thời kỳ này không phải qua các cơ quan chức năng, mà trực tiếp làm việc với bộ phận cán bộ của Thường trực Quân ủy và Chủ nhiệm ủy ban Thống nhất Trung ương (có quy định các tiêu chuẩn và phương thức thanh toán).

Về mặt tài chính có một bộ phận chuyên trách việc tính toán các định mức chi phí và thẩm định các khoản chi. Chẳng hạn: Lắp một hố bom sâu bao nhiêu, rộng bao nhiêu thì cần bao nhiêu mét khối đất, đá, cần bao nhiêu công. San một đoạn đường, xẻ một đoạn đèo... cần bao nhiêu mìn, bao nhiêu máy ủi, bao nhiêu nhân công, bao nhiêu nhiên liệu, lương thực...

Loại công việc này do một đơn vị đặc biệt gồm những cán bộ chuyên môn của Ngân hàng Kiến thiết trực tiếp phụ trách. Mỗi đơn vị, mỗi công trường của Đoàn 559 đều có một bộ phận của Ngân hàng Kiến thiết trực tiếp quản lý về mặt hạch toán. Bộ phận này hoạt động như một đơn vị trực chiến. Có thể hình dung một phần công việc của bộ phận này qua những đoạn hồi ký sau đây:

Nguyên Tổng Giám đốc Ngân hàng Kiến thiết Nguyễn Văn Doãn kể:

"Từ đầu thập kỷ 70, ta đã triển khai tiếp một số công trình, có mặt danh là công trình 70/1 và 70/2 để làm đường mòn Hồ Chí Minh. Ngân hàng Kiến thiết đã thành lập chi nhánh cấp phát cho công trình 70/1 - 70/2, Giám đốc chi nhánh này là Ngọc Thanh Quang, quê Thanh Hóa... Nguồn vốn là từ ngân sách Nhà nước. Chế độ quyết toán vẫn như cũ, nhưng khắt khe đơn giản và vẫn phải làm tốt công tác thẩm định, kiểm tra, bám sát hiện trường..." (Phỏng vấn ông Nguyễn Văn Doãn, nguyên Tổng Giám đốc Ngân hàng Kiến thiết Việt Nam tại trụ sở Ngân hàng Đầu tư Và Phát triển Việt Nam, ngày 15/4/2006)

Ông Phạm Xuân Tiến, Chi nhánh Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Quảng Bình viết:

"Chúng tôi nhận kế hoạch của phòng Chuyên quản công trình 70/1 trực thuộc Trung ương, thực hiện một chuyến công tác ở đường 10 (Quảng Bình), là tuyến đường chính được Trung ương tập trung chỉ đạo bảo đảm giao thông cho việc chuyển vận vũ khí, hàng hóa vào chiến trường.

Anh Trịnh Lương Tá - Trưởng phòng Chuyên quản 70/2 nói: "Lần này các đồng chí được cử vào

đường 10 là nơi ác liệt, ở đó anh chị em dân công, anh chị em thanh niên xung phong đang từng giờ đội bom sẵn sàng thông tuyến. Chúng ta cũng đến đó nhưng đến với trách nhiệm của người cán bộ cấp phát cho công trường. Mặc dù công trường đó phải đổi bằng máu xương nhưng không vì thế mà chúng ta buông lỏng quản lý kinh phí đầu tư, coi thường trách nhiệm giám sát."

"Chúng tôi làm việc trong một cơn hầm. Khi làm việc với ban chỉ huy công trường và bộ phận tài vụ thì gặp nhiều điều không lường trước: Đã sơ tán hết chúng từ vào rừng sâu. Bây giờ khó lục lại. Chúng tôi chia làm hai tổ xuống hiện trường thị sát.

Mặc dù chúng từ không có trong tay, nhưng những trang nhật ký nơi các tổ canh bom là những chứng từ "sống" giúp cho công việc đối chiếu mở ra hướng mới: Vừa ghi chép lại nhật ký, vừa thị sát các loại hố bom và hình thành một ba-rem tính toán nhanh nhất từng ngày. Chỉ mới qua một ngày thị sát, đã thấy con số chênh lệch lộ ra quá lớn, càng làm cho chúng tôi tự tin hơn, có trách nhiệm hơn và càng thấy việc làm của mình là đúng." (Tài liệu phục vụ kỷ niệm 50 năm Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam.)

Người thì xuất phát từ nhiều địa điểm khác nhau. Có đơn vị đi tàu thẳng từ Phú Thọ vào Thanh Hóa rồi đi xe ô tô vào Vĩnh Linh. Có đơn vị thì đi thẳng bằng ô tô từ một cơ sở tại Phủ Lý vào đến giới tuyến. Tất cả đều bí mật, ngay cả trên đất Bắc.

Đại tá Nguyễn Danh:

"Cuối tháng 05/1959, đơn vị lên tàu ở ga Tiên Kiên, một ga nhỏ trên tuyến đường Hà Nội - Lào Cai. Không có ai tiễn đưa, cảnh ra đi đơn giản như một cuộc chuyển quân bình thường ở hậu phương. Về Hà Nội, cũng không ra phố, chỉ đứng lại ở ga Hàng Cỏ mấy tiếng để đợi tàu rồi đi luôn vào Thanh Hóa. Từ Thanh Hóa trở vào phải đi xe ô tô. Đến Đồng Hới phải dừng lại một đêm ở Bộ Tư lệnh Sư đoàn 325. Sáng sớm hôm sau đi thẳng vào khe Hò, một khu rừng đại ngàn ở phía tây Vĩnh Linh.

Chỉ trong có mấy hôm, Vĩnh Linh đã cấp cho chúng tôi mỗi người một bộ quần áo bà ba đen, một đôi dép cao su, một tấm vải nylon che mưa. Chưa có mũ tai bèo, thôi thì để đầu trần. Đèn pin thì đem gò lại làm cho mất hai chữ Rạng Đông và dấu hiệu mặt trời mọc. Thuốc lá Điện Biên và Tam Đảo phải cắt bỏ đầu có chữ, bọc vào túi nylon. Chúng tôi phải bó lại tất cả mọi thứ giấy tờ, cầm ghi chép. Việc viết thư về gia đình chỉ được nói chung chung rằng mình bây giờ ở Quảng Bình. Tha hồ nói chuyện yêu thương mong nhớ, chỉ cấm mỗi chuyện là không được tả cảnh nơi mình ở..."

Xe cộ chở "hàng" thì xuất phát từ Xuân Mai, Hòa Bình... từ các địa điểm này, xe chở hàng và người đi vào tận khe Hò (Vĩnh Linh, Quảng Trị). Khe Hò là điểm bắt đầu con đường mòn Hồ Chí Minh, chạy dọc theo dãy Trường Sơn, đến các chiến trường ở miền Nam.

Ở vùng Tây Nam Quảng Bình, Đoàn 559 đưa cán bộ vào chuẩn bị lập căn cứ tiếp nhận các loại hàng chi viện chiến trường. Để giữ bí mật, Đoàn lấy danh nghĩa "các đội khai khẩn lâm trường." Đến tháng 10 năm đó, căn cứ xuất phát được dời ra phía Nam Quảng Bình, đặt tại làng Ho để tiện phối hợp cả phía Đông với phía Tây Trường Sơn

Trong thời gian đầu, đường đi hoàn toàn là những đường chưa có lối, rẽ núi, băng rừng. Phương

châm mở đường là "xuyên sơn mà đi, cứ đỉnh núi mà xoi, không được trùng với các lối mòn cũ". Lời của một câu hát trong bài ca Trường Sơn: "Trường Sơn ơi, trên đường ta qua không một dấu chân người..." là hoàn toàn đúng với sự thật của thời kỳ này.

Kỷ luật tối cao lúc đó là không để lại dấu vết, theo nguyên tắc "đi không dấu, nấu không khói, nói không tiếng", nhằm tuyệt đối giữ bí mật cho con đường có ý nghĩa sống còn với sự nghiệp giải phóng miền Nam. Phương tiện vận chuyển lúc đó hoàn toàn là đi bộ, mang vác trên vai, theo phương pháp gùi thô sơ. Mỗi chuyến đi gồm 25 - 30 người, mang theo 25, 30 chiếc gùi.

Đường Trường Sơn tuy thô sơ nhưng cũng đã được tổ chức thành nhiều trạm. Mỗi trạm cách nhau một ngày đường. Các trạm không biết địa điểm của nhau. Khi tới nơi chỉ gặp một người liên lạc để giao hàng và giao người, rồi trở ra. Sau đó hàng và người đi đâu, theo đường nào là việc của trạm tiếp theo. Tuyến đường cũng không cố định, nhằm không tạo ra các lối mòn...

Giai đoạn đầu, tuyến đường gồm tất cả chín binh trạm, hai trạm ở phía Bắc sông Bến Hải, bảy trạm ở phía Nam sông đó:

Trạm 1: Khe Chu Kê (gần suối nước nóng) cách khe Hò khoảng 1km, hằng ngày nhận "hàng" rồi gùi theo đường động Nóc vào làng Một.

Trạm 2: Làng Mít qua Bôhôn đi Làng Cát.

Trạm 3: Làng Cát - Bắc Chăng Hin (ở bắc động Voi Mẹp), còn gọi là động Hàm Nghi, vì đây là nơi vua Hàm Nghi đặt căn cứ kháng Pháp, hạ chiếu Cần Vương.

Trạm 4: Chăng Hin - đỉnh động Voi Mẹp. Đoạn này đường rất dốc. Điểm đặt trạm 4 ở ngay trên đỉnh 1.600 (núi Chăng Hin). (Đỉnh 1.600 là quy ước trên bản đồ của Đoàn 559, vì có độ cao 1.600 m so với mực nước biển.)

Trạm 5: Nam đỉnh Voi Mẹp - làng Cát Sứ, bắc đường 9.

Trạm 6: Qua động Cà Lư, men suối Cà Lư (Ta Lư) vượt đường 9 đến làng Rào Kê, sông Ba Lòng.

Trạm 7: Ba Lòng - Aso.

Trạm 8: Aso - Tà Rụt (bản đồ ghi Tà Riệt), hậu cứ Trị Thiên và Khu V. Điểm giao nhận ở Ly Tông.

Trạm 9: Tà Riệt - Palinh (bản đồ ghi Palin) - bắc A Lưới (cao điểm 946), nơi giao hàng nhập kho của Khu V.

Ngày 20/07/1959 rải xong 9 trạm: Bắc đường 9 có năm trạm, vượt đường 9 đặt một trạm, nam đường 9 có ba trạm.

Đại tá Nguyễn Danh nói về các trạm lúc đó:

"Gọi là trạm thực ra chỉ là một góc rừng quy ước với nhau để đến đó giao hàng, chứ có lều lán gì

đâu! Mùa khô ráo, anh em gom lá cây lại, lót tạm mỗi người một cái ổ, hệt như ổ lợn rừng, lúc nào ngủ thì rúc vào đó. Vài ba ngày sau rồi trạm sang góc rừng khác, lại phải tãi ổ ra, trả lại lá rừng như cũ để xóa dấu vết. Khổ cực nhất là những tháng mùa mưa, có đêm phải trùm kín nylon ngồi dựa lưng vào gốc cây mà ngủ vạ ngủ vật. Chúng tôi sống như vậy không phải một tháng, một năm mà những ba năm liền...”

Những quy chế phải tuyệt đối tuân thủ là:

- Từ trạm 1 vào trạm 3 gửi ban ngày dưới rừng già. Tuyệt đối không để lộ khói, không đi ra chỗ trống, rừng thưa.

- Từ trạm 4 vào đi ban đêm, cái gỗ mục phát sáng vào gửi người đi trước để khỏi bị lạc. Đặc biệt đối với hai trạm 5 và 6, nằm hai bên Nam Bắc đường 9, đội tải phải chờ tín hiệu cảnh giới cho phép vượt qua. Cách vượt đường là: mỗi người có hai miếng gỗ mỏng lót dưới bàn chân, khi qua đường phải đi "ngồi", vừa ngồi vừa lết qua đường để không có vết chân ngang đường.

Trường hợp dẫn "khách" đi đông, giao liên phải trải 1 tấm nylon ngang đường. Toàn bộ qua hết, tốp giao liên sau cùng sẽ thu nylon lại, xóa sạch dấu vết. Gặp khi quân địch liên tục qua lại trên đường 9, để tránh bắt ngờ đụng địch, hai trạm 5, 6 đã tìm sẵn đường chui cống khe cạn để vượt đường.

- Khi vượt sông, trạm giao liên đã kết sẵn những thân cây chuối làm bè chở “hàng” Người thì lần dây, người thì đẩy bè qua sông. Vượt xong phải dỡ bè, cất ở một nơi bí mật.

- Trên đường đi không được bẻ cây, vặt lá, không để lộ bất cứ một dấu vết gì. Người đi sau cùng phải khoả cây lấp ló. Không được hút thuốc, nói chuyện. Khi cần thiết trao đổi phải rí tai, hoặc ra hiệu, kết hợp với cách nói không thành tiếng.

Trong việc giao nhận "hàng" giữa các trạm, dù ban ngày cũng phải dùng tín hiệu, mật khẩu. Dù đã quen biết nhau rồi thì khi làm việc cũng vẫn phải theo quy định (mật khẩu, tín hiệu luôn thay đổi). Hai trạm 5, 6 (nam, bắc đường 9) nhất thiết chỉ giao nhận "hàng" vào ban đêm, nếu gặp sự cố lỡ cung độ, thì phải tìm chỗ ém để giao nhận hàng vào đêm sau.

Chỗ ở của từng đội không cố định. Ngủ, nghỉ không tập trung quá ba người. Nấu ăn ban ngày vào lúc chạng vạng, không được để bốc khói. Đêm tối không được có ánh lửa .

Chuyến hàng đầu tiên xuất phát từ Kim Lũ ngày 20 tháng 7 năm 1959, với 15 xe tải bọc kín, đi theo quốc lộ số 1 vào phía Nam, rẽ theo đường 15 tới khe Hò. Từ đây hàng được giao cho tiểu đoàn đặc nhiệm 301 phụ trách gửi dần từng đợt qua đường bộ. Số hàng đó được gửi thô từng đợt tới trạm số 9 ở Palin, phía Bắc A Sầu, giao cho Khu ủy Khu V, gồm vũ khí, thuốc chữa bệnh, công văn, thư tín. Đến ngày 20 tháng 8 năm 1959 chuyến hàng gửi thô đầu tiên gồm 32 gửi, mang được 20 khẩu súng tiểu liên, 20 khẩu súng trường, 10 thùng đạn tiểu liên và đạn súng trường, 10 gửi công văn, tài liệu...

Võ Bẩm :

“Đặt trạm xong, chúng tôi bồi hồi theo dõi việc vận chuyển vũ khí. Hằng ngày tôi đọc những bức điện của đồng chí Chữ gửi về. Những tờ điện màu hồng nhạt thường đem đến cho tôi niềm vui.

Hôm ấy là ngày anh em vận chuyển đến trạm cuối cùng, chúng tôi chờ điện như chờ báo tin kết thúc trận đánh. Đồng chí liên lạc đưa cho tôi một bức điện có mấy dòng chữ ngắn ngủi: "20-8-59 chúng tôi đã giao hàng ở Palin an toàn. Tô Đăng Chữ." Tôi muốn reo ầm lên vì vui mừng..."

Tính đến hết năm 1959, Tiểu đoàn 301 hoạt động được 4 tháng rưỡi (13/08 - 31/12/1959), đi được 8 chuyến trót lọt. Tổng số hàng gồm 1.667 súng trường, 712 tiểu liên, 72 trung liên, 21 súng giảm thanh, 850 súng ngắn với 250.000 viên đạn các loại, 180 kg thuốc TNT kèm ngòi nổ, 750 dao găm, 340 kim cắt dây thép gai, 40 ống nhôm, 65 địa bàn, 26 bản đồ Khu V Tây Nguyên. Lào, Đông Bắc Campuchia. Số hàng đó được Khu ủy Khu V tiếp nhận và vận chuyển tiếp vào Tây Nguyên và miền Tây Nam Bộ.

Cũng trong năm 1959, trên tuyến này, Đoàn 559 đã đưa được 542 cán bộ và chiến sĩ từ miền Bắc vào Nam để nhận nhiệm vụ trên các chiến trường miền Nam.

3. Từ một tuyến thành một hệ thống, từ gùi thồ đến cơ giới

Qua hai năm vận chuyển, đến 1961, sau thời kỳ Đồng khởi, nhu cầu chi viện cho miền Nam tăng lên vượt bậc. Đối phương cũng đã đánh hơi thấy tuyến đường này nên tổ chức lùng sục, càn quét ráo riết.

Về người hy sinh đầu tiên của Đoàn 559, Đại tá Nguyễn Danh kể:

“Đầu năm 1950, trạm 6 bị bọn thám báo bám đuôi, về gần đến trạm, anh em phát hiện địch, không thể tránh vào đầu nữa, đành phải nổ súng. Hai đồng chí chạy thoát. Đồng chí Trường đi sau bắn yểm hộ, bị trúng đạn và sa vào tay giặc. Trường đã chiến đấu tới viên đạn cuối cùng. Anh đã bị chúng thủ tiêu sau khi đã dùng đủ cực hình tra tấn mà không khai thác được một chút tài liệu nào. Nếu tôi không nhầm thì đó chính là người chiến sĩ đầu tiên ngã xuống trên tuyến đường vận tải vượt Trường Sơn...”

Vì thế trên tuyến đường này, tuy đã giữ bí mật tuyệt đối, hạn chế cường độ vận chuyển ở mức mỗi đợt không quá 25 gùi, số người đi không quá một tiểu đội một lần..., nhưng cũng vẫn bị ách tắc nhiều tháng. Do tình hình đó, Ban Cán sự Đảng Đoàn 559 đã tính đến việc mở một tuyến khác, tạt từ Đông Trường Sơn sang Tây Trường Sơn, theo quốc lộ số 9, vượt qua đèo Lao Bảo sang đến Mường Phin trên đất Lào.

Võ Bẩm:

“Đầu năm 1960, địch đã đánh hơi thấy hoạt động vận tải của ta, vì anh em vận tải trong khi giao nhận hàng đã bỏ quên một bó súng ở gần Khe Sanh. Địch đã mở một trận càn cấp trung đoàn. Tuy địch không phát hiện thêm được gì nhưng công việc vận chuyển cũng phải dừng lại một thời gian.

Một lần, tôi được lên báo cáo trực tiếp với đồng chí Tổng Bí thư Lê Duẩn. Đồng chí gọi ý: "Thử nghĩ xem có con đường khác nào có thể tránh được sự tuần tra rình mò của địch không?"

Gợi ý đó đã bật ra một tia sáng trong ý nghĩ của tôi: Nếu như mở một con đường sang phía Tây Trường Sơn đi nhờ đất bạn thì chắc bọn nguy miền Nam khó bề nhòm ngó. Nghĩ vậy tôi tổ chức một bộ phận cùng tôi luôn rừng tìm đường sang phía Tây Trường Sơn.

Khoảng tháng 1 năm 1961, tôi trở về Hà Nội, tạt vào thăm anh Trần Lương, nhân thể hỏi ý kiến anh về việc chuyển con đường chiến lược sang phía Tây Trường Sơn. Anh Lương nói: "Việc này tôi đã được giao liên hệ với Đảng bạn. Tôi đã đến gặp các đồng chí lãnh đạo Đảng bạn và được các đồng chí đồng ý..."

Tháng 5 năm 1961, tuyến đường này đã được khai thông, dài khoảng gần 100 km từ đường 9 đến Mường Phalan, nối Trung Lào và Hạ Lào. Trên tuyến đường này, việc vận chuyển đã bắt đầu sử dụng được ngựa thồ, voi thồ, xe thồ và một số xe cơ giới.

Trong năm 1962 trên những tuyến vận tải này, Đoàn 559 đã đưa vào tới các chiến trường 961 tấn vũ khí, 7.800 tấn gạo, đón và đưa gần một vạn cán bộ vào và ra. Cũng từ năm 1962, phần lớn các thương binh nặng đã được chuyển từ chiến trường miền Nam ra Bắc để điều trị bằng tuyến đường này.

Đến cuối năm 1963, công binh đã mở thêm tuyến đường 129 trên đất Lào, nối quốc lộ 12 từ Hà Tĩnh sang với quốc lộ số 9 từ Quảng Trị sang. Từ đó, việc vận chuyển được sử dụng chủ yếu bằng xe cơ giới.

Năm 1960, Bộ Chính trị cử ông Trần Văn Quang, ủy viên Dự khuyết Trung ương Đảng, Cục trưởng Tác chiến Bộ Tổng Tham mưu vào Nam Bộ, phụ trách quân sự toàn Miền. Cùng đi với ông có gần 600 cán bộ khung cơ quan Miền (khung hai trung đoàn chủ lực và khung tăng cường các tỉnh, các cơ sở...) Đó cũng là lúc Liên Xô phóng con tàu Phương Đông đầu tiên vào vũ trụ (12/04/1961). Các cán bộ trong đoàn kiến nghị đặt tên đoàn là "Đoàn Phương Đông."

Đến năm 1961, Đoàn 559 đã phát triển từ một đơn vị nhỏ cấp tiểu đoàn lên thành một đơn vị tương đương cấp sư đoàn, gồm hai trung đoàn, một đại đội ô tô vận tải (trung đoàn 70 gồm 2.563 người, trung đoàn 71 gồm 1.308 người). Hàng ngàn thanh niên của các tỉnh miền Bắc đã được động viên vào nhiệm vụ này. Có tỉnh như Hà Tĩnh, riêng năm 1964 đã động viên tới 1.000 thanh niên tham gia Đoàn 559.

Về trang bị, Đoàn 559 có 24 ô tô, 650 xe đạp thồ, 1.733 súng trường, 1.100 súng tiểu liên, 15 trung liên, 313 súng ngắn, 3.222 lựu đạn, 40 lựu chống tăng, 380 mìn. Số vũ khí này chủ yếu trang bị cho đơn vị trinh sát, bảo vệ, còn lực lượng vận tải chỉ có 50% súng, mọi người đều đủ lựu đạn.

Phương tiện thông tin rất yếu, chưa có điện thoại đến các đơn vị vận tải chiến đấu. Chỉ huy toàn bằng VTĐ 15 w, máy bộ đàm (có 5 chiếc) và liên lạc chạy chân.

Tiếp theo bộ khung của Đoàn Phương Đông, đến năm 1963, ngoài một số lượng rất lớn vũ khí, đạn dược, quân nhu phục vụ cho các chiến trường, thì tuyến Trường Sơn lần đầu tiên đã mở đường cho "đại quân" từ miền Bắc vào Nam. Số cán bộ và chiến sĩ được huấn luyện chính quy từ miền Bắc đưa vào là 40 nghìn người. Quân số này chiếm tới 50% tổng số bộ đội tập trung ở toàn miền Nam và chiếm tới 80% số cán bộ ở các cơ quan chỉ đạo thuộc các lĩnh vực khác nhau. Đây là một lực lượng cực kỳ quan trọng, tạo ra sức mạnh mới ở miền Nam.

Cũng trong năm 1963, trên tuyến đường này, Đoàn 559 đã chuyển được vào Nam 160 nghìn cỗ súng các loại, trong đó có pháo cối, DKZ... Những lực lượng này đã góp phần quyết định cho những chiến thắng vang dội của những năm kế tiếp 1964, 1965 như chiến thắng Đồng Xoài, Bình

Giã, Ba Gia... Đến lúc này, tổng quân số của Đoàn 559 đã lên đến 6.997 người. Trang bị phương tiện vận tải gồm có 1.900 chiếc xe đạp thồ, 3 thớt voi, 40 con ngựa thồ, 70 ô tô vận tải...

Tính đến cuối năm 1964, đường mòn Hồ Chí Minh đã được xây dựng và nối dài gồm 781 km đường ô tô, hơn 600 km đường giao liên và gùi thồ. Một mạng lưới vận tải từ Đông sang Tây Trường Sơn cũng đã hình thành, với hệ thống ba đường song song: Đường giao liên, đường vận tải gùi thồ và đường vận tải cơ giới, gồm những trục đường chính và những đường nhánh đi vào các chiến trường.

Đến năm 1965, để đối phó với quân đội Mỹ trực tiếp tham chiến ở miền Nam Việt Nam, Bộ Quốc phòng quyết định nâng Đoàn 559 lên cấp Quân khu và cử Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải là Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ làm Tư lệnh kiêm Chính ủy. Đại tá Võ Bẩm làm Phó Tư lệnh. Đại tá Vũ Xuân Chiêm làm Phó Chính ủy... Từ đây, đường mòn Hồ Chí Minh đã trở thành một hệ thống đường chiến lược cơ giới, gồm ba tuyến liên hoàn, đảm bảo vận chuyển suốt bốn mùa, kể cả mùa mưa. Ba tuyến này là:

Tuyến 1 (mật hiệu là S1) đi từ khe Ve đến Xê-pôn ở phía Bắc đường 9. Nhiệm vụ của tuyến này là đảm bảo mỗi đêm đưa được một chuyến hàng từ đèo Mụ Gia ở biên giới Việt - Lào thuộc Quảng Bình đến Ba-na-phào. Hai đêm đưa một chuyến hàng từ cột cây số 50 đến cột cây số 31. Mỗi đêm một chuyến từ Ba-na-phào đến La-phi-lang trên đất Lào.

Tuyến 2 (S2) đi tiếp từ đường 9 đến Bắc Bạc. Tuyến 2 này có ba cánh: Một cánh từ đoạn Mường Phìn - Bản Đông qua La Thập đến Bạc, nhằm giao hàng cho Khu V, chủ yếu dùng cơ giới, do hai binh trạm cơ giới phụ trách. Một cánh chéo xuyên từ Làng Ho xuống bản Đông, hoàn toàn dùng xe thồ, do một binh trạm thồ phụ trách. Rồi từ Bản Đông lại dùng cơ giới đưa hàng xuống đến La Thập. Từ La Thập lại theo đường B45 hoàn toàn dùng thồ, do một binh trạm thồ phụ trách. Cánh này có nhiệm vụ giao hàng cho Trị Thiên, đi qua A Túc, Tà Riệt và động Con Tiên (có bản đồ ghi là động Cồn Tiên) vào các căn cứ của Trị Thiên...(Trong cuốn Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam (sdd), trang 182 ghi Cồn Tiên là nhầm. Cồn Tiên là một khu căn cứ của quân đội Sài Gòn ở phía Nam sông Bến Hải, không lý nào đã đưa hàng vào đến đường 9 rồi lại chở ngược chiều ra Cồn Tiên! Còn động Con Tiên là một địa danh ở sâu hơn 200 km về phía Nam, đó là con đường tiếp tế cho Trị Thiên (xem bản đồ 1, 2, 3 phụ bản).)

Tuyến 3 (S3) từ Bắc Bạc tới Tà-xèng. Nhiệm vụ là đưa hàng theo trục đường 138 từ Bắc Bạc tới Tà-xèng, rồi theo đường C4 thuộc Hạ Lào và vào đường B.46 từ Chà Vằn (Chavthane) tới Khâm Đức, tức là đã vào tới Kontum (Xem bản đồ 1, 2, 3, phụ bản).

Mỗi tuyến kể trên có một Bộ Tư lệnh, có lực lượng tương đương một sư đoàn với đủ các loại lực lượng phối hợp: Công binh làm đường, vận tải kho giao liên, và bộ đội chiến đấu bảo vệ đường bộ. lực lượng phòng không để đánh máy bay .

Đến lúc này hệ thống Đoàn 559 đã có quân số lên tới 3 1.762 người, trong đó có 27.462 quân nhân, 4.500 thanh niên xung phong và dân công hỏa tuyến. Tổng trang bị của đoàn có 2.972 ô tô, trong đó 2.100 xe tải hàng, 872 xe phục vụ chiến đấu công tác, có 190 khẩu súng phòng không gồm 79 khẩu pháo, 111 súng máy, 138 phương tiện công binh gồm 53 máy ủi, 34 xe phóng từ (do Liên Xô chế tạo chuyên dùng cho việc phá bom từ trường).

Đến thời kỳ 1968 - 1972, quân số của Đoàn 559 đã tăng gấp hơn 2 lần, gồm 68.726 người, trong đó có 58.726 quân nhân, 10.000 thanh niên xung Phong và công nhân giao thông. Tổng số trang bị là 6.490 xe ô tô, gồm 4.100 xe chở hàng, 2.390 xe phục vụ chiến đấu, 842 súng pháo phòng không gồm 419 cao xạ pháo và 423 súng máy, 461 phương tiện công binh gồm 138 máy ủi, 98 xe phóng từ...

Về tình hình này, Cơ quan tình báo Trung ương Mỹ (CIA) đánh giá như sau:

"Do hệ thống đường cần sửa chữa trở nên dài hơn và tuyến đường mới mở đã kéo đến tận những vùng rừng núi thuộc biên giới Việt Nam, lượng nhân công đã giảm. Cơ quan tình báo Trung ương (the Central Intelligence Agency) vào năm 1967 đã ước tính con số nhân công phục vụ cho việc xây dựng con đường mòn là 23.000 người. Đến tháng 1 năm 1968, con số ước tính trên đã giảm xuống 11.500.

Một trong những nguyên nhân không phải do độ dài đang được xây dựng của con đường mà là sự đóng góp của những thiết bị cơ giới. CIA thừa nhận rằng không thể nào xác định được những trang thiết bị của Quân đội Nhân dân Việt Nam và cũng không chắc chắn về con số chính xác, nhưng dự đoán Đoàn 559 đang sử dụng 20 máy ủi đất, 11 máy san đường, 3 máy đập đá, và 2 xe lu trong suốt mùa khô của những năm 1967- 1968. Số lượng thiết bị chắc hẳn đã tăng theo thời gian..."

Đến thời kỳ 1973 - 1975, sau khi ký Hiệp định Paris, quân số Đoàn 559 lại tăng lên gấp đôi so với thời kỳ trước, gồm 112.722 người, trong đó có 97.500 quân nhân, 15.200 thanh niên xung phong, công nhân giao thông, dân công hỏa tuyến. Tổng quân số năm cao nhất đã lên tới 145.200 người, trong đó có 100.495 quân nhân, 44.295 thanh niên xung phong, dân công hỏa tuyến.

Từ 1974 cho đến 30/04/1975, Đoàn 559 chịu trách nhiệm quản lý sử dụng tất cả các trục giao thông trong vùng mới giải phóng. Tổng trang bị năm cao nhất của thời kỳ này là 15.939 ô tô, gồm 8.218 xe chở hàng và chở bộ đội cơ động, 7.721 xe phục vụ chiến đấu, 1085 súng pháo phòng không, trong đó có 661 đại bác và hỏa tiễn, 424 súng máy, 1.010 phương tiện công binh gồm 141 máy ủi. 72 xe phóng từ...

Từ đầu năm 1973, sau khi ký Hiệp định Paris, có một giai đoạn tương đối hòa bình thuận lợi cho việc vận chuyển và xây dựng đường sá. Tuyến đường Trường Sơn được phát triển thành đường tiêu chuẩn quốc gia cấp 4 miền núi, xuyên suốt Bắc - Nam, bắt đầu từ Tân Kỳ thuộc Nghệ An và kéo dài 1.300 km tới Chơn Thành thuộc Bình Phước.

Trong sự nghiệp phát triển đường Trường Sơn thời kỳ này, lần đầu tiên có sự tham gia trực tiếp của người nước ngoài: Đó là các chuyên gia cầu đường của Cuba. Tháng 9 năm 1973, Thủ tướng Fidel Castro sang thăm Việt Nam và có vào thăm đường Trường Sơn. Sau đó ông quyết định cử chuyên gia sang đóng góp với Việt Nam trong việc xây dựng một số đoạn chính trên tuyến đường này. Có 43 cán bộ Việt Nam được cử sang học tại Cuba trong 2 tháng. Đến tháng 11 năm đó, số người này trở về cùng 23 chuyên gia của Cuba. Tất cả đã trực tiếp tham gia xây dựng, hoàn thiện và nâng cấp một số đoạn chính của đường Trường Sơn.

Lực lượng bộ đội Trường Sơn lúc này đã lên tới 2 sư đoàn ô tô vận tải, 3 sư đoàn công binh, 1 sư đoàn pháo binh cao xạ, 1 sư đoàn bộ binh và đoàn chuyên gia 565 tương đương 1 sư đoàn, 12 trung đoàn đường ống... Tất cả là 8 sư đoàn, 80 trung đoàn, 8.212 ô tô vận tải, 2.000 xe đặc chủng, 240

khẩu cao xạ. Tổng số quân lực là gần 110 ngàn người, trong đó có 11 ngàn là nữ...

Trên các tuyến này đã kết hợp sử dụng gần như tất cả các loại phương tiện khác nhau. Những nơi có thể vận chuyển bằng đường hàng không thì dùng máy bay chở thẳng từ ngoài Bắc tới Xê-pôn và một số địa điểm khác. Từ đó, các đoàn xe cơ giới vận chuyển tiếp tới nơi nào không còn đường cho ô tô đi thì dùng xe thô. Không có đường xe thô thì dùng phương pháp gồng gánh, gửi thô để đi tiếp ...

4. Sức mạnh, quyết tâm và sự đánh phá của Mỹ

Nếu chỉ nói đến số tấn đã vận chuyển và số kilomet chiều dài của những tuyến đường thì có lẽ chưa thấy hết được sự cam go của sự nghiệp lớn lao này, do đó cũng chưa nói lên hết được tầm cao của cuộc đấu trí có tính chất thời đại đó. Phải nói rằng đây là sự thách đố với một đỉnh cao của kỹ thuật Mỹ và được chi trả bằng những núi của cải của một nước giàu nhất thế giới, mà theo cách nghĩ thông thường của thế giới lúc đó thì khó có đối phương nào chịu đựng nổi.

Từ khi Mỹ trực tiếp tham chiến ở Việt Nam thì việc đánh phá ngăn chặn con đường Trường Sơn được thực hiện bằng những phương pháp hoàn toàn mới, với những vũ khí và phương tiện mà trên thế giới chưa từng biết tới. Từ thực tiễn của con đường này, khoa học chiến tranh Mỹ còn nghĩ ra những biện pháp mà tưởng như không ai chống đỡ được. Hầu như tất cả nền khoa học quân sự của Mỹ đã tập trung nghiên cứu để quyết thắng trong cuộc độ sức này.

Có thể kể đến một số phương tiện và biện pháp chủ yếu mà Mỹ đã dùng đến ở đây:

4. 1. Không quân

(Khi tìm hiểu và khai thác các tư liệu Mỹ về khía cạnh này, tác giả đã được sự giúp đỡ chân tình về tư liệu của ông Nguyễn Kỳ Phong, tác giả cuốn sách nổi tiếng *Vũng lầy toà Bạch ốc*. Người Mỹ và chiến tranh Việt Nam 1945-1975, xuất bản tại Virginia năm 2006. Nhân đây xin bày tỏ sự cảm ơn chân thành tới ông Nguyễn Kỳ Phong)

Không lực Mỹ trong chiến tranh Việt Nam thuộc hai binh chủng khác nhau:

Không quân thuộc Bộ Tư lệnh Không quân chiến lược (Strategic Air Command): Trực thuộc Bộ Tư lệnh này có nhiều đơn vị. Tham gia trực tiếp tại chiến trường Việt Nam là Đơn vị Không lực số 7 (The Seventh Air Force). Đây là đơn vị lớn nhất của Không lực Mỹ, nó gồm 7 Không đoàn tác chiến và 1 sư đoàn vận tải, với tổng số hơn 1.000 máy bay các loại. Không lực số 7 là đơn vị chủ chốt trong việc oanh tạc miền Bắc Việt Nam và các vùng có chiến sự ở miền Nam.

Không quân của Hạm đội 7 ở Thái Bình Dương (The Seventh Fleet): với 19 Hàng không mẫu hạm lần lượt tham chiến ở Việt Nam, mỗi hàng không mẫu hạm đó có từ 70 đến 90 máy bay chiến đấu. Lực lượng không quân trên các hàng không mẫu hạm chịu sự điều khiển của Bộ Chỉ huy Quân sự Mỹ tại Việt Nam (Military Assistance Command, Vietnam, viết tắt là MACV), mà thuộc về quyền của Bộ Tư lệnh Thái Bình Dương, có trách nhiệm tham gia các kế hoạch đánh phá miền Bắc, giới bom các tuyến đường thủy và bộ Bắc - Nam...

Không lực 7-13 (The Seventh - Thirteenth Air Force): là một đơn vị đặc nhiệm trực tiếp "phụ trách" các tuyến đường Trường Sơn, có bản doanh ở Udon, Thái Lan. Về nguyên tắc nó nằm dưới quyền điều khiển của The Seventh Air Force, nhưng về danh nghĩa nó là một đơn vị riêng, vì nó có trách nhiệm đánh phá cả những vùng ngoài lãnh thổ Việt Nam như Lào và Campuchia (vì theo quy định của luật pháp Mỹ thì khi chưa được Quốc hội Mỹ chuẩn y thì Seventh Air Force không được làm việc đó).

Không lực 8: Bộ Tư lệnh của không lực nằm ở căn cứ không quân Andersen, đảo Guam, phụ trách các phi vụ pháo đài bay B.52, dưới quyền điều khiển trực tiếp của Bộ Tư lệnh Không quân Chiến lược. Không lực 8 có 8 không đoàn B.52 và 4 phi đoàn KC.135 dùng để tiếp nhiên liệu trên không cho các phi cơ bay đường xa. Không lực 8, trong cao điểm của cuộc chiến - trận bom Linebacker I và II vào năm 1972 - có đến 200 pháo đài B.52 và 6 phi đoàn hỗ trợ phụ thuộc. (Theo Carl Berger. The US Air Force in Southeast Asia: 1961-1973. An Illustrated Account. Washington D.C. 1981 (Trích theo Nguyễn Kỳ Phong trong Vũng lầy tòa Bạch ốc.... sđd).)

Chống một đối phương như thế không phải là điều dễ dàng. Trong thực tế từ năm 1965, việc vận tải qua Trường Sơn gặp rất nhiều khó khăn. Thời gian đầu, những cuộc đánh phá của không quân Mỹ đã phát huy hiệu quả đáng kể. Nhiều khi cái chết ập đến thật bất ngờ, không chỉ với bộ đội, công binh, thanh niên xung phong mà với bất cứ ai đang hoạt động trong khu vực: Bác sĩ, giáo viên, nghệ sĩ, cán bộ ngân hàng, thương nghiệp ...

Một trong những người chỉ huy bộ đội Trường Sơn lúc đó là Đại tá Phan Hữu Đại nhận xét:

"Thời gian đầu, những biện pháp chiến tranh phát triển quá nhanh mà ta chưa kịp thích ứng, chưa nhận thức đúng chỗ mạnh chỗ yếu của đối phương nên đối phó theo xu hướng phòng chống là chủ yếu. Thời kỳ này, không quân Mỹ tự do bắn phá, gây tắc đường, vận tải ì ạch, xe cháy, bộ đội hy sinh nhiều, khiến tâm lý hoang mang lo sợ bắt đầu xuất hiện..."

Ông Lê Bá Hùng, cán bộ Ngân hàng Kiến thiết Quảng Bình kể:

"Hai giờ sáng, anh Dù, chị Thức, chị Mai và tôi lên đường đến đợi xe lâm nghiệp ở Cầu Cúp theo ô tô vận chuyển gỗ về. Chúng tôi lên đường với 4 chiếc xe đạp, trên đường 15. Bỗng có tiếng ì ầm của máy bay Mỹ mỗi lúc một gần. Trên trời treo lơ lửng ánh đèn dù pháo sáng soi rõ cả con đường và đoàn xe. Cũng vừa lúc nhiều tiếng nổ chát chúa quanh mình, tiếp đến hàng trăm ngàn tiếng nổ của bom. Mãi đến 5 giờ sáng tiếng máy bay mới xa dần.

Tôi đứng dậy phủi vôi bụi đất, tìm gặp lại anh em, thấy hai chị Mai và Thức đang đi tới, nước mắt hai chị đã tuôn trào. Các chị nghẹn ngào nức nở: Anh Dù chết rồi! Ba anh em cùng khóc lặng hồi lâu. Tôi đến chỗ anh Dù nằm, mắt anh vẫn mở to như nhìn lần cuối 3 anh em chúng tôi. Tôi đưa tay vuốt nhẹ đôi mắt anh và nhận thấy anh bị 10 viên bi găm vào bụng và ngực: Anh Dù đã che đỡ và hứng chịu quả bom bi đó để hai chị được yên lành.

Sau đó, cơ quan làm tờ trình gửi lên cấp trên cấp bằng "Tổ quốc ghi công" cho các anh Ngô Văn Dù, liệt sĩ Võ Văn Tương, Lương Ngọc Sướng." (Nhớ ngày anh Ngô Văn Dù hy sinh. Hồi ký ông Lê Bá Hùng, cán bộ Ngân hàng Kiến thiết Quảng Bình.)

4.2. Hàng rào Mcnamara

Trước hết phải kể đến hệ thống hàng rào mệnh danh là "hàng rào điện tử Mcnamara" (Mcnamara Line), còn gọi là "Chiến lũy Maginot Phương Đông" (lấy tên một chiến lũy nổi tiếng về sự kiên cố trên biên giới Pháp - Đức được xây dựng năm 1930-32).

Hàng rào này là phát minh của Roger Fisher, giáo sư Đại học Harvard. Sau đó phát minh này chính Bộ trưởng Quốc phòng Mỹ Mcnamara giao cho Học viện Phân tích Quân sự (Institute for Defense Analysis) thiết kế, do Trung tướng Alfred Starbird chỉ đạo thi công và đưa vào hoạt động từ tháng 9 năm 1966.

Toàn tuyến hàng rào này dài 100 km, dọc theo giới tuyến quân sự Bắc - Nam, gồm hệ thống dây thép gai dày đặc, sử dụng 20 triệu "mìn sỏi (gravel mines), 25 triệu bom "bướm bướm" (button bomblets), 10 ngàn bom CBU-26B, cùng nhiều loại "mìn thông minh" và các "con rệp" (sensor) cảm nhận từ trường, mùi người, mùi xăng, tiếng động, vật di chuyển... phối thuộc nó là những đồn bốt liên hoàn, hệ thống các sân bay dã chiến có thể cất cánh và oanh tạc sau 10-15 phút từ khi nhận được tín hiệu. (Theo Foreign Relations of the United State, 1964-1968, Vol. IV, Vietnam pp635)

Trong thời gian đầu, Hàng rào Mcnamara đã gây không ít khó khăn cho việc vận chuyển. Trước những phương tiện kỹ thuật hiện đại và quá mới mẻ đối với người Việt Nam, Đoàn 559 đã ít nhiều lúng túng. Nguyên nhân của sự lúng túng đó là: Tuy lực lượng đã huy động tới mức tối đa, tới cấp quân khu, nhưng chưa tìm được hình thức tổ chức hữu hiệu, chưa định hình được tư tưởng tác chiến và những giải pháp chiến thuật thích ứng.

Sự lúng túng kéo dài đến năm 1966. Phải từ năm 1967 trở đi bộ đội Trường Sơn mới từng bước giành thế chủ động, phân công và phối hợp tốt ba nhiệm vụ lớn: Mở đường, vận chuyển và chiến đấu chống trả. Qua thực tế chiến đấu, bộ đội Trường Sơn đã phát hiện ra hàng loạt nhược điểm của hàng rào Mcnamara. Từ đó đã tìm ra những giải pháp đối phó thông minh, nhạy bén. Cũng từ đây, sự lúng túng và bất lực lại dần dần chuyển qua phía Mỹ.

Từ sau cuộc Tổng tiến công (đầu năm 1968), các nhà chiến lược Mỹ thấy rằng phòng tuyến Mcnamara là hoàn toàn vô hiệu. Và chẳng, chính Mcnamara cũng đã từ chức. Các chuyên gia Mỹ thấy nguyên nhân chính của thất bại là:

"Hàng rào bị chọc thủng vì trên thực tế nó chỉ là một tuyến cố định, chứa đầy tính thụ động. Còn đối phương thì đầy tài nghệ trong việc "đánh lừa" những tai mắt điện tử của ta... Đã đến lúc phải bỏ khái niệm "tuyến" xơ cứng, không phù hợp với tính linh hoạt của kỹ thuật cao. Cần thay bằng khái niệm "trường điện tử". Xóa hẳn sự hạn chế về không gian, thời gian tiêu diệt địch. Có nghĩa là biến cả núi rừng xứ này thành "chiến trường tự động ngăn chặn."

4.3. Chương trình ngăn chặn mới

Sau khi thấy hệ thống phòng tuyến cố định không có hiệu quả, giới quân sự Mỹ chuyển sang dùng một hệ thống ngăn chặn linh hoạt dựa trên kỹ thuật viễn thông quân sự hiện đại. Tổng thống Nixon coi phương sách mới này là có hiệu nghiệm hơn trong việc thực hiện mục tiêu chiến lược. Bộ

trường Quốc phòng Mỹ C. Clifford liên huy động các quân chủng tham gia Chương trình ngăn chặn mới. Chương trình này gồm 2 hệ thống phối hợp với nhau: Hệ thống thám báo tự động và hệ thống đánh phá tự động.

- Hệ thống thám báo tự động mang mật hiệu "Igloo White" (Igloo White có nghĩa đen là “mái lều tròn tuyết trắng”, một loại lều của thổ dân Esquimo miền Bắc Cực). Trung tâm Igloo White đặt tại Nakhon Phanorn (Thái Lan). Với hai máy tính khổng lồ IBM-360-65. trung tâm này quán xuyên toàn bộ những "thiết bị điện tử" đã rải xuống khắp 40.000 km² trên Trường Sơn. Chúng kiểm soát từng vùng theo mã số, đánh hơi người, bắt âm thanh theo các tần số, phát hiện những vật di động..., xác định chính xác thời gian và địa điểm... rồi thông báo tức thì cho loại máy bay Night Hawk (điều hâu đêm sẵn mồi) ập đến đánh phá. Chi phí cho toàn bộ hệ thống thám báo tự động này là 1,7 tỷ USD. (The Vietnam War. Comprehensive and Illustrated history of the conflict in Southeast Asia. London, p. 26. chuyển tiếp tự động (DART),)

Những "thiết bị điện tử" gồm khoảng gần 100 loại khác nhau được rải xuống đại ngàn Trường Sơn, mệnh danh "thám tử giấu mặt", "những kẻ gác đường".

Những máy ra đa nhỏ rải rác khắp các nẻo đường để phát hiện tiếng động hoặc tia hồng ngoại do các xe cơ giới phát ra, báo về Chỉ huy sở Trung tâm.

Những máy ngửi được mùi amoniac trong mồ hôi để gọi máy bay oanh tạc tới .

Có thể kể đến một số loại phổ biến nhất sau đây:

SPIKE BUOY: Cảm ứng âm thanh do máy bay thả xuống đất, lẫn màu cây cỏ, lặng lẽ phát hiện tiếng động: Chân đi, xe chạy, người nói, chó sủa, gà gáy... được truyền tất cả về trung tâm.

ACOU BUOY: Loại máy cảm ứng có dù do máy bay thả xuống các khu rừng, nhẹ nhàng treo bám trên cành cây, lẫn vào lá, rất khó phát hiện, cũng làm nhiệm vụ như loại nói trên.

ASID; Cảm ứng địa chấn có tần số nhỏ nhất rồi báo tín hiệu về trung tâm. Do máy bay thả xuống rồi cắm sâu trong đất, bộ đội ta tìm thấy, thường gọi nó là "cây nhiệt đới".

ACOUSID: Máy cảm ứng địa chấn và âm thanh có hình dáng tương tự như Asid, nhưng có thêm khả năng cùng lúc truyền về trung tâm cả tiếng nói, âm thanh và những chấn động nhỏ nhất.

Đề phòng khi sóng bị nhiễu do đối phương phá sóng, do ảnh hưởng vật lý làm cho các máy trinh sát điện tử không báo về được Trung tâm, giới "kỹ thuật" Mỹ còn chế tạo ra một số phương tiện hỗ trợ: Máy "chuyển tiếp", đặt trên phi cơ không người lái QU-22B bay ở độ rất cao, đi được vào vùng có hỏa lực phòng không dày đặc, nhận tín hiệu từ mặt đất rồi chuyển tiếp về Trung tâm. Sau đó Mỹ chế tạo thêm cái gọi là trạm "chương trình bảo trợ" mang tên "Commando Bo", tức hệ thống điều phối toàn bộ hệ thống trinh sát điện tử để có thể tiến hành chỉ huy tự động, đảm bảo cho không quân Mỹ tấn công chính xác trong mọi hoàn cảnh thời tiết.

Kết hợp với những máy thám báo, có cả những con người thám báo thật: Đó là những nhóm biệt kích được tung vào các khu rừng rậm trên Trường Sơn (hoặc luồn rừng mà vào, hoặc nhảy dù). Họ

ẩn nấp bên những con đường để theo dõi các đoàn người và xe cộ, vũ khí đi qua. Họ còn nghe trộm điện thoại giữa các binh trạm với các cấp chỉ huy và báo cáo về chỉ huy sở. Căn cứ vào các thông tin này, phối kiểm với các thông tin từ các sensor báo về, không quân Mỹ sẽ tổ chức đánh phá.

Trong cuốn sách viết về Đường Hồ Chí Minh mang tên Con đường máu (the Blood Road), sử gia Mỹ John Prados viết về sự phối hợp giữa thám báo với máy bay oanh tạc tại đèo Mụ Giạ năm 1964:

" Những đội thám báo lại đèo Mụ Giạ đã báo cáo có 185 chiếc xe tải tiến về Nam trong tháng 12 năm 1964. Vào tháng 2, các đội thám báo này đã theo dõi trong 27 ngày liên tiếp, đếm được 311 xe tải hướng về Nam và 172 chiếc tiến ra Bắc. Trong tháng 3, những con số tương ứng là 481 và 658. Chính trong hai tháng này khu vực đèo đã bị giới bom. Đến tháng 4 các đội thám báo vẫn tiếp tục hoạt động trong suốt gần một tháng, 640 là số xe tải tiến về Nam và 775 là số xe trở ra Bắc.

Tổng cộng, trong khoảng thời gian từ tháng 12 năm 1964 đến tháng 5 năm 1965, đã có 2.294 xe tải của quân đội Việt Nam tiến vào Nam và 2.492 xe đi theo hướng ngược lại. Lần đầu tiên những bức ảnh chụp từ trên không đã cho thấy những chiếc xe xi téc chở xăng dầu trên con đường mòn - bằng chứng rõ ràng về việc Hà Nội đã có ý định cho tăng cường mạnh mẽ nguồn lực.

Những phi cơ đến từ hàng không mẫu hạm Coral Sea đã mở cuộc tấn công ngăn chặn đầu tiên tại đèo Mụ Giạ vào ngày 28 tháng 2. Có 10 chiếc A-1H Skyraiders và 14 máy bay phản lực, A-4C Skyhawks và có thêm 2 phi cơ chụp ảnh. Những chiếc phi cơ đã thả xuống gần 1 tấn bom khoảng 500 đến 2.000 pound), một số được đặt lệnh nổ trong vòng 6 ngày sau đó... Vào ngày 21 tháng 3 những chiếc phi cơ của đội bay Hancock đã tấn công Mụ Giạ thuộc phần biên giới của Lào. Hành lang vận tải hiện tại đã bị cắt đứt...(John Prados. The Blood Road - The Hoichiminh Trail and the Vietnam War. John Wiley & Song, Ine. p. 110.)

Mới đây, một hệ thống 450 cuốn băng ghi âm các phiên họp giao ban hàng tuần của tướng Abrams, Tổng Chỉ huy quân đội Mỹ ở Việt Nam từ 1968 đến 1972 đã được phép cho giải mật (hồ sơ The Abrams Tapes), đó là một tập hồ sơ dày khoảng 3.200 trang. Trong đó có nhiều thông tin về quan hệ giữa các nguồn thám báo với các vụ oanh tạc.

Dưới đây là một trong vô số những nội dung thuộc loại đó. (được ghi âm trong cuộc họp giao ban tình báo ngày 08/01/1971 của MACV (Weekly Intelligence Estimate Updates):

“Vào tháng 11/1971, với những dữ kiện đã thu thập, đủ để có thể thử nghiệm phương cách đánh dấu những mục tiêu (xâm nhập). Các trạm giao liên T-54, T-55, T-61 và T-62 (thuộc binh trạm 35 và 38) được chọn để thử nghiệm. Với các toán đầu của đoàn xâm nhập đang trên đường hướng về B3, chiều ngày 6 tháng 12, B-52 oanh tạc trạm giao liên T-54 và T-61.

Chiều ngày 14 tháng 12. hai phi tuần B-52 oanh tạc trạm T-62. MACV có kế hoạch sẽ sử dụng bom CBU để giới bom các binh trạm. Sư đoàn 320 đang chuyển quân. Binh trạm 35 (phụ trách B-1 và Khu V) thay đổi hệ thống trạm giao liên tình báo.

Thẩm định từ ngày 18 đến ngày 31/12/1972, các đơn vị thuộc sư đoàn 320 sẽ đi ngang các trạm giao liên T-31, T-35 và T-36, (MACV). Rải máy điện tử báo động và truy tầm. Sáng ngày 23 tháng 12, B-52 giới bom trạm giao liên T-31 bằng bom CBU. Chiều ngày 24 và sáng ngày 25, không quân

chiến thuật và B-52 tiếp tục tấn công trạm giao liên này bằng bom CBU. Trạm giao liên T-36 bị tấn công ngày 28. T-35 bị tấn công ngày 29. Ngay ngày Tết tây, T-62 bị tấn công với hơn 500 tiếng nổ phụ.

Sau khi thuyết trình viên chấm dứt, Đại tướng Abrams lên tiếng. "Vì đây là kế hoạch tối mật, tôi lệnh cho các sĩ quan cao cấp có mặt trong phòng không được bàn về chương trình Island Tree hay những gì đã được nghe với bất cứ ai..." (Sử gia Mỹ Lewis Sorley đã chọn lọc từ hồ sơ kể trên để viết ra một cuốn sách mang tên Vietnam Chronicles: The Abrams Tapes 1968-1972, Texas Tech University Press. Đoạn trích kể trên là ở trang 743, do Nguyễn Kỳ Phong cung cấp cho tác giả.)

- **Hệ thống đánh phá tự động** có mật danh là Commando Huýt, gồm rất nhiều loại vũ khí mới, kéo dài suốt 3 năm, từ tháng 11 năm 1968 đến tháng 3 năm 1972, chia làm 7 đợt có đánh số La Mã từ II đến VII, mỗi đợt kéo dài 6 tháng, với tổng số 300 ngàn phi vụ, trong đó có 3.100 phi vụ B.52. Tổng số bom của cả 7 đợt là 643 ngàn tấn các loại. Tính trung bình mỗi ngày có từ 180 đến 400 phi vụ không kích và 22 đến 30 phi vụ oanh kích của B.52 trên toàn dãy Trường Sơn. (Herman Gilster. The Air war in Southeast Asia. p. 18-21, 31-58, 218-224. Drew Middleton. Air War in Vietnam, p.99, 209)

Về máy bay, có thể kể đến tính năng của một số loại máy bay đặc dụng của Mỹ trong hệ thống này:

Dùng máy bay B.52 giội liên tục vào những vùng hiểm yếu để biến cả đất cả đá thành những lớp bụi dày hàng nhiều mét (B.52 có lượng bom gấp 10 đến 15 lần các máy bay thường). Không có máy ủi nào ủi hết được lớp đó. Mà xe thì không thể đi qua được một bãi bụi có thể lún ngập cả mũi xe. Bom B.52 cũng biến những con đường hiểm trở bên sườn núi thành những bãi đá hộc không lộ, ngay cả dùng xe ủi cũng khó dọn dẹp, huống chi dùng sức người, làm sao dọn xong được trong một hai tiếng đồng hồ để xe đi qua!

Dùng loại máy bay AC-130, chuyên đánh vào ban đêm nên có tên là "điều hâu đêm", trang bị các phương tiện phát hiện từ trường, dùng tia hồng ngoại để nhìn rõ mọi vật trong đêm, xác định tín hiệu phát ra từ máy nổ của xe cộ để xác định mục tiêu và điều khiển loại pháo 40 ly tự động tìm diệt mục tiêu. Loại máy bay này khi mới xuất hiện đã gây tổn thất rất lớn cho các đoàn xe đi đêm. Vì dù xe có tắt đèn vẫn bị bắn trúng.

Khi hệ thống đường Hồ Chí Minh đã trở nên chằng chịt nhiều, thì giàu như nước Mỹ cũng không đủ bom để ngăn chặn tất cả các tuyến đường. Mỹ bắt đầu chọn những điểm hiểm yếu. Đó là những đoạn đường đi qua vách núi hiểm trở. Không quân Mỹ tập trung đánh vào khoảng trước 12 giờ đêm, là lúc xe đã rời những trạm xuất phát nhưng chưa vượt qua đoạn đường này. Vậy là xe sẽ ùn tắc lại từ 12 giờ đêm, đường rất hẹp nên xe không thể quay đầu trở lại điểm xuất phát. Tờ mờ sáng không quân Mỹ sẽ nhìn rõ mục tiêu để đánh phá.

Dùng máy bay thám báo hiệu OV-10, bay rất cao nên dưới đất không nhìn thấy và cũng không nghe được tiếng động, có máy quan sát từ rất xa để phát hiện mọi hiện tượng khả nghi dưới đất, báo về trung tâm để gọi máy bay tới.

Về bom đạn, cũng muôn hình vạn trạng: (Những tài liệu về các loại bom dưới đây là trích theo Nguyễn Việt Phương. Trường Sơn đường Hồ Chí Minh huyền thoại. sđd, tr.327-322. Chúng tôi

chưa có điều kiện so sánh với tư liệu gốc của phía Mỹ)

- Bom công phá nổ ngay có nhiều loại, tùy mục tiêu:

Bom điện quang EO: Bom nặng 1-2 tấn, có camera lắp ở đầu giúp bom tự tìm đến mục tiêu, chuyên dùng để hủy diệt các công sự kiên cố.

Bom "tinh khôn" được dẫn bằng tia laser lao trúng mục tiêu...

AVE PATH là loại bom nặng 2.500 pound, có dù gắn ở đuôi. Ruột bom chứa đầy chất Propane (khí đốt). Bom cấu tạo nổ trên cao 5-8 m tạo ra một áp suất rất lớn, sẽ quét sạch mọi vật dưới hình chiếu của nó.

- Bom công phá nổ chậm cũng có nhiều loại khác nhau, phối hợp với nhau. Có thứ bom nổ chậm theo giờ. Có thứ bom nổ khi có chấn động của đoàn xe đi qua. Có thứ bom nổ khi có sóng từ hoặc tia hồng ngoại phát ra từ những xe cơ giới chạy qua...

Loại bom này thường được không quân Mỹ tập trung ném vào những đoạn sông có phà chở xe đi qua hoặc những đường ngầm để xe lội qua, ở những chỗ đó, bom thả xuống nước thì không có công binh nào có thể lặn mà tháo bom.

BLU-31: Loại bom 705 pound, khi lao xuống sẽ chui sâu vào lòng đất. Lúc xe đi qua, bom được kích thích bởi từ trường hoặc tiếng động, sẽ nổ tung. Nếu đào để phá bom thì cuộc xằng nhiễu từ và tiếng động cũng làm cho bom nổ.

MK-36: Bom có sức phá rất lớn, thường được thả vào các trọng điểm như lưng đèo, đường qua hẻm núi, bến phà... Bom nằm chờ sẵn, khi một vật gì có trọng tải lớn đi qua (tăng, pháo...) thì nổ.

- Loại bom sát thương người, có:

Dùng bom bi thả tràn lan trên các tuyến đường. Bom bi có bom mẹ chứa từ 400 đến 800 quả bom con. Khi thả bom rơi cách mặt đất gần 100 m thì bom mẹ nổ vỡ làm đôi, văng tất cả số bom con ra một khoảng rộng khoảng 1ha. Bom con nổ khi chạm đất, văng ra hàng ngàn viên bi khắp mọi phía. Có khoảng 30% số bom con không nổ ngay, mà chỉ khi bị va chạm thì mới nổ.

Bom bi nổ gây thiệt hại rất nặng nề về người và xe cộ. Chỉ cần một viên bi bắn vào két nước là xe không chạy được. Chỉ cần một viên bi bắn vào bình xăng là xe không chạy được, thậm chí bị cháy, chỉ cần một viên bi bắn vào người lái xe cũng đủ làm cho xe tê liệt... Đây là một trong những đòn đánh rất ác liệt của không quân Mỹ. Chính bom bi đã từng gây tổn thương cho cả xe và người, làm cho nhiều đội xe tê liệt hàng tháng.

WAAPM: Bom vương nổ đồng loạt hàng trăm quả. Bom rơi xuống nằm khắp rừng, không nổ ngay, chờ "sự lay động" bất thần nổ tung ra hàng vạn mảnh sát thương.

M-36: Loại bom nhỏ đựng trong "thùng", mỗi thùng có 182 quả. Khi thùng bom vỡ tung ra thì những quả bom con thay nhau nổ cả trên cao và dưới mặt đất. Bom này có tính năng sát thương trên

phạm vi rộng.

CBU-24: Bom tròn tương tự như quả lựu đạn. Khi nổ văng hàng trăm viên bi, bộ đội thường gọi là "bom bi".

CBU-49: Bom nhỏ như bom bi, cỡ quả na, có 4 cái mắt. Trong quá trình rơi thì tự quay và tung ra 4 sợi dây màu xanh nhạt. Những sợi dây đó quàng vào bất cứ vật gì nó chạm phải, tạo thành "điểm tựa" giữ trái bom nằm im chờ nổ. Từ đó, bất cứ một va chạm nào như chuột, sóc chạy, chim nhảy, người đi qua vướng vào dây cũng khiến quả bom nổ tung. Do bị kích thích, những trái khác gần đó cũng nổ theo.

Sự nguy hiểm của loại bom này là nó nhiều tới hàng trăm trái, có quả nằm dưới đất, có quả mắc cành cây, sườn núi. Có loại nổ ngay kéo dài 10-15 phút. Có loại nổ chậm. Có loại khi bị chạm thì nổ ngay. Có loại sau một thời gian tự nổ bất ngờ. Khi chúng nổ, diện sát thương rộng, có khi nắp dưới khe cũng dính mảnh.

DRAGON TOOTH: Bom răng rồng, mỗi máy bay lướt qua rải xuống hàng ngàn trái nhỏ tựa như chiếc "vuốt cọp" rải khắp trong rừng, dọc đường giao liên, nhằm "chặt chân" bất cứ ai giẫm phải nó.

GRAVEL: Hình dáng như viên đá cuội nhỏ. Ai giẫm phải nó nổ phá nát chân. Bộ đội Trường Sơn thường quen gọi là "bom sỏi".

Ngoài ra, còn có các loại "bom túi", bom "châu châu", "mìn lá", "mìn nhảy", "mìn nhện"...

Tất cả các loại bom nhỏ này đều diệt bộ đội hành quân, diệt công binh cứu đường phá bom nổ chậm ... Hầu như khắp rừng và ở xung quanh các trọng điểm bom phá, hai đầu bến lỵ v.v... đều có những loại bom này. Những ngày đầu, khi Mỹ mới rải những bom này thì bộ đội, thanh niên xung phong vì chưa có kinh nghiệm nên bị thương rất nhiều...

Đợt CH V, để hình dung cụ thể cách đánh trong "Chương trình ngăn chặn mới", hãy thử xét một đợt tiêu biểu trong 7 đợt của Commando Huýt: Đợt CH V, diễn ra từ 10/10/1970 đến 30/04/1971, mà theo tính toán quân sự thông thường thì "Việt cộng" không tài nào chịu đựng nổi:

“Trong chiến dịch này, bốn khung trọng điểm được chọn là Seng Phan (đường 128), đèo Phu La Nhích - Ta Lê (đường 20), đường 18 (đoạn dẫn về Tà Khổng - Sê pôn) và đường 16 (ngay dưới vĩ tuyến 17, bên biên giới Lào).

Nhìn vào bản đồ, những vùng yết hầu này là những đường độc đạo: Một bên là núi, một bên là sông (Seng Phan), hay bến sông buộc phải chờ qua cầu ngầm (Phu La Nhích - Ta Lê). Còn đường 18 và 16 là hai con đường ngắn nhất và duy nhất để đi về đường 9. Ngoài ra, cuối hai con đường này là sông lớn, có thể dùng để chuyên chở hay thả hàng hóa trôi sông xuôi về phía Nam (một phương pháp vận tải được áp dụng rất nhiều ở những khung đường có nhiều sông).

Trong chiến dịch CH V một ngày ngoài 27 đến 33 phi vụ B-52, trung bình còn có 300 phi vụ oanh kích của các phi cơ chiến thuật (F-4, F-105, A-4, A-7). Bình thường, tất cả các phi vụ hàng ngày được chia đều cho bốn khung trọng điểm. Tuy nhiên, đôi khi tất cả các phi vụ được dồn vào một khung nếu có ảnh thám không và máy báo động cho thấy công binh trên luyến đang cố gắng sửa

chữa một khung đường nào đó.

Một ngày bỏ bom tiêu biểu của CH V xảy ra như sau: B-52 bỏ bom ba lượt, sáng, trưa và tối. Khoảng giữa những phi vụ B-52 là các phi vụ chiến thuật. Một số phi cơ này trang bị bom nổ chậm, với ngòi nổ được gài từ 2 đến 36 tiếng đồng hồ. Bom nổ chậm dùng trong khoảng giữa các phi vụ B-52, có mục đích ngăn chặn hoặc làm đình trệ các đoàn công binh sửa chữa cho đến khi có phi vụ B-52 kế tiếp. Ban ngày, song song với các phi vụ oanh kích là các chuyến bay thám thính, không ảnh, để định lượng kết quả của các phi vụ ngày hôm trước.

Thông thường, phía Mỹ có thể biết được ngay lập tức kết quả ngăn chặn lưu lượng xâm nhập: Nằm dọc và ngang các trục giao thông là những chuỗi máy truy tầm điện tử (cây nhiệt đới). Một chuỗi dài chừng hơn một cây số có năm đến bảy máy báo động và thu âm được "trồng" cách nhau 200-300 mét

(Một "chuỗi" không có nghĩa là những máy báo động nằm dính chung với nhau trên một sợi dây. Chuỗi ở đây là phi cơ cầm những máy báo động này theo một số thứ tự liên tục dài từng cây số, để qua tín hiệu của từng máy trong chuỗi, có thể biết được cả trung tâm của đối tượng và xu hướng vận động của đối tượng). Từ những tín hiệu của máy báo động, kết quả ngăn chặn từ những khung oanh tạc được thẩm định mau chóng.

Ngoài những phi vụ nói trên, hằng đêm còn có thêm khoảng 10 phi vụ AC-130, AC-119-K, dùng để săn lùng những đoàn xe vận tải lẻ, chạy thoát được từ những khung oanh tạc. Trung bình một B-52 chở được từ 26 đến 29 tấn bom (105 quả bom, 500 pound Anh; hay 42 quả bom 750 pound Anh). Các phi cơ chiến thuật thì chở 1,5 đến 3 tấn bom. Căn cứ vào trọng tải của các phi cơ trên, mỗi ngày bốn khung trọng điểm bị oanh tạc chừng 1700 tấn bom, tương đương 6.800 quả bom, 500 pound Anh. (The Air war in Indochina, p.p.218-224. Những chi tiết về trọng lượng chở bom và vũ khí trang bị của một số phi cơ điển hình trong chiến tranh Việt Nam trích theo Nguyễn Kỳ Phong, trong Dòng sử Việt, sđd, tr. 15 - 45.)

4.4. Biến mùa khô thành mùa mưa

Đây là một kế hoạch tối mật của không quân Mỹ, có mật danh là Operation Poppey, được áp dụng ở Việt Nam từ năm 1966 và ở Hạ Lào từ 1969: Phun vào bầu trời Trường Sơn những đám mây nitrate bạc để tạo ra mưa lớn giữa mùa khô, làm cho mọi tuyến đường đều vô dụng.

4.5 Khai quang bằng chất độc hóa học

Hàng triệu lít dioxin được thả xuống các khu rừng để triệt tiêu khả năng nguy trang và ẩn náu của đối phương... Kế hoạch này mang mật danh kỳ cục là Ranch Hand, tức "bàn tay người chăn nuôi", mà tác dụng lại là hủy hoại lâu dài tất cả những gì là sự sống trên mặt đất và trong lòng đất, cùng sông nước, ao hồ...

Vì đây là việc làm vô nhân đạo và có thể bị coi là phạm pháp trên đất Mỹ, và cũng khó có nước đồng minh nào của Mỹ chứa chấp, nên nó được bí mật xây dựng bên cạnh đơn vị không quân số 62 của quân đội Sài Gòn tại căn cứ không quân Nha Trang, mang danh hiệu trá hình là Không đoàn 14. Kế hoạch này được thi hành lần đầu từ năm 1962.

Trong Nhật ký của bác sĩ Đặng Thùy Trâm, Bệnh xá Đức Phổ, Quảng Ngãi đã mô tả:

"11.6.69: Khu rừng đầy những vết bom đạn, những cây còn lại bị úa vàng vì chất độc. Cả người cũng đã bị ảnh hưởng chất độc, toàn thể cán bộ đều mệt mỏi bơ phờ, tay chân rũ rượi, ăn uống không nổi. Ai cũng muốn động viên chính bản thân và động viên đồng chí mình vậy mà vẫn có những phút cái lo âu hiện lên rõ rệt và đằng sau nó thấp thoáng bóng dáng của sự bi quan." (Trích trong Nhật ký Đặng Thùy Trâm, đoạn viết ngày 11/06/1969.)

Như vậy là "chiến trường điện tử" và "chiến tranh hóa học" không còn hạn chế trong việc ngăn chặn trên phạm vi hẹp, mà mở rộng ra toàn bộ không gian Trường Sơn, suốt chiều dài gần 1.000 km, chiều ngang 60-70 km.

Nhưng chỉ 2 năm sau, đến cuối năm 1970 thì hầu hết các chuyên viên sáng chế các chương trình tự động đó đều phải một lần nữa sững sốt trước những thông tin chiến sự. Theo những con số do cơ quan tình báo chiến trường Mỹ cung cấp, từ năm 1969 đến năm 1970, mức thâm nhập qua đường Trường Sơn lên tới 348 đoàn, trong đó có 46 tiểu đoàn trang bị mạnh, 24.530 tấn vũ khí, có chuyển 335 máy bay các loại bí mật thả vũ khí xuống hành lang Lào...

John Mc. Connell, Tham mưu trưởng không quân Mỹ nói:

"Không lực Mỹ đang phải gánh chịu những tổn thất lớn trong cuộc chiến kỳ lạ để giành những thắng lợi nhỏ nhoi... Tôi chưa bao giờ thất vọng như lúc này..." (Đoạn này trích của Nguyễn Việt Phương trong Trường Sơn đường Hồ Chí Minh huyền thoại, sđd, tập 1. tr.334, không thấy ghi rõ nguồn.)

Vậy là từ sau khi "Tuyến Maginot phương Đông" bị chọc thủng, đến "Chương trình Igloo White" bị phá sản, từ năm 1970 trở đi, kỹ thuật quân sự Mỹ bế tắc, không tìm được lời giải đáp mới nào lạc quan.

4.6 Trực tiếp dùng bộ binh đánh phá và đóng chốt trên các tuyến đường

Sau khi dùng đủ mọi phương tiện hiện đại mà vẫn không đạt được mục đích, cả "Hàng rào McNamara" lẫn "Chương trình ngăn chặn mới" đều không ngăn chặn được con đường Hồ Chí Minh, giới quân sự Mỹ quyết định quay về giải pháp cổ điển là trực tiếp đưa bộ binh vào đánh chặn con đường này.

Thực ra ý tưởng này đã xuất hiện từ lâu, từ sau khi hàng rào McNamara bị vô hiệu hóa. Nhiều tướng lĩnh của Mỹ nghĩ rằng chỉ dùng không quân, hệ thống bom mìn và những máy móc thám báo không có tác dụng, nên cần trực tiếp đưa quân đội và vũ khí bộ binh để chặn đứng con đường này. Họ tính rằng dù có phải dùng tới nhiều sư đoàn và hàng ngàn máy bay thì vẫn "rẻ" hơn nhiều lần so với số quân đội phải đương đầu với đối phương trên các mặt trận ở miền Nam nếu không ngăn chặn được sự tiếp tế ở miền Bắc.

Tuy nhiên, chính quyền Mỹ vẫn gặp nhiều trở lực ở mặt trận quốc tế, đó là việc xâm phạm chủ quyền của các nước Lào và Campuchia, vì muốn làm như vậy phải xin phép Quốc hội. Vì lý do đó nên suốt thời kỳ Tổng thống Johnson còn đương chức, quân đội Mỹ không dám thực hiện ý đồ này.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Trong thẩm quyền của mình, Bộ Chỉ huy Quân sự Mỹ ở Việt Nam (MACV) chỉ được phép tung những nhóm thám báo và thả biệt kích vào những khu rừng rậm trên tuyến đường này để bí mật theo dõi các đoàn người và xe qua lại, nghe lén điện thoại của các binh trạm trên Trường Sơn... rồi báo cáo về cho cấp chỉ huy, không được đánh phá các mục tiêu.

Nhưng từ khi Nixon lên làm Tổng thống, con người cứng rắn và liều lĩnh này đã quyết định và được nhiều tướng tá ủng hộ, trong đó có tướng Westmoreland lúc đó là Tổng Chỉ huy quân đội Mỹ tại Việt Nam. (Tuy nhiên Mỹ cũng không được tự do hành động trên đất Lào như một số sách báo đã mô tả. Trong suốt cuộc chiến tranh Việt Nam, mỗi lần cho máy bay oanh tạc trên đất Lào, MACV phải xin phép bên dân sự Bộ Ngoại giao Mỹ. Mục tiêu và tọa độ ném bom phải được Đại sứ Mỹ ở Vientiane thông qua trước 48 tiếng. Khó khăn đó của không quân Mỹ chính là một thuận lợi mà phía Việt Nam đã triệt để lợi dụng.)

Để thực hiện ý đồ này, Mỹ đã tổ chức nhiều đợt hành quân. Trong đó tiêu biểu nhất là cuộc hành quân mang tên "Lam Sơn 719", là một chiến dịch đồ sộ nhằm cắt ngang hệ thống đường Hồ Chí Minh.

Chiến dịch này mở đầu từ ngày 08/02/1971, với sự tham gia của hơn 40 nghìn quân Sài Gòn, 6.000 quân Mỹ, gần 600 xe tăng và xe bọc thép, hơn 300 khẩu pháo hạng nặng, khoảng 1.000 máy bay, trong đó có hơn 60 máy bay lên thẳng để trực tiếp đổ bộ sau chiến dịch "Phượng hoàng vô môi" đánh chiếm các điểm xung yếu, các hệ thống kho tàng trên đường Hồ Chí Minh. Để quốc tế hóa chiến dịch này, Mỹ còn huy động cả quân đội của Thái Lan và quân đội phái Hữu của Lào để tham gia một số mũi tiến công. Chiến dịch này kết thúc vào ngày 23/03/1971.

Theo những số liệu của không quân Mỹ cung cấp thì trong cuộc hành quân Lam Sơn 719 đã phá được phần lớn hệ thống kho tàng, hạ sát được 13 ngàn chiến sĩ Giải phóng, phá hủy được 500 xe vận tải. Con số này cũng trùng khớp với con số của Bộ Tư lệnh Mỹ ở Việt Nam MACV công bố trong buổi họp mật ngày 25/03/1971. Họ coi đó là một trong những trận đánh thành công nhất trong chiến tranh Việt Nam. (Project CHICO: Commando Hunt V, p.p.72-74 (trích theo tài liệu do Nguyễn Kỳ Phong cung cấp cho tác giả, Dòng sử Việt, sđd, tr.25). Đến ngày 05/06/1971, MACV lại nhận được tin tình báo mới cho biết số thương vong của quân Giải phóng là 16.224 người (Theo Vietnam Chronicle: The Abrams Tapes, 1968-1972, p.635, do Nguyễn Kỳ Phong cung cấp cho tác giả).)

Tuy nhiên, để đánh giá thắng lợi hay thất bại của một chiến dịch thì phải xem mục đích cuối cùng của nó có đạt được hay không. Mục đích của chiến dịch này không chỉ là phá hoại kho tàng và tiêu diệt lực lượng của đối phương, mà mục đích chính là chặn đứng con đường Hồ Chí Minh, đã không đạt được. Cụ thể là ngay sau khi chiến dịch kết thúc, quân đội Sài Gòn bị tiêu diệt một số rất lớn, một Đại tá (Nguyễn Văn Thọ) bị bắt sống. Ngay sau đó, hệ thống đường Hồ Chí Minh lại được phục hồi, con đường tiếp tế vẫn không bị ngăn chặn.

Lúc đó, một Giáo sư của Đại học Harvard là William Haseltine nhận xét:

"Tình trạng bất lực của chiến tranh tự động hóa đã trở nên quá rõ ràng khi Việt cộng đủ sức tiến đánh ồ ạt cả quân Mỹ và quân Việt Nam Cộng hòa khi hai lực lượng này mở cuộc hành quân sang

đất Campuchia. Lúc đó thì cảng Sihanoukville đã bị phong tỏa hoàn toàn rồi. Vậy các đồ tiếp tế lấy ở đâu nếu không phải là từ con đường mòn ấy?"

5. Đấu trí và độ sức

Để đối phó với kỹ thuật hiện đại của Mỹ, phải thay đổi tư tưởng tác chiến.

5.1 Đánh trả tích cực

Trước chủ trương đánh phá ngày càng ác liệt của không quân Mỹ, vấn đề là không thể thụ động chịu đựng và chỉ lo đi khắc phục hậu quả do không quân Mỹ gây ra, mà phải chống trả để giảm thiểu sức công phá của chúng. Từ năm 1967, Đoàn 559 không những chỉ đảm bảo nhiệm vụ làm đường, vận chuyển mà còn đảm bảo luôn cả việc phòng không và chiến đấu tiêu diệt lực lượng đối phương trên không cũng như dưới mặt đất

Kể từ thời gian này, bộ đội Trường Sơn đã nhận thức được rằng hỏa lực phòng không là một yếu tố rất quan trọng, làm cho đối phương mất thế chủ động. Cả một sư đoàn cao xạ đã được đưa vào Trường Sơn. Hàng trăm chiến sĩ cao xạ pháo đã hy sinh khi đối mặt với máy bay Mỹ, trong đó có anh hùng Nguyễn Viết Xuân. Nhưng mỗi năm cũng có hàng trăm máy bay bị bắn rơi. Điều quan trọng hơn là hệ thống phòng không kiên cường này đã làm giảm bớt sức ép của không quân Mỹ. Mỹ ném bom tọa độ thì dưới đất cũng bắn lên theo tọa độ:

Trong thời gian đầu, quân chủng phòng không Trường Sơn chưa được trang bị tên lửa. Các loại pháo cao xạ 37, 57 ly đã có tác dụng tốt trong việc đánh trả những máy bay tiêm kích như F.4, F.05. Nhưng đối với B.52 trên tầm cao hơn 10 km thì các loại pháo thông thường đành chịu, vì có thấy địch đâu mà đánh trả?

Từ cuối thập kỷ 60, Đoàn 559 được trang bị tên lửa cho những đơn vị Phòng không. Tổng cộng đã có 151.133 cuộc chiến đấu "đối không" bằng các loại vũ khí khác nhau: từ súng trường đến trung cao, đại cao và tên lửa. Hàng ngàn máy bay Mỹ các loại đã bị bắn rơi trên đường Trường Sơn, trong đó có nhiều B.52.

Thử đọc một ít trích đoạn của dư luận phương Tây và Mỹ lúc đó:

Holger Jensen, phóng viên AP, viết từ Khe Sanh, ngày 08/03/1971:

"Các phi công lâu năm của không quân ta so sánh thấy hỏa lực mặt đất của đối phương trên đường Hồ Chí Minh mạnh ngang mức hỏa lực ở Hà Nội và Hải Phòng."

5.2. Vô hiệu hóa loài "điều hâu đêm" AC-130

AC-130 là sự tổng hợp về chiến tranh điện tử, nó thể hiện sự nhạy bén cao độ của công nghiệp chiến tranh Mỹ trong việc rút tía từ thực tiễn chiến trường để cải tiến kịp thời các phương tiện chiến tranh. Những máy bay AC 130D, AC130E xuất hiện vào cuối năm 1968, vốn chỉ là những máy bay vận tải C130, chuyên thả pháo sáng trên Trường Sơn để soi đường cho các máy bay khác đánh phá. Bộ đội, thanh niên xung phong gọi đó là "chủ nhiệm đèn đu".

Có một đạo bằng hần loại máy bay C130. Đến năm 1968, nó tái xuất hiện với tên mới là AC-130, với nhiệm vụ mới là săn đuổi và đánh các xe vận tải ban đêm. Giới nghiên cứu Mỹ đã nhận ra những ưu điểm của C130: Có tốc độ bay tương ứng với nhiệm vụ săn xe tải, vòng lượn hẹp thích hợp với việc phát hiện và truy lùng xe lẫn trốn, có thể hạ thấp độ cao dễ dàng, thời gian bay kéo dài gấp 2-3 lần phản lực...

Từ đó họ trang bị khí tài hiện đại cho nó thành máy bay chiến đấu ban đêm. Nó có kính quan sát ban đêm, có các loại khí tài hồng ngoại, có ống phát tia cực tím nên ban đêm cũng nhìn rất rõ mục tiêu dưới đất. AC-130 được lắp súng bắn rốc-kết, có máy ngắm chỉnh mục tiêu tự động. AC-130 có thể cùng một lúc diệt xe, phá hàng, diệt người.

Năm đầu xuất hiện, các chiến sĩ xe, pháo và công binh Trường Sơn rất lo ngại AC-130. Trong 2 năm 1969 và 1970 nó gây tổn thất khá lớn, có đơn vị mất tới 60-70% phương tiện.

Nhưng tình hình đó không kéo dài. Chẳng bao lâu, qua thực tiễn sinh tử các chiến sĩ Trường Sơn đã phát hiện ra những chỗ yếu của AC-130: Đặt những đèn đỏ, đèn vàng lấp loé trong những đoạn đường rừng, AC-130 tập trung đánh vào những môi giả đó, thế là trút bom vào chỗ không người. Trong khi đó những đoàn xe lớn dùng đèn ngấm bí mật đi ...

Các khí tài hồng ngoại, bắt tia cực tím không thể phân biệt được tia nhiệt ở mặt đất phát ra từ vật gì. Công binh đã thử đánh lừa nó bằng cách chọn những chỗ ở chân núi cao, đốt lửa trong thùng phuy, hoặc phát động máy nổ dưới công sự... AC-130 bắt được tín hiệu liền nhào tới ngay. Trên sườn núi đã có những cây súng thiện xạ phục sẵn. Chờ AC-130 hạ thấp độ cao chuẩn bị oanh tạc thì các khẩu cao xạ cũng bất ngờ nổ súng tạt sườn...

"Phát minh" đó được phổ biến còn nhanh hơn cách cải tiến C130 thành AC-130. Lần lượt có hàng loạt chiếc bị bắn rơi trước khi kịp bắn xuống mục tiêu. Khi đã bị rơi nhiều quá, các phi công Mỹ phải bảo nhau không nên bay thấp, không nên bám dai...

Từ cuối năm 1970, AC-130 thường phải bay ở độ cao trên 3.000 m. Như thế thì đuổi xe không kịp, bắn cũng khó trúng. Khi thấy cao xạ pháo bắn lên mạnh thì thậm chí còn phải lảng xa mục tiêu. Từ kinh nghiệm đó, trên các trục giao thông chính của Trường Sơn, khi có những đoàn xe lớn đi qua, thường bố trí phối hợp như sau: Một mặt mở các mạng "xương cá" hai bên đường, có ngụy trang kỹ. Khi có báo động các lái xe phải tạt ngay vào nhánh "xương cá" và tắt ngay máy. Thế là AC-130 mất hút mục tiêu. Mặt khác, kèm với những đoàn xe vận tải, có hệ thống phòng không cơ động rất mạnh. Máy bay tới là nổ súng bắn lên, máy bay không dám hạ thấp để tìm kiếm mục tiêu, chỉ lượn vòng trên cao rồi bỏ đi. Cả đoàn xe lại từ xương cá chui ra, nổ máy, tiếp tục hành trình...

5.3. Chống và phá bom, mìn:

Một biện pháp tích cực nữa là phải tìm cách phá bom, mìn và các phương tiện thám báo. Dần dần công binh đã có cách phá được tất cả các loại :

Muốn phá bom mìn, việc trước hết là phải theo dõi được bom mìn rơi và xác định được địa điểm. Mỗi cung đường 15-20 km được phân công cho một đại đội công binh hoặc thanh niên xung phong phụ trách quản lý. Các đại đội này đều phải bố trí đài quan sát cảnh giới (chủ yếu với địch trên không) bảo đảm 24/24 giờ không vắng mặt.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Do kinh nghiệm quan sát, đài quan sát chỉ nghe tiếng máy bay vọt qua, lao xuống đã biết đó là loại máy bay gì, có thả thứ gì xuống hay không, thả cái gì, bao nhiêu, hướng nào... Tất cả các câu hỏi đó đều phải được báo cáo kịp thời, chính xác.

Nhận được điện báo cáo, chỉ huy đại đội cử ngay 2-3 tổ trinh sát, đem theo công cụ khẩn cấp để phá, gỡ. Cách phá thì ban đầu rất khó, và cũng đã phải trả giá bằng nhiều máu. Dần dần, các cán bộ kỹ thuật đã khám phá ra các quy luật bí ẩn của mỗi loại bom, mìn, dụng cụ thám báo, rồi với kinh nghiệm dày dạn của các chiến sĩ công binh, hầu như không có thứ kỹ thuật nào của Mỹ thả xuống là không phá được. Khi phát hiện ra cách phá, công binh hướng dẫn ngay cho các đơn vị. Đối với các loại bom, mìn khác nhau, họ phải tìm ra những giải pháp khác nhau để phá.

- **Chống bom bi:** Để chống lại bom bi, từ năm 1966-1967, sau những tổn thất khá nặng nề về xe và về người, Cục trưởng Cục Quản lý xe Vũ Văn Đôn đã kiến nghị một giải pháp: Mặc áo giáp cho xe và cho người. Biện pháp này đã được Bộ Tư lệnh phê chuẩn:

Trên nóc xe đặt một "giàn mướp", gồm có phen tre lát trên một tấm tôn dày. Qua thử nghiệm thấy bom bi không xuyên thủng được chiếc áo giáp này. Những kết đọng xăng cũng được mặc áo giáp bằng tôn dày 5 mm hàn vào khung sắt ốp sát thùng bên dưới sàn xe. Hai cánh cửa ca bin cũng ốp phen tre và tôn để bảo vệ tính mạng cho người lái. Bản thân người lái được trang bị mũ sắt và áo giáp chống bom bi. Kết quả là đã giảm trên dưới 50% mức tổn thất. Cụ thể năm 1965, số xe bị hỏng và phá hủy chiếm 35%, số lái xe thương vong là 21%. Từ 1968, 1969 mức độ đánh phá của không quân Mỹ tăng gấp 2,5 lần trước nhưng mức hư hỏng chỉ là 12,5%.

CÓ điều "giáp" của xe bằng phen tre, "đã trượt..".

- **Phá bom từ tính chờ nổ** là việc khó khăn nhất, nhưng cuối cùng cũng trở thành đơn giản và rất an toàn:

Nếu tổ quan sát thấy ban đêm mà có máy bay nhào xuống, bom rơi nhẹ không có tiếng nổ, thì chắc chắn đó là loại bom từ tính (còn gọi là bom "N"). Lập tức trinh sát phải lần theo hướng, tuyệt đối không mang theo vật gì bằng sắt thép. Khi tìm được thì đánh dấu. Sáng rõ, thấy phía đuôi có cánh xòe ra. Tổ tiếp cận bom mang theo xẻng bằng đồng, dây thừng chắc, đòn xeo, bộc phá để tiến hành phá bom. Cách phá bom phải tùy từng tình huống cụ thể:

Nếu bom ở vị trí không xung yếu thì dùng bộc phá cho nổ.

Nếu bom ở bên vực thì đánh bật xuống vực.

Nếu ở nơi mà bom nổ có thể nguy hiểm cho kho tàng, đường sá thì phải tháo bằng cách cắt đuôi để hủy bộ phận kích nổ, tức là không chế bom ở trạng thái "tĩnh". Khi di tản hết kho vũ khí rồi mới cho bom nổ.

Trường hợp bom rơi vào chỗ đất tơi xốp thì bom chui rất sâu, không thể đào moi được, thì áp dụng phương pháp kích thích sự cảm ứng từ trường bằng các cách:

1/ Buộc dây vào một thanh sắt hoặc một cục nam châm làm vật kích thích, nằm ở xa, có chỗ ẩn nấp

để tránh mảnh bom, cầm dây kéo qua kéo lại vật kích thích sát quả bom, lúc nhanh lúc chậm, khi đúng tần số thì sẽ kích nổ được bom.

2/ Thả một khung dây vào lỗ hút bom, dùng điện ắc quy tạo tần số dao động đột biến liên tục, sẽ kích thích bom nổ.

Đối với những bãi bom từ trường quá rộng (như trường hợp ở đèo Phunanhích - đường 20 ở nam đường 9...) thì phải dùng máy phóng từ đặt trên xe bọc thép rồi phát sóng từ đột ngột có thể phá hàng loạt bom.

Điều rất phức tạp về kỹ thuật là tần số kích nổ của các "mô-đen" trên các quả bom từ là một ẩn số: Dòng điện từ phát ra phải hợp tần số thì mới có khả năng kích thích bom nổ. Nếu dòng điện quá lớn hay quá nhỏ đều không làm bom nổ. Đã có không ít trường hợp, kích nổ mãi mà bom không nổ, nhưng đến khi có một tốp 3 xe tải đi qua thì bom liền gầm lên. Phải qua nhiều "bài học máu" mới dần dần biết được cách phá loại bom này.

Đối với những loại bom từ trường thả xuống sông, nếu lặn xuống phá thì không được. Trước đây cũng có phương án cho người lặn xuống kéo bom lên bờ rồi phá. Nhưng như vậy thời gian gặp rủi ro rất lớn và thời gian để thực hiện chương trình không thể kết thúc trước khi trời sáng. Cuối cùng một sáng kiến đã được đề xuất:

Dùng canô tốc độ cao chở theo sắt thép. phóng nhanh qua khu vực có bom từ trường. Những bom đó thường nổ sau 30-40 giây khi bị kích nổ. Nếu những chiếc xe tải đi qua đó thì không thể nào thoát khỏi tổn thương. Nhưng canô lướt rất nhanh trên mặt sóng thì khi bom nổ, canô đã vượt xa được hàng trăm mét.

Với phương án này chỉ một chiến sĩ lái canô, có thể làm nổ hàng trăm quả bom trong một lúc. Sau đó xe tiếp tục đi qua... Đó là điều hình như cũng chưa có trong lịch sử chiến tranh thế giới.

Chuyện xảy ra ở bên sông Sơn:

" Từ đèo Đá Đẽo trên đường 15 đi Phú Quý, ắt phải qua con sông Trúc nước xanh ngắt chảy xiết dưới chân dãy núi Xuân Sơn. Từ cuối năm 1967, không quân Mỹ chọn chỗ hiểm yếu này để giới bom Tnt xuống sông. Bom sẽ nổ khi có phà chở xe lướt ngang. Bến phà Xuân Sơn bị cắt liền 5 ngày rồi. Xe các tuyến hậu phương bị chặn lại ở chân đèo Đá Đẽo. Nếu bị tắc thêm dăm ngày nữa thì khối lượng hàng chi viện sẽ tụt xuống nghiêm trọng.

Đã thử dùng biện pháp phá bom dưới nước không thành công. Có ý kiến dùng dây buộc từng quả để kéo lên bờ. Nhưng bom nhiều lắm kéo sao cho xuể. Cuối cùng binh trạm phó Nguyễn Đình Cầu cho áp dụng phương pháp "dao động kích nổ từ tính dây chuyền..."

Tất cả các chiến sĩ đều giơ tay xung phong lái canô. Cuối cùng Nguyễn Chơn được chọn là người lái đầu tiên. Đỗ Lịch chuẩn bị là người lái tiếp theo nếu Nguyễn Chơn gặp tai nạn...

Trăng bắt đầu lên cao. Mặt sông chập chờn mờ ảo. chiếc canô phóng về phía Eo Chẹt, nơi tập trung gần 20 trái TNT. Nguyễn Chơn lướt nhanh, cắt một đường nước vào giữa vùng bom... Cả đại đội 16

đứng dọc bên phà quan sát con thuyền máy vùng vẫy dưới ánh trăng. Ánh đèn tín hiệu của chiếc canô vẫn loang loáng ẩn hiện. Tiếng máy rồ lên át cả tiếng sóng vỗ.

Đột nhiên, mọi người cảm nhận thấy mặt đất dưới chân mình rung chuyển. Những cột nước như những chiếc tháp bạc chen nhau vọt lên sừng sững. Tiếng nổ từng đợt liên tiếp rền vang vách đá. Trong ánh trăng vàng vạc, muôn vạn hạt nước li ti bung cao mờ mịt. Bỗng nhiên 5 sắc cầu vồng thoát hiện lên rực rỡ.

Tiếng hò reo dậy núi: Dừng sĩ canô Trường Sơn muôn năm. Đại đội 16 muôn năm. Đai chỉ huy nhận nhịp. Binh trạm phó Cầu chỉ thị cho các trạm điều chỉnh xe vào vị trí, thông tin gấp cho các đoàn cơ giới chuẩn bị vượt sông... Bên đó, những đoàn xe tải, xe tăng, pháo từ hậu phương lên đã "im lìm" chờ cả tuần, lúc này rừng rùng rợn lẫn bánh.."

- Phá "bom vương" - CBU-49:

Kinh nghiệm cho biết: Máy bay lao xuống, không thấy bom rơi, chỉ nghe tiếng rào rào trên nóc rừng, kèm theo hàng loạt tiếng rơi bụi bịch xuống đất, thì các tổ trinh sát nhận ra ngay đó là bom vương CBU-49. Với loại bom này, công binh đã tìm ra mấy cách phá hữu hiệu:

Dùng "công sự di động" là nửa chiếc vỏ phuy 200 lít xẻ dọc, ngoài bên rơm hoặc cỏ, bên trong có thanh gỗ ngang để nhấc theo người. Một cây sào dài để kích nổ.

Chiến sĩ phá bom, đội mũ sắt, mặc giáp, cầm sào vừa đi vừa nhấc theo "công sự, tiến dần vào khu vực có bom vương, dùng sào lay nhẹ sợi dây, khiến cho bom nổ. Sau đó núp kín trong công sự, chờ hết tiếng nổ, lại đi đến khu vực khác phá tiếp.

Tiến vào hiện trường với công sự di động, ném gói bộc phá vào vùng có bom vương, kích nổ hàng loạt (gói bộc phá khoảng 50 g).

Rải sẵn những bó cây nhỏ trên nhiều hướng, mỗi bó đều có buộc dây, đầu kia của dây kéo xuống công sự. Sau khi máy bay Mỹ thả bom vương, tổ phá bom thận trọng luồn vào công sự rồi kéo dây, rung cây để kích thích bom nổ hết.

- Phá bom "răng rồng", mìn "sỏi", mìn "túi":

Dựa vào phát hiện của đài quan sát và các tổ trinh sát, công binh mặc áo giáp, đi giày có bảo vệ, nhặt bom vớt xuống hố nước. Có thể dùng vồ đập phá, hoặc dùng xe tải lốp mới chạy đè lên cho nổ hết.

- Vô hiệu hóa bom "điện quang", bom "thông minh":

Mỹ không thể sử dụng bom điện quang ban đêm, vì đêm tối làm mất tác dụng của các thiết bị vô tuyến trên đầu bom. Công binh dần dần hiểu rõ chức năng, tác dụng và nhược điểm của nó, nên tìm nhiều cách chống lại: Hoặc làm biến dạng mục tiêu, hoặc tạo ra màn khói che mờ, hoặc dựng lên những mục tiêu giả...

Nghệ thuật ngụy trang mục tiêu thật và ngụy tạo mục tiêu giả như xe tải, đại bác... thì chiến sĩ

Trường Sơn đã kế thừa nhiều kinh nghiệm từ thời đánh Pháp. Quả bom điện quang không tìm thấy mục tiêu đã định, cũng không quay trở lại được, đành “rơi bẫy”. Còn gặp mục tiêu giả thì bom rơi vào và nổ vô ích.

Bom thông minh nhất thiết phải được dẫn tới đích bằng "máng" tia lade. Mỗi quả bom đều có bộ phận điện tử cảm ứng tia lade dẫn đường. Khi phóng bom, trên không phận mục tiêu oanh kích phải có phi cơ tốc độ chậm, bay lượn vòng và phóng cái "máng" lade để đưa những trái bom tới đích.

Nhưng cao xạ Trường Sơn rất mạnh, không cho máy bay hướng dẫn được tự do lượn vòng. Đợi đúng vào lúc máy bay này thu hẹp đường vòng, các khẩu cao xạ đồng loạt "khắc lửa". Chiếc phi cơ phóng tia lade phải vội vàng đổi hướng làm bom mất mục tiêu. Kinh nghiệm thực tế hàng trăm trận cho thấy hầu như không có viên phi công Mỹ nào dám liều lĩnh vào lưới đạn cao xạ. Do vậy, bom lade thực tế đã không có hiệu quả gì ở Trường Sơn.

5.4. Dùng các loại mồi để lừa đối phương

Arthur Dom men, phóng viên báo Los Angeles Times:

"Bác Việt dùng mồi giả, đồng thời họ đặt ở đó tên lửa phòng không dày đặc, thế là hàng loạt máy bay sa vào bẫy."

Mồi giả có rất nhiều loại:

Có khi đó là những hình nộm chiến sĩ đang cầm súng thấp thoáng dưới các gốc cây, vừa đủ để máy bay thám báo "phát hiện". Thế là hàng loạt oanh tạc cơ được điều tới đánh phá. Pháo cao xạ đã chờ sẵn ở dưới rồi!

Có khi là một xe cảm tử bật đèn pha và phóng nhanh một đoạn để thu hút máy bay Mỹ lao vào săn đuổi. Trong khi đó cả đoàn xe lặng lẽ lẩn tránh an toàn, còn chiếc xe cảm tử thì đột ngột lao vào nơi ẩn nấp đã chuẩn bị sẵn.

Có khi là những máy phát tín hiệu giả của xe tải tung tín hiệu vào không trung, chẳng mấy chốc máy bay Mỹ lao tới đánh phá. Tại đó không có chiếc xe tải nào, mà chỉ có các đơn vị phòng không nghênh tiếp và các đội thanh niên xung phong chuẩn bị dây thừng đi trói phi công Mỹ nhảy dù.

Những máy phát hiện nhiệt năng của động vật cũng đã nhiều lần bị đánh lừa: Thay cho những đoàn quân đi, là những đàn súc vật, lập tức máy gọi hàng đoàn máy bay đến oanh tạc

Những máy phát hiện mùi mồ hôi cũng bị đánh lừa bằng những lọ nước tiểu của cả người và gia súc được treo khắp trong một tuyến rừng "không trọng điểm", làm cho không quân Mỹ liên tiếp bị báo động rằng đang có hàng sư đoàn Việt cộng đi qua... Khi máy bay tới thả bom bị dày đặc thì cũng là lúc những đoàn quân đã vượt qua nguy hiểm theo những con đường khác rồi!

5. 5. Xử lý các dụng cụ thám báo

Những biện pháp chống đỡ.

- + Các máy cảm ứng thường có cấu tạo thêm một bộ phận tự hủy để chống tháo gỡ. Vậy trước tiên là phải làm liệt chi tiết này. Thao tác được nghiên cứu, học tập và phổ biến ngay.
- + Với loại có dù treo trên cây, nếu cao quá thì bắn hủy, nếu thấp thì hạ xuống, cũng làm như với loại trên.
- + Với loại cây nhiệt đới (ASID, ACOUSID): Cắt ngay cần ăng ten.
- + Đối với những thứ khó tháo gỡ thì đơn giản nhất là áp 200 g thuốc nổ vào (gói theo kiểu bọc phá) cho nổ cắt đôi khí tài là xong.

Những biện pháp lợi dụng để đánh trả:

Tiến thêm một bước nữa, những kỹ sư, công binh kỹ thuật giỏi còn có thể tận dụng được những linh kiện của các thiết bị điện tử Mỹ. Có trường hợp các chiến sĩ còn dùng chính phương tiện của Mỹ để lừa máy bay và sở chỉ huy Mỹ, làm chúng lạc đích, thậm chí đánh vào nhau.

Dưới đây là vài ví dụ:

Hàng ngàn tấn bom đối một chiếc cassette cũ: Từ năm 1968, Mỹ bắt đầu rải những vật thám báo (sensor) xuống tuyến đường vận tải Tây Bình Trị Thiên và Nam Lào. Ban đầu các đoàn vận tải không biết vì lý do gì mà cứ xe nổ máy, chiến sĩ gọi nhau lên đường là có ngay máy bay tới bắn phá, ầm ầm xông, lên đường, thì máy bay lại tới.

Ban đầu, ban chỉ huy nghi rằng có thám báo. Cho ngừng hành quân để lùng sục khắp vùng. Vẫn tuyệt nhiên không bắt được một tên biệt kích nào. Nhưng những chiến sĩ đi lùng sục trong rừng lại tìm thấy rất nhiều vật lạ. Giới kỹ thuật nhạy bén "ngửi" ngay thấy chuyện gì đó: Có thể đó là những tên "thám báo" điện tử? Nghiên cứu kỹ, thấy quả đúng như vậy.

Ngay sau đó, một binh trạm trưởng thuộc Binh trạm 34 tên là Nguyễn Khang đã nảy ra sáng kiến:

Dùng nó để lừa nó. Một kế hoạch đã được thực hiện gấp rút. "Vật rêu" tắt cả các sensor để nó ngừng hoạt động. Sau đó mở bản đồ, chọn những hẻm núi không có người, không có đường sá, cho những sensor hoạt động. Binh trạm xin một chiếc đài cũ của ban chỉ huy, ghi tiếng xe chạy, máy nổ... và đưa tới một địa điểm hoang vắng gọi là hang Chó Sói ở phía Tây Trường Sơn.

Sau khi các sensor được cắm lại "rêu" như cũ thì bật đài. Quả nhiên chỉ mười, mười lăm phút sau, toàn bộ Tư Lệnh binh đoàn ngạc nhiên nghe thấy tiếng ù ù như tiếng xay lúa, đó là âm thanh quen thuộc khi có B.52 đến. Đúng là hàng đoàn B.52 tới rải bom liên tục ở hang Chó Sói?

Từ thành công đó, Nguyễn Khang lại đề nghị xin một chiếc đài nữa, ghi âm một xưởng máy đang hoạt động. Cũng làm như trên, và một địa điểm khác không người, gọi là Hẻm Cù Là, trên đỉnh núi Pagonham, thuộc Tây Trường Sơn. B.52 lại tới. Sau đó bên Tỉnh báo quân đội cho biết: Mỹ đã đưa tin: "Hôm trước đã đánh phá tan nát một đoàn xe lớn của Việt cộng. Hôm sau đã phát hiện một xưởng máy giữa Trường Sơn và đã biến nó thành cát bụi."

Suốt 15 ngày sau đó, Trạm 34 lại dùng đài phối hợp với những sensor, hôm thì tiếng nói cười của

các chiến sĩ Sư đoàn 35, hôm thì tiếng vận chuyển đại bác qua đèo ... Tổng cộng suốt 15 ngày, B.52 đều đến đánh phá vào khu vực không người. Mỗi lần đã có hàng ngàn tấn bom rải xuống, tiêu diệt được một chiếc cassette cũ kỹ...

Gậy ông đập lưng ông: Với những kết quả rất hiệu nghiệm kể trên, hình như các chiến sĩ Đoàn 559 còn đi xa hơn nữa: Dùng Mỹ đánh Mỹ. Cũng theo phương pháp trên, những chiếc cassette được đặt bí mật vào sát các khu căn cứ của Mỹ. Và thật bất ngờ: cũng bị giới bom.

Việc này làm cho Bộ Chỉ huy Mỹ kinh hoàng, bối rối. Nhiều giả thiết được đặt ra. Mà theo logic rất Mỹ thì cái giả thiết được lưu ý nhất là: Tình báo Bắc Việt Nam đã có cách gì đó lọt được vào hệ thống mạng chỉ huy tối mật của quân đội Mỹ.

Họ đã đánh giá quá cao trình độ tin học của đối phương lúc đó. Họ không ngờ rằng thực ra đó chỉ là một sáng kiến rất Việt Nam của một anh tiểu đội trưởng tên là Nguyễn Khang, chỉ chuyên nghề binh trạm thôi, chứ không phải là chuyên gia xuất sắc gì về kỹ thuật informatic trong chỉ huy chiến trường..

Điều thú vị nữa là cho đến tận bây giờ hình như cái logic rất Mỹ đó vẫn còn tiếp diễn trong đầu óc nhiều người Mỹ, trước hết là các cơ quan tình báo của Mỹ. Mới tháng 1 năm 2008 vừa qua, dư luận Mỹ lại một lần nữa xôn xao về việc CIA cho công bố những tài liệu đã được "giải mật", cho biết rằng phía Việt Nam đã lọt được vào hệ thống thông tin của Bộ Chỉ huy quân đội Mỹ để ra lệnh cho máy bay Mỹ ném bom vào các căn cứ Mỹ!

Cuốn Lịch sử Cơ quan tình báo tín hiệu Mỹ SIGINT (American Signals Inteligence) trong chiến tranh Việt Nam viết:

"Cơ quan An ninh Quốc gia vừa mới công bố những tài liệu cho thấy rằng trong thời kỳ chiến tranh Việt Nam, có một số lần những đơn vị tình báo của Bắc Việt Nam đã thành công trong việc thâm nhập các hệ thống thông tin của Liên quân, và từ phía bên trong hệ thống này họ đã kiểm soát được kênh chuyển tin. Nhưng đôi khi họ còn làm được nhiều hơn thế.

Đã có một vài lần những người cộng sản, bằng cách thông tin qua các mạng lưới sóng radio của Liên quân, đã có thể kêu gọi pháo binh và không quân của Liên quân tấn công vào những đơn vị của Hoa Kỳ."

Chuyện này vẫn đang làm cho dư luận Mỹ sững sốt. Steven Aftergood, Giám đốc Cơ quan Khoa học Liên bang Mỹ FAS (Federation of American Scientists), nói với hãng tin AFP rằng: "Đó là điều mà tôi chưa bao giờ được nghe tới từ trước đến nay." (Washington (AFP). NSA Release History of America SIGINT and the Vietnam War.)

5. 6. Bằng mọi giá thông đường

Một yếu tố rất quan trọng nữa của tư tưởng tác chiến tích cực là phải “mở ra rất nhiều ngã đường khác nhau để phân tán hỏa lực của đối phương”: Đường chính, đường vòng, đường dự bị, đường nguy trang... Từ đó hỏa lực của đối phương không thể tập trung đánh vào những điểm trọng yếu, vì cũng không còn biết đâu là điểm trọng yếu nữa. Trên nhiều tuyến đường trọng yếu, đã được đặt nhiều loại "mồi giả" khác nhau để thu hút và phân tán hỏa lực của đối phương. Trong khi đó lại mở

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

đường đi an toàn trên những tuyến đường mòn, đường có nguy trang.

Ở những đoạn đi men những vách núi hiểm trở mà bị bom đánh phá đứt đường, không có mìn để phá núi làm đường thì công binh và thanh niên xung phong đã dùng gỗ, dùng cây để bắc tạm những chiếc cầu nhỏ, chỉ có một hàng ván cho một bên bánh xe. Còn bánh xe bên kia thì tì vào vách núi mà đi! Những chiếc cầu "khỉ" vắt vẻo trên vách đá như thế là cực kỳ nguy hiểm. Để giảm trọng tải của xe, nhiều khi phải bốc dỡ hàng xuống, cho những xe lần lượt đi qua rồi lại bốc hàng lên.

Vượt qua những cầu khỉ vào ban đêm, ngoài sự nguy hiểm về sức chịu đựng của ván gỗ và cọc gỗ, còn có vấn đề: Không có cọc tiêu dẫn đường. Chỉ trạch một vài centimet là xe có thể lao xuống vực. Máy bay lượn trên đầu, không được có một chút ánh sáng nào. Cọc tiêu thì không có, vì đường còn chưa làm nổi thì lấy đâu ra cọc tiêu để cắm! Những chiến sĩ thanh niên xung phong đã khoác nylon trắng (lấy từ đèn dù do C130 thả) đứng ven những tấm ván để làm cọc tiêu. Ban đêm, nhìn thấy những vệt trắng lơ mơ thì lái xe biết rằng đó là giới hạn giữa cái sống và cái chết, giữa thoát hiểm và lao xuống vực. Từ đó đã xuất hiện một danh từ chưa từng có trong lịch sử giao thông thế giới là "cọc tiêu sống".

"Luật lái xe Trường Sơn: Cho đến nay toàn thế giới chỉ biết có hai thứ luật đi đường là luật đi bên trái của Anh và các nước theo luật Anh và của Pháp, Mỹ và các nước theo hệ thống này. Riêng xe tải trên đường Trường Sơn có luật riêng, xe lúc thì đi bên trái, lúc thì đi bên phải, tránh nhau rất lạ.

Vì trên những dốc của Trường Sơn, đường vừa hẹp, vừa dễ sụt lở nên "luật" là ưu tiên cho xe đi vào, vì xe đi vào chở nặng, xe đi ra chở nhẹ. Theo luật này bất cứ xe nào từ Bắc vào đều được ưu tiên đi sát bên vách núi. Những xe đi ra phải tránh ra phía mép đường, bất kể là bên trái hay bên phải. Đó là thứ luật bất thành văn trên đường Trường Sơn mà có lẽ không ở đâu trên thế giới có một thứ luật kỳ cục như vậy."

Vì không quân Mỹ biết rất rõ có những đoàn xe lớn chỉ di chuyển vào ban đêm nên tập trung lực lượng đánh phá vào ban đêm. Ban ngày phi công ngủ. Tương kế tựu kế, đoàn 559 chọn những khu rừng chưa bị trụi lá, kết các cành lá lại thành những tuyến đường "ngầm", không phải ngầm trong lòng đất mà ngầm dưới tán lá rừng (bí danh là Đường K).

Cho đến mùa khô 1971 - 1972, độ dài của những con đường ngầm này ở phía Tây Trường Sơn lên tới 778 km. Trên những tuyến đường này, lợi dụng lúc các phi công Mỹ ngủ ngày, xe có thể chạy suốt ban ngày và lại nghỉ ban đêm ... Trong suốt mùa khô 1971- 1972 , có tới 71% số xe tải phục vụ cho cuộc tiến công lớn 1972 là đi theo hệ thống Đường K này. Đó hẳn là điều mà có lẽ Bộ Tư lệnh Không quân của Mỹ không ngờ tới.

Không thể nào kể hết những biện pháp đầy mưu trí và sáng tạo của quân và dân trên đường Trường Sơn. Rõ ràng đây không chỉ là sự đọ sức, đọ kỹ thuật, đọ tiền bạc, mà còn là sự đấu trí. Trong cuộc đọ sức đó, cuối cùng người Việt Nam đã thắng.

Chính theo ý nghĩa đó, một ký giả Mỹ đã viết:

"Người Việt Nam đã cho thế giới thấy có một khoảng cách ghê gớm giữa khoa học kỹ thuật với sức mạnh thuần túy của con người. Hãy tưởng tượng xem, nếu người Việt Nam bị đánh bại thì thế giới sẽ ra sao? Chúng ta sẽ không còn biết làm gì nữa ngoài việc quỳ gối trước những thần tượng của kỹ

thuật."

6. Nhiều hệ thống trong một hệ thống

Cho đến nay, người nước ngoài và cả khá nhiều người Việt Nam khi nói đến đường Trường Sơn thường chỉ hình dung ra đó là một con đường hoặc là những con đường hoặc là cả một hệ thống đường, với những đoàn quân, những đoàn xe chở vũ khí và hàng hóa vào Nam...

Thực ra hệ thống đường Trường Sơn không chỉ có những thứ đó. Để cho hệ thống đó và hàng trăm nghìn con người có thể tồn tại, để cho hàng chục ngàn cỗ xe được kịp thời sửa chữa cần phải có hàng loạt những đơn vị đi kèm với hệ thống đường sá này:

Đó là những hệ thống các trạm cơ khí sửa chữa, các trạm cứu thương, bệnh xá, bệnh viện. Đó là hệ thống thông tin rất nhạy bén thông suốt Bắc Nam tới từng trạm, tới từng tuyến để điều vận cả người lẫn xe. Đó là hệ thống những dịch vụ ăn uống, nghỉ ngơi, giải trí...

Vì thế Trường Sơn tuy gian khổ, khó khăn.. nhưng về mặt đời sống của con người thì vẫn được lo toan và đảm bảo tới mức tối đa trong hoàn cảnh khắc nghiệt của chiến tranh. Đó chính là khía cạnh nhân bản của cuộc chiến tranh, đó cũng là một trong những nhân tố dẫn đến thắng lợi.

Dưới đây có thể kể một vài hệ thống liên hoàn gắn liền với sự sống còn của đường Trường Sơn: '

6.1. Hệ thống thông tin liên lạc

Như trên đã nói, từ 1965, không quân Mỹ bắt đầu đánh phá ác liệt, bộ đội Trường Sơn lúng túng, các tuyến vận tải trên Trường Sơn đã có lúc bị rối loạn. Đến 1966. Tổng Cục trưởng Tổng cục Hậu cần Đinh Đức Thiện đã đi thị sát hiện trường và phát hiện: Một trong những lý do của khó khăn là hệ thống thông tin quá yếu, không đủ sức đối phó với tình thế mới.

Quân ủy Trung ương đã quyết định gấp rút tăng cường hệ thống thông tin đa thức gồm vô tuyến, hữu tuyến, tải ba, tiếp sức ... Khẩn cấp nhất là việc lắp đặt hệ thống thông tin hữu tuyến từ Trung ương đến tất cả các trạm, dài 1.500km. Bộ Tổng Tham mưu cũng điều những sĩ quan thông tin có năng lực nhất để vào xây dựng và quản lý hệ thống này.

Đến 1967, tình hình đã được cải thiện về căn bản: Toàn tuyến có tới 125 tổng đài cỡ 10, 20 cửa, 1.205 máy điện thoại, 264 máy vô tuyến điện thoại... Với hệ thống này thì từ Sở Chỉ huy của Bộ Tư lệnh có thể trực tiếp nghe báo cáo và ra chỉ thị tới những đơn vị chủ chốt trên Trường Sơn: từng trận địa cao xạ pháo, từng đài quan sát, từng trạm điều khiển giao thông, từng đội cơ động theo dõi và phá bom...

Như đại tá Nguyễn Việt Phương một trong những sĩ quan chỉ đạo hệ thống này nhận định:

"Hệ thống thông tin mới đủ sức bảo đảm bất cứ tình huống chiến sự dữ dội đến đâu cũng không để mất liên lạc. Các đơn vị dù nhỏ nhất, các chốt độc lập xa mấy cũng được chỉ huy. Nhờ thế, mùa vận tải 1967 đã xử trí kịp mọi sự cố phức tạp, bất ngờ trên các cung đường..."

Vào thập kỷ 70, lực lượng thông tin trên đường Trường Sơn có một bước phát triển vượt bậc nữa:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Với lực lượng 8 tiểu đoàn phụ trách hệ thống thông tin hữu tuyến 14.700 km, có thể giúp Bộ Tư lệnh Đoàn 559 liên lạc trực tiếp với Bộ Tổng Tham mưu ở Hà Nội với Bộ Tư lệnh Quân khu ở miền Nam, với các đơn vị phòng không, các trạm cứu thương, các đội công binh phá bom, làm đường, làm cầu, các trạm xăng dầu... Hệ thống này đã vượt khỏi biên giới Việt Nam tỏa sang cả Lào và Campuchia, hoạt động suốt 24/24 giờ...

6. 2. Hệ thống y tế Trường Sơn

Để phục vụ cho bộ đội và các lực lượng hoạt động trên Trường Sơn, năm 1962, Cục Quân y tổ chức được một bệnh xá với 40 giường bệnh ở Tây Quảng Bình.

Đến năm 1963, Cục Quân y đã phát triển một tuyến quân y chiến trường vào đến tận Tây Nguyên với 5 bệnh viện trên toàn tuyến, nhiều trạm quân y cấp sư đoàn, trạm quân y hỏa tuyến...

Từ 1965, vì không quân Mỹ đánh phá ác liệt cho nên yêu cầu đặt ra cao hơn nhiều lần so với những năm trước:

- Đủ sức điều trị bảo đảm quân khỏe, cấp cứu kịp thời nhiều thương binh tại trận, xử lý hiệu quả những "ca" thương phối hợp.
- Điều trị dự phòng không để bùng dịch bệnh, đặc biệt chú trọng ngăn ngừa dịch sốt rét, chống biến chứng ác tính.

Để thực hiện hai yêu cầu lớn này, hệ thống quân y Trường Sơn được tổ chức theo hình bậc thang:

- Tuyến quân y cơ sở: Phòng bệnh, sơ cứu, đội tải thương chuyển về sau.
- Tuyến quân y trung đoàn, lữ đoàn: Cấp cứu, xử lý phân loại, điều trị thương bệnh binh.

Tuyến quân y Đoàn: tổ chức bệnh viện đa khoa, đội điều trị cơ động, đội phòng dịch, ban dược. Có chức trách điều trị cơ bản, phẫu thuật lớn (có máy y học chuyên dụng), cơ động hỗ trợ cho các tuyến cấp cứu, điều dưỡng phục hồi và phân loại trả quân số về đơn vị, bào chế dược phẩm và cấp phát thuốc...

Các tuyến kể trên không chỉ có nhiệm vụ điều trị nội bộ mà còn đảm nhiệm điều trị cả những thương bệnh binh từ chiến trường miền Nam đưa ra và chuyển về tuyến hậu phương miền Bắc...

Để có thể hình dung được những cố gắng, những gian nan, và cả những hy sinh trong công tác y tế Trường Sơn cùng những tâm tư, tình cảm của các chiến sĩ quân y, xin trích vài dòng trong Nhật ký của Bác sĩ Đặng Thùy Trâm, thuộc bệnh xá Đức Phổ, Quảng Ngãi những năm 1968-1970:

"31.5.68: Một cuộc chạy càn quy mô nơi căn cứ, toàn bệnh xá di chuyển, vất vả vô cùng. Lòng mình nao nao thương xót khi nhìn thấy thương binh mồ hôi lấm lấm trên gương mặt còn xanh mướt, ráng sức bước từng bước một qua hết đèo lại dốc.

8.2.69: Kết thúc một chặng đường gian khổ. Mười bốn ngày vất vả lội núi, trèo noi, dầu dãi với nắng sương. Trong gian khổ ấy lúc nào mình cũng thấy sung sướng vì ở đâu cũng là biển cả của

tình thương. Từ một đồng chí cán bộ chưa hề quen biết đến một người khách qua đường và tất cả những người quen mình đều nhiệt tình giúp đỡ đoàn Đức Phổ nói chung và mình.

Vui biết bao khi những người trên mảnh đất Đức Phổ coi mình như người cùng quê hương họ, chung với họ cả niềm vui, cả niềm tự hào của mảnh đất anh hùng ấy.

Tất cả bệnh nhân trong bệnh xá này trong những lúc đau ốm nặng mình đều đến với họ bằng tình thần trách nhiệm, bằng tình thương thấm thiết đó, cho nên dù xa lạ bao nhiêu rồi cũng thấy có một cái gì gắn bó với người thầy thuốc mà họ thấy rất gần với họ ấy. Họ gọi mình bằng hai tiếng "Chị Hai", họ xưng em mặc dù lớn tuổi hơn mình và họ vui đùa, làm nũng với mình nữa. Giữa những ngày gian khó ác liệt này, mình đã tìm thấy niềm vui, sự an ủi nơi họ.

26.2.69. Giữa trận càn, bom pháo tới tấp xung quanh, ngồi giữa kẽ đá mình cũng vẫn ghi nhật ký và viết thư.

2.6.70: Một loạt bom đã rơi đúng ngay một phòng bệnh nhân, giết chết một lúc năm người. Cả cơ đồ sự nghiệp sau một phút đã tan thành khói lửa. Bom nổ xong, mình nghe im lặng. một thứ im lặng đến dễ sợ, chắc là chết

20.6.70: Hôm nay gạo chỉ còn đủ một bữa chiều nữa là hết. Không thể ngồi nhìn thương binh đói được..." (Theo đồng đội và nhân dân địa phương cho biết, hai ngày sau đó Đặng Thùy Trâm đã hy sinh trên đường đi tiếp tế cho thương bệnh binh...)

6.3. Hệ thống tài vụ, lương, tiền và chế độ sinh hoạt

Về chế độ sinh hoạt và chi tiêu, các thứ "nhu yếu phẩm" của cá nhân, ban đầu còn theo chế độ cấp phát trực tiếp: Mỗi người mỗi tháng được cấp hiện vật theo tiêu chuẩn. Cán bộ có lương chỉ trích tiền ăn hằng tháng, còn tất cả lưu quỹ hậu phương, hoặc vợ con đến nhận tại cơ quan tài vụ Đoàn (trạm phát ở nhà 63 Lý Nam Đế, Hà Nội). Như vậy thì đối với những cán bộ chiến sĩ hoạt động suốt năm trên Trường Sơn khi cần mua nhu yếu phẩm gì đó lại không có tiền, ảnh hưởng nặng nề đến đời sống vật chất và tâm lý.

Để khắc phục khó khăn đó, có lần Trưởng phòng Hậu cần báo cáo Bộ Tư lệnh 559 đề nghị Ngân hàng Trung ương cho phép "làm tiền giấy nội bộ", chỉ tiêu dùng ở Trường Sơn. Ngân hàng đã đồng ý và đã thiết kế mẫu rồi cho phát hành vào tháng 06/1965. Từ đây tài vụ cấp sinh hoạt phí bằng tiền giấy Trường Sơn, phát hành dưới cái tên khiêm tốn là "Phiếu Bách hóa".

Đại tá Nguyễn Văn Thái, nguyên Trưởng phòng Tài vụ của Đoàn 559 kể lại: .

"Công tác tài chính của bộ đội Trường Sơn không giống công tác tài chính ở một đơn vị nào trong chiến tranh.

Bộ đội Trường Sơn hoạt động ở 3 chiến trường B, C, K, hưởng chế độ như bộ đội ở miền Bắc, nhưng không được lĩnh tiền miền Bắc ở sông Bến Hải!

Muốn hoàn thành nhiệm vụ, ngành tài chính cũng phải "nghĩ ra" loại tiền dành riêng cho Trường Sơn. Nhưng bất cứ ai, cơ quan nào đứng ra in tiền ngoài Ngân hàng Nhà nước đều phạm pháp. Vì

vậy tiền Trường Sơn thực chất là loại "Phiếu Bách hóa", được ra đời là như vậy.

Phiếu Bách hóa có 4 loại với mệnh giá 1, 2, 5, 10 tương đương 1 đồng, 2 đồng, 5 đồng và 10 đồng. Với loại "tiền" này, ngành Tài chính ở Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã đảm bảo đầy đủ quyền lợi cho cán bộ chiến sĩ và thanh quyết toán được chặt chẽ. Nó được phát hành từ năm 1965 và hoàn thành sứ mạng lịch sử vào ngày 30/04/1975.

Sau chiến tranh, nhiều cán bộ chiến sĩ Đoàn 559 và khách vắng lai đều giữ lại một vài tờ tiền Trường Sơn xem như một vật kỷ niệm khó quên trong những năm tháng sống, chiến đấu ngoài mặt trận."

Nhưng sau đó đã xảy ra một sự cố bất ngờ: Có một số chiến sĩ đưa xe ra Hà Nội đại tu và chờ nhận xe bổ sung, khi đi ăn uống ở cửa hàng mậu dịch đã đưa tiền Trường Sơn ra để thanh toán, vì họ làm gì có thứ tiền nào khác! Nhưng ngoài Bắc có ai biết đến tiền này! Mà trong chiến tranh thì phải cảnh giác cao độ đối với những gì khả nghi. Họ lập tức bị nhân viên cửa hàng giữ lại giao sang công an để "điều tra", vì bị nghi là những kẻ gian làm phiếu giả. Tài vụ Tổng Cục thông báo tới Đoàn 559. Đại diện Đoàn 559 là Nguyễn Xuân Hoa phải ra giải quyết. Việc cũng êm thấm, nhưng thế là có nguy cơ không đảm bảo nguyên tắc tuyệt đối bí mật. Từ chuyện rắc rối này, Bộ tư lệnh Đoàn chỉ thị hạn chế bớt việc lưu hành tiền giấy Trường Sơn.

7. Quyết toán và ghi nhận

Nếu tính đến 30/04/1975 thì hệ thống đường Hồ Chí Minh có quy mô như sau:

- Có 16.700 km đường cho xe cơ giới, xuyên cả 3 nước Việt Nam, Lào, Campuchia, đi qua 10 tỉnh của Việt Nam, 7 tỉnh của Lào và 4 tỉnh của Campuchia. Trên hệ thống này có 6 tuyến dọc dài 6.800 km và 21 tuyến ngang dài 5.000 km, 5.000 km đường vòng tránh (nếu cộng lại là 16.800 km, chứ không phải 16.700 km? - ĐP), trong đó có 800 km đường kín (Đường K) được ngụy trang bằng tán lá rừng tự nhiên, 1.500 km đường rải đá, trên 200 km đường nhựa.
- Có 3.000 km đường giao liên (đường đi bộ).
- Có 1.445 km đường ống dẫn xăng dầu.
- Có 600 km đường sông.
- Có 1350 km dây tải ba và hàng vạn km đường thông tin dã chiến.
- Trên tuyến đường này, đã có hơn 1.5 triệu lượt người vào ra chiến đấu ở các chiến trường.

(Trong một bài nghiên cứu rất công phu của Nguyễn Kỳ Phong, nhà nghiên cứu lịch sử chiến tranh Việt nam ở Mỹ (Bình đoàn, Bình trạm và Đường đi B... Dòng sử Việt, số tháng 7-09/2007) đã so sánh rất kỹ các con số của hầu hết các sách báo ở Việt Nam về chủ đề này. Ông phát hiện rất nhiều mâu thuẫn giữa các tác giả và của bản thân mỗi tác giả. Trong lúc chờ xác minh, chúng tôi tạm lấy con số này của Lịch sử giao thông vận tải Việt nam, sđd, tr 487-488... Trong Đường Hồ Chí Minh, một sáng tạo tr. 56 thì Đồng Sĩ Nguyên đưa ra mấy con số khác: Đường giao liên là 3.800 km, số người ra vào là 2 triệu. Trong Chiến tranh Cách mạng Việt Nam, tr.571 thì cho con số đường kín là

3.140 km! Còn Nguyễn Việt Phương, sđd, tập 1, tr.246 thì đưa ra tổng chiều dài là 18.710 km, trục dọc là 7.710 km, trục ngang là 5.980 km, đường vòng tránh là 5.020 km (mà Nguyễn Kỳ Phong cho rằng nếu cộng cả những đường quốc lộ mới chiếm được vào đây là vô lý. NKP, Dòng sử Việt, đd, tr.6).)

- Vận chuyển và vận hành hơn 1 triệu tấn vũ khí. Đồng thời cũng tổ chức vận chuyển giúp Lào 66.354 tấn, Campuchia 8.179 tấn...

(Trong Chiến tranh Cách mạng Việt Nam, đd, tr. 571, cho con số là 1,4 triệu tấn hàng hóa và vũ khí, trong đó cho các chiến trường Lào và Campuchia là 583.000 tấn.)

Theo con số chính thức của Bộ Tư lệnh Đoàn 559 thì đã có khoảng 1 triệu tấn vũ khí được vận chuyển trên hệ thống đường này. Nhưng thực ra, đến nay khó có thể tính hết số lượng vũ khí, đạn dược, máy móc, các phương tiện chiến tranh, đồ quân nhu, tiền bạc, lương thực và thực phẩm đã vận chuyển từ Bắc vào Nam trên những tuyến đường này. Chỉ tính riêng vũ khí mà các nước bạn đã viện trợ cho Việt Nam trong những năm chiến tranh đã là 2,35 triệu tấn, trị giá hơn 7 tỷ rúp (tương đương 7 tỷ đô la). Chỉ có một số thứ như máy bay chiến đấu, tên lửa lớn... thì chỉ dùng ở miền Bắc, còn phần lớn số vũ khí kê trên được sử dụng cho sự nghiệp giải phóng miền Nam mà chủ yếu đưa vào Nam qua đường Trường Sơn.

Phân loại khác	Đơn vị tính	Liên Xô	Trung Quốc	Các nước XHCN
Súng bộ binh	Khẩu	439.198	2.227.677	942.988
Súng chống tăng	Khẩu	5.630	43.584	16.412
Súng cối các loại	Khẩu	1.076	24.134	2.759
Pháo hỏa tiễn	Khẩu	1.877	290	263
Pháo mặt đất	Khẩu	789	1.376	614
Pháo cao xạ	Khẩu		3.229	
Bộ điều khiển	Bộ	647		
Bệ phóng tên lửa	Chiếc	1.357		
Đạn tên lửa	Quả	10.169		
Tên lửa SA 75M	Quả	23		
Đạn tên lửa VT 50V	Quả	8.686		
Tên lửa Hồng Kỳ	E		1 trung đoàn	
Tên lửa S 125	E	2 trung đoàn		
Đạn tên lửa K681	Quả	480	480	
Máy bay chiến đấu	Chiếc	316	142	
Tàu chiến hải quân	Chiếc	52	30	
Tàu vận tải hải quân	Chiếc	21	127	
Xe tăng các loại	Chiếc	687	552	10
Xe bọc thép	Chiếc	610	360	
Xe xích kéo pháo	Chiếc	1.332	322	758
Xe chuyên dùng	Chiếc	498	6.524	2.502
Pháo cầu	Bộ	12	15	13
Xe máy công trình	Chiếc	100	3.430	650

Nguồn: Đại tá Trần Tiến Hoạt. Nguồn viện trợ to lớn của Liên Xô, Trung Quốc và các nước XHCN. Nguyệt san Sự kiện và nhân chứng, số 136 - 04/2005, tr.80.

Trong vận chuyển và chiến đấu, Đoàn 559 đã bắn rơi 2.415 máy bay Mỹ các loại, tiêu diệt và bắt sống 18.700 lính đối phương trên mặt đất. (Đây là theo Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam, sdd, tr.487. Con số này cũng có mâu thuẫn: Đường Hồ Chí Minh trong chiến tranh..., sdd, tr.265 nói bắn rơi 2.455 máy bay, diệt và bắt sống 17.740 quân đối phương. Từ điển Bách khoa Quân sự Việt Nam, tr.404 thì cũng cho con số máy bay bị bắn rơi là 2.455, giống Lịch sử giao thông vận tải..., nhưng số quân đối phương chết lại là 16.900, bị bắt sống là 1.190, vậy tổng số là 18.090. Đồng Sĩ Nguyên. trong Đường Hồ Chí Minh... . sdd, tr. 56, thì cho con số chết và bị bắt sống là 18.470.)

Suốt trong thời gian tồn tại, hệ thống đường mòn Hồ Chí Minh đã chịu đựng trên 8 triệu tấn bom của Mỹ rải xuống. Tính trung bình, mỗi mét đường Trường Sơn chịu 5 quả bom. (Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam, sdd, tr.488.)

Về phía Đoàn 559, trong 15 năm, hơn 20.000 cán bộ và chiến sĩ hy sinh, trên 20.000 bị thương, gần 5.000 chiếc xe vận tải, xe máy, súng pháo và tăng bị đánh cháy và hư hỏng, gần 90.000 tấn hàng hóa đã bị đánh cháy hoặc hư hỏng. (Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam, sdd, tr.488. Từ điển Bách khoa Quân sự Việt Nam, tr.404 lại cho con số cách rất xa: Số xe, máy bị thiệt hại là 14.500 (gấp 5 lần Lịch sử giao thông vận tải...), số người bị thương là 30 ngàn (gấp rưỡi Lịch sử giao thông vận tải...). Chưa có điều kiện kiểm chứng.) Mức trả giá cho mỗi ngàn tấn hàng đưa vào Nam là: 25 chiến sĩ hy sinh, 51 chiến sĩ bị thương, 23 xe vận tải bị phá hủy, 143 tấn bị tiêu hủy. (Chiến tranh Việt Nam 1945-1975. Thắng lợi và bài học. NXB Chính trị Quốc gia Hà Nội tr. 571)

Ngoài những hy sinh và tổn thất trực tiếp trên chiến trường, còn phải kể đến những tổn thương kéo dài hàng nhiều thập kỷ sau khi chiến tranh đã kết thúc. Đó là ảnh hưởng của chất độc dioxin tới một số rất lớn những chiến sĩ trên đường Trường Sơn và cả dân cư những khu vực đó. Ảnh hưởng này kéo dài tới cả đời con, đời cháu.

Lại phải kể đến tuổi xuân của hàng chục ngàn thiếu nữ đã qua đi trong chiến tranh. Khi hòa bình lập lại, cả nước được hưởng yên vui thái bình thì tuổi xuân của những phụ nữ này đã hết, nhiều người không thể lập được gia đình nữa. Cuộc sống của họ có thể được xã hội bù đắp, nhưng hạnh phúc gia đình thì không dễ tìm kiếm khi đã quá muộn màng. Đó là một bi kịch. Đó cũng là một sự hy sinh cao cả cho chiến thắng cuối cùng.

Đường Trường Sơn không những đã phát triển trên quy mô lớn về lượng mà đảm bảo về mức độ an toàn rất cao. Hai sự kiện tiêu biểu nhất chứng minh độ an toàn của con đường này là cuộc viếng thăm của Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Cuba Fidel Castro và chuyến đi vào và đi ra của Quốc trưởng Campuchia Sihanouk phu nhân. Đặc biệt chuyến đi của gia đình Sihanouk đã được tổ chức như một chiến dịch. Qua đó cũng kiểm nghiệm được chất lượng của hệ thống đường này và tinh thần trách nhiệm rất cao của bộ đội Trường Sơn.

Hai đồng chí Thắng - Lợi đi và về thắng lợi: Để đảm bảo chuyến đi về của Quốc trưởng Sihanouk và bà Hoàng Monic, bộ đội Trường Sơn đã được Thủ tướng Phạm Văn Đồng đích thân đặt kế hoạch tuyệt đối an toàn cho chuyến đi. Để đảm bảo an toàn, trước hết Quốc trưởng Sihanouk được đặt bí

đanh là Thắng, bà Hoàng được đặt tên là Lợi.

Bốn sư đoàn của bộ đội Trường Sơn đã được giao nhiệm vụ đón khách trọng thể qua 8 trạm dừng chân. Trên các trạm này phải đảm bảo tiện nghi sinh hoạt như những nhà nghỉ cao cấp, nghĩa là phải đủ phòng tắm, vệ sinh, phòng ăn, phòng làm việc, phòng khách, phòng ngủ... tất cả những yêu cầu đó đã được bộ đội Trường Sơn đảm bảo. Riêng hố xí máy thì không thể mua ngay ở đâu được, bộ đội đành theo thiết kế mà chế tạo cấp tốc để đảm bảo yêu cầu.

Một trong những người tham gia dẫn đường đã viết trong bút ký:

"Mặt trời lên cao, nắng đổ tràn rừng. Đoàn xe rẽ vào con đường "kín" nhân tạo bởi những tán cây hai bên buộc díu vào nhau, những tấm lưới nguy trang xen các loại dây leo... Không gian thoát diệu hẳn, thấp thoáng vài giọt nắng lung linh. Sihanouk ngây người, thốt reo "con đường hầm màu lam... Ôi! Một kỳ công... . Mỹ thua là phải thôi..."

Chuyến đi đẹp đến mức Quốc vương Sihanouk đã sáng tác ngay trên đường một bài hát mang tên "Biết ơn con đường", nói về tình nghĩa của đường Trường Sơn Việt Nam – Campuchia.

Những gì mà cố Tổng bí thư Lê Duẩn và Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã ghi ngắn gọn trong sổ vàng của bộ đội Trường Sơn có thể coi là lời đánh giá cô đọng nhất về con đường "mòn" mà không bao giờ mòn này:

Tổng Bí thư Lê Duẩn viết:

"Đường Trường Sơn là một chiến công chói lọi trong lịch sử kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc ta. Đường Trường Sơn là con đường của ý chí quyết thắng, của lòng dũng cảm, của khí phách anh hùng. Đó là con đường nối liền Nam - Bắc, là con đường đoàn kết các dân tộc của 3 nước Đông Dương."

Đại tướng Võ Nguyên Giáp viết:

"Con đường Trường Sơn, con đường Hồ Chí Minh, là một công trình vĩ đại nói lên ý chí nghị lực, tinh thần dũng cảm và sáng tạo phi thường của dân tộc Việt Nam, quyết đem sức người sức của của hậu phương lớn chi viện cho tiền tuyến lớn; là một trong những nhân tố chiến lược có ý nghĩa quyết định, đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước đến thắng lợi hoàn toàn."

Còn nhà báo Pháp Jacques Despuech thì coi :

"Kỳ tích này như một cái gì vượt trội nhiều lần so với những kỳ tích của tướng Aniban thời cổ đại, với những voi chiến vượt qua núi Apenin, và của tướng Bonaparte thời cận đại mang cả trọng pháo vượt qua đèo Saint Bernard trên núi Alpe, vì nó không chỉ là việc của các viên tướng tài mà là do cả một dân tộc tiến hành."

Còn Đại tá Đặng Tính, Chính ủy Đoàn 559, người đã hy sinh trên đường Trường Sơn, đã để lại một bài thơ bất tử về bụi đường Trường Sơn, về những chú lính trẻ râu tóc bạc phơ:

*“Chào những đoàn dũng sĩ
Lái xe trên Trường Sơn
Đầu xanh mà tóc bạc
Vì lớp lớp bụi đường
Chào mừng đoàn ngựa sắt
Mình đây là ngựa trang
Xanh màu xanh Trường Sơn
Mà sao đâu cũng bạc
Những hàng cây thân thương
Xanh màu xanh đất nước
Vì lớp lớp bụi đường
Vì bom đạn giặc Mỹ!
Cảm ơn rừng cây xanh
Vì ta mà đầu bạc
Cây ơi hãy yên lòng
Trường Sơn đây tiếng hát
Mà lòng ta vẫn xanh
Xe đi như dòng thác
Vì miền Nam miền Nam
Có sợ chi đầu bạc.*

(14/02/1971)

Chương 2 **ĐƯỜNG ống XĂNG DẦU**

Đây cũng là con đường đầy huyền thoại mà người Mỹ chưa hề biết tới hoặc chỉ biết rất mờ mờ. Sở dĩ họ không biết tới vì họ không thể nào tưởng tượng được rằng trong điều kiện kỹ thuật của Việt Nam, lại bị đánh phá bằng không quân liên tục ở bất cứ tọa độ nào vẫn có thể hình thành được một đường ống dẫn xăng dầu dài hàng nghìn kilomet, suốt từ biên giới Việt Trung vào đến tận Nam Bộ, lại còn nối với nhiều cảng nhỏ để tiếp nhận dầu từ các tàu biển...

Không chỉ người Mỹ là đối phương, bị hệ thống bí mật của Việt Nam che mắt mà cả những nước bạn của Việt Nam như Liên Xô, Trung Quốc, những người đã trực tiếp viện trợ và giúp đỡ cả xăng dầu và đường ống cho Việt Nam cũng không hình dung nổi rằng Việt Nam có thể làm được một hệ thống đường ống dẫn xăng dầu như thế.

Tính cho tới khi kết thúc chiến tranh, thì hệ thống đường ống dẫn xăng dầu của Việt Nam là một trong những hệ thống có chiều dài thuộc nhất thế giới:

Bắt đầu từ hai ngã thuộc biên giới Việt - Trung là Lạng Sơn và Quảng Ninh, hai tuyến đường ống cùng dẫn về một địa điểm phía Nam Hà Nội là trạm Nhân Vực (thuộc huyện Thường Tín). Từ đây, có một đường ống chạy thẳng vào miền Trung qua Hà Nam, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh.

Đến đây đường xăng dầu lại chia làm hai ngã: Một ngã vượt qua đèo Mụ Giạ, sang Lào và đi tiếp xuống tận Hạ Lào, rồi vượt qua biên giới Lào và Campuchia để vào tới Nam Bộ. Đường Đông Trường Sơn đi tiếp qua Quảng Trị, Thừa Thiên, Quảng Nam, Quảng Ngãi, qua Tây Nguyên, vượt

Kontum, xuống Bình Phước.

Hai hệ thống Đông và Tây Trường Sơn hội tụ lại ở trạm cuối cùng là trạm Bù Gia Mập, thuộc tỉnh Phước Long, Đông Nam Bộ. Từ đây xăng dầu được cấp trực tiếp cho các xe vận tải chở tiếp trên những tuyến ngắn từ miền Đông đến miền Tây. Xăng dầu ở đây không chỉ cung cấp cho xe vận tải, mà còn cung cấp cho những đoàn chiến xa trong những trận đánh lớn.

1. Ý tưởng

Từ năm 1968, do yêu cầu nhiên liệu tăng lên, mà vận chuyển xăng dầu bằng ô tô đường dài thì vừa dễ bị đánh phá, vừa rất tốn kém. Nếu chuyên chở trên cự ly ngắn vài trăm kilomet thì còn có hiệu quả, nhưng nếu chuyên chở trên cự ly hàng ngàn kilomet thì số xăng dầu tiêu thụ cho bản thân chiếc xe đã chiếm tới 1/3 số xăng dầu chở trên xe. Ấy là chưa kể mức tổn thất rất lớn do bị máy bay oanh tạc.

Đã vậy, khi vận chuyển hàng trăm ngàn tấn thì luôn luôn lâm vào tình trạng thiếu thùng phuy. Mỗi lần giao xăng dầu xong lại phải chờ có đoàn mang thùng không ra thì mới đóng xăng dầu cho đoàn vào. Đã có thời kỳ vì thiếu thùng phuy mà nhu cầu thì quá cấp bách, nhiều đơn vị đã phải lấy nylon lót vào gùi để bộ đội gùi xăng dầu trên lưng vận chuyển vào các tuyến trong.

Hồi ức người đương thời:

"Bộ đội, thanh niên xung phong tình nguyện "cõng" xăng qua trọng điểm. Họ tập trung túi nylon dày, đựng xăng cho vào ba lô cóc, rồi gùi cõng lên lối vượt trọng điểm. Bất chấp máy bay gầm rú, rốc két, bom bi nổ chát chúa, các chiến sĩ cứ mãi miết lách rừng vòng qua trọng điểm."

Đợt đầu tới đích, trút xăng vào thùng chứa, bốc lên xe chở đi Cổng Trời - Cha Lo (biên giới Việt - Lào). Hai trăm người mà gùi chưa đầy hai chục phuy. Anh chị em chẳng muốn nghỉ, vùng quay lại làm chuyển nữa. Gần hết nửa đêm, họ mới gùi gọn ba chuyến, nhưng tất cả đầy 200 ba lô cóc đều nát. Lưng 200 người bồng rộp, có anh nhiễm độc xăng đến xây xẩm, nôn thốc nôn tháo."

Dùng ba lô, túi nhựa chỉ có thể là biện pháp cấp bách nhất thời. Sau đó các binh trạm đề nghị thay bằng can nhựa. 1.000 chiếc can 20 lít từ Hà Nội tức tốc đưa vào kịp thời. Hai trăm chiến sĩ khác tiếp tục. Kể cõng, người gánh liền 18 tiếng được 750 can. Qua suốt hai tuần được 11.525 can. Trừ sa sảy, còn 230.115 lít, đủ cấp cho 2.876 xe tải đi về trên cung độ 100 km. Rõ ràng là biện pháp này cũng không ổn.

Chiến trường ngày càng phát triển thì cách vận chuyển thô sơ ngày càng tỏ ra bất cập. Tình trạng thiếu xăng ngày càng gây nhiều khó khăn cho chiến trường, nhất là từ sau cuộc Tổng tiến công Mậu Thân. Tình hình bức bách đã dẫn tới ý tưởng: phải tìm một con đường khác để vận chuyển xăng dầu liên tục, thường xuyên và an toàn hơn, có hiệu quả hơn.

Ai là người đầu tiên đưa ra ý tưởng lập đường ống dẫn xăng dầu? điều thú vị là hình như sự "phát minh" này không phải chỉ do một người mà gần như cùng một lúc, ý tưởng được nảy ra từ nhiều người.

Theo lời kể lại của Đại tá Nguyễn Việt Phương thì người đầu tiên nghĩ đến việc sử dụng hệ thống

Ông xăng dầu trên chiến trường chính là Đại tướng Võ Nguyên Giáp.

Trong một lần đại tướng đi làm việc tại Liên Xô ông đã được Liên Xô viện trợ cho 2 bộ đường ống dẫn xăng dầu dã chiến, loại phi 10 cm, mỗi bộ dài 100 km. Song, hệ thống đường ống này tuy đưa về Việt Nam nhưng cũng chỉ cất trong kho bởi chưa biết dùng vào việc gì. Từ khi chiến trường phía Nam có những phát triển sôi động, một lần họp với các tướng tá, đại tướng gợi ý rằng hiện có 2 bộ đường ống xăng dầu do Liên Xô viện trợ, đề nghị mọi người suy nghĩ xem có thể sử dụng tại chiến trường hay không.

Hầu hết các tướng tá đều lặng thinh, không đồng tình, nhưng cũng không phản đối, vì hình như ai cũng nghĩ rằng trên chiến trường dày đặc bom đạn, máy bay Mỹ đánh phá hàng ngày mà làm đường ống dẫn xăng dầu là điều phi thực tế. Riêng Trung tướng Đinh Đức Thiện thì hưởng ứng ngay, nhận lời và hứa với đại tướng sẽ tìm hiểu và khẩn trương thực thi.

Cũng trong thời gian đó, tại chiến trường, vấn đề vận chuyển xăng dầu quá khó khăn, đã có một đơn vị tự phát làm ống dẫn xăng dầu bằng bương tre

Một trong những người đầu tiên có ý tưởng táo bạo này là Binh trạm trưởng Nguyễn Đàm. Vốn là cán bộ xăng dầu, anh nảy ra cách dùng cây bương, lỏ ô làm ống dẫn xăng vòng qua "thác lửa" La Trộng. Một ý tưởng táo bạo, tốn khá nhiều sức cho công đoạn chuẩn bị: Đốn bương, vầu, thông mấu, quang ghép nối, giá đỡ, phểu nạp xăng, thùng tiếp nhận.

Khi cho chảy thử trên một đoạn ngắn hơn 100 m thì xăng chảy tốt Nhưng đến khi thực hiện trên đoạn dài thì bao nhiêu sự cố ập đến: áp lực dòng xăng chảy trong ống lớn làm vỡ ống, giá đỡ xăng qua các đoạn địa hình phức tạp không đủ vững, ống bương tre không chịu nổi những chấn động của bom nổ... Kết quả là chẳng có giọt xăng nào tới đích, nhưng được đền đáp bằng "một gợi ý cho sau này" ...

Năm 1968, Mỹ xuống thang từ vĩ tuyến 20 trở lên, để dồn sức đánh dứt điểm đoạn từ Nghệ An vào Vĩnh Linh. Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần Đinh Đức Thiện trở lại Quảng Bình để kiểm tra và chỉ đạo cách đối phó với tình hình mới... Nghe báo cáo về việc có một đơn vị định lắp đường ống dẫn xăng bằng cây bương, ông liền đến trực tiếp thăm đơn vị đó và nghe các chiến sĩ trình bày. Nghe xong, ông nói:

"Ý tưởng của các cậu rất hay, nhưng cách làm của các cậu chẳng khoa học quái gì... Mà ở đây có cơ sở gì để làm cho có khoa học! Việc này thuộc chức trách của Bộ, của Tổng cục. Phải biến ý tưởng bắt dòng xăng chảy ngược lên Trường Sơn thành sự thật. Đúng là đã đến lúc không thể dùng ô tô chở hàng chục vạn phuy xăng dầu, vượt cả ngàn cây số như cũ được... Các cậu yên chí, Bộ sẽ có chủ trương giải quyết sớm khâu cơ bản này."

Như vậy là hệ thống đường ống xăng dầu được hình thành từ ba bộ óc: Ý tưởng đầu tiên của Đại tướng Võ Nguyên Giáp, sự thử thách táo bạo của cơ sở, sự kết nối giữa ý tưởng của đại tướng với cơ sở thông qua bộ óc dám nghĩ dám làm của Trung tướng Đinh Đức Thiện.

2. Thực hiện

Ngày 12/04/1968, Tổng cục Hậu cần cho thành lập một đơn vị mang tên Công trường Thủy lợi 01

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

(vì công việc rất giống với công tác dùng đường ống để tưới nước cho đồng ruộng, chỉ khác "nước" bây giờ là xăng). Ban đầu công trường chỉ có 34 chiến sĩ được huấn luyện cấp tốc về kỹ thuật lắp đặt đường ống.

Đến ngày 29 tháng 4, Công trường thủy lợi 01 được điều về khu vực Nghệ An và mang tên Công trường 18, với nhiệm vụ là chuyên trách việc xây dựng hệ thống ống dẫn xăng dầu đầu tiên ở đây. Đại tá Mai Trọng Phước, Cục trưởng Cục xăng dầu thuộc Tổng cục Hậu cần được giao nhiệm vụ trực tiếp chỉ huy công trường này. Khi giao nhiệm vụ cho Công trường 18, lãnh đạo Tổng cục Hậu cần có một câu căn dặn nổi tiếng: "Nếu cần dát vàng vào để cho các đồng chí làm được tuyến đường ống này thì Tổng cục cũng không tiếc."

Nhưng tất cả những con người trong Công trường 18, kể cả người lãnh đạo đến các chuyên gia kỹ thuật, chiến sĩ, thậm chí chính lãnh đạo Tổng cục Hậu cần cũng chưa ai có kiến thức gì về đường ống dẫn xăng dầu. Việt Nam lúc đó chưa nghĩ tới khai thác dầu mỏ, do đó không có một người nào được đào tạo ở nước ngoài về kỹ thuật làm ống xăng dầu.

Liên Xô là nước bạn duy nhất có kinh nghiệm về lĩnh vực này thì chỉ có kinh nghiệm thực tế về những đường ống dẫn lộ thiên, phục vụ cho công nghiệp khai thác dầu mỏ, trong điều kiện hòa bình, xây dựng trên quy mô lớn, an toàn về mặt quân sự. Trong thời kỳ Chiến tranh thế giới II, Liên Xô có sử dụng những đường ống dã chiến để tiếp nhiên liệu cho các tập đoàn quân sự. Nhưng những đường ống đó cũng không dài quá vài chục kilomet, lại được không quân, xe tăng, pháo binh yểm trợ để chống lại sự đánh phá của đối phương.

Liên Xô không hề có kinh nghiệm làm những đường ống dài hàng ngàn kilomet trong điều kiện chiến tranh ác liệt. Trung Quốc thì lúc đó cũng hoàn toàn không tưởng tượng được rằng có thể làm được một đường ống như thế ở Việt Nam... Nhưng theo yêu cầu của Việt Nam, các nước bạn sẵn sàng giúp đỡ.

Liên Xô không những viện trợ cho Việt Nam xăng dầu, mà theo yêu cầu của Việt Nam còn sản xuất và cung cấp cho Việt Nam nhiều bộ đường ống thép dã chiến, mỗi bộ đủ lắp dài 100 km kèm theo là một chiếc máy bơm. Đó là cơ sở vật chất đầu tiên của hệ thống đường ống xăng dầu Trường Sơn.

Liên Xô cũng cử sang hai chuyên gia có kinh nghiệm về việc lắp đặt hệ thống đường ống này. Nhưng khi tới Hà Nội, do không quân Mỹ đánh phá quá ác liệt, Nhà nước Việt Nam không dám để cho các chuyên gia Liên Xô đi vào vùng "Cán Xoong" (Cán Xoong là dịch từ tiếng Anh chữ Pandhandle do người Mỹ dùng để đặt tên vùng đất từ phía Nam vĩ tuyến 20 của miền Bắc, từ Thanh Hóa trở vào, nơi tập trung đánh phá của không quân Mỹ). Khi đường ống đã được đưa vào, thì cuối cùng có tin: "Vì điều kiện đặc biệt, các chuyên gia không vào được." Như vậy, cán bộ kỹ thuật và chiến sĩ Việt Nam phải tự lo lắp đặt đường ống.

Đại tá Phan Tử Quang, Cục phó Cục xăng dầu kể lại:

"Lúc đó cán bộ kỹ thuật không học nghề đường ống, chỉ có một số cán bộ đi học ở Liên Xô về và một số sinh viên tốt nghiệp Đại học Bách Khoa. Họ chưa hề được thao tác về kỹ thuật xây dựng đường ống. Mà đường ống này dài tới 5.000 km. Tôi đã phải suy nghĩ là cùng một lúc phải sử dụng nhiều loại cán bộ kỹ thuật: kỹ sư thủy lợi, kỹ sư điện, kỹ sư chế tạo máy, kỹ sư máy nổ, thợ hàn... thì mới chế tạo được máy bơm xăng dầu và nối tuyến đường ống từ Lạng Sơn đến Sông Bé."

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Đến ngày 10/08/1968, đoạn đường ống thép đầu tiên đã được lắp đặt qua vùng "tam giác lửa" Vinh - Nam Đàn - Linh Cảm. Đoạn này dài 42 km, nối từ kho xăng N1 thuộc xã Nam Thanh, huyện Nam Đàn của Nghệ An, vượt qua sông Lam và sông La vào tới kho N2 ở Nga Lộc, huyện Can Lộc của Hà Tĩnh.

Đường ống vượt sông bằng "tay": Trên đoạn này, việc đầu tiên và khó khăn nhất là lắp đặt đường ống vượt qua sông Lam. Nhiều phương án đã được đưa ra: Làm cọc trên mặt sông để đỡ đường ống đi qua. Phương án đó bị loại bỏ ngay. Một là, vì nước sông lên xuống bất thường, vào mùa lũ nước sông chảy xiết, không cọc gì có thể đỡ được đường ống. Thứ hai, điều nguy hiểm hơn là do không quân Mỹ có thể phát hiện ra đường ống và đánh phá một cách dễ dàng. Cuối cùng phương án đặt ống ngầm dưới đáy sông đã được lựa chọn. Nhưng xe kéo không có? Canô không có!

Việc đưa ống vượt sông được Đại tá chỉ huy trưởng Mai Trọng Phước kể lại như sau:

"Chúng tôi đã phải dùng sức người để kéo ống như bộ đội ta đã kéo pháo vào Điện Biên Phủ năm xưa. Chúng tôi quan hệ với địa phương, xin thêm lực lượng dân quân hỗ trợ.

Đêm 22/06/1968, công trường bắt đầu tổ chức vượt sông, máy bay Mỹ gầm rú trên đầu, thả pháo sáng rực trời. Chúng tôi lợi dụng ánh sáng đó để thi công. Cứ lắp xong một đoạn ống thì hiệu lệnh kéo ống vang lên. Những cánh tay bờ bên này nâng ống lên để bờ bên kia níu dây kéo ống qua. Khi đường ống dài tới cả 100 mét thì sức người cũng không kéo nổi, phải dùng đến sự hỗ trợ của chiếc xe Gíp "Rumani" kéo đỡ. Đến 5 giờ sáng ngày hôm sau, 23/06 thì toàn bộ đoạn đường ống dài 500 mét đã được kéo qua sông Lam an toàn. Tất cả đoạn ống này đã nằm im dưới đáy sông, máy bay không trông thấy, đến mùa nước lũ cũng không bị ảnh hưởng...".

Sau khi lắp đoạn đầu tiên vượt sông, các đoạn khác được đặt trên đất liền. Vấn đề là làm sao đặt trong ban đêm để ban ngày vùi lấp kín, máy bay Mỹ không phát hiện được.

Nhưng máy móc không có, xe ủi không có. Công trường 18 quyết định mượn trâu và cày của hợp tác xã để cày một đường thật sâu trên mặt ruộng, sau đó đặt ống xuống, lấp lại, cấy lúa bình thường, để khi trời sáng, máy bay Mỹ không phát hiện ra có một vết gì lạ trên mặt đất. Cứ như vậy, một đêm đặt được khoảng 1 km. Sau 45 ngày, toàn bộ đường ống dài 42 km đã hoàn thành. Sau khi bơm nước vào ống để thử áp suất (...), bằng đường ống 2 đã chảy từ kho Nam Thanh tới kho Nga Lộc an toàn (đoạn này được mang mật danh là X42). Đó cũng là kết quả đầu tiên của hệ thống đường ống không lộ Bắc - Nam.

Từ thành công đầu tiên này, Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần chủ trương lấy đoạn thử nghiệm này làm trung điểm để kéo dài ra hai đầu. Một đầu từ kho N1 vươn ra phía Bắc, nối thông đến vùng không có chiến sự để tạo nguồn xăng ở đầu vào được ổn định. Một đầu từ kho N2 tiếp tục vươn vào phía Nam bảo đảm cho tuyến vận tải chiến lược.

Từ đó hệ thống ống dẫn liên tiếp được nối dài thêm, hướng Bắc ra đến tận biên giới Việt - Trung, hướng Nam vào tận chiến trường.

Đường ống phía Nam cũng có hai ngã:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Ngã vượt Tây Trường Sơn, tiếp nối với đoạn X42, có Công trường X42 với nhiệm vụ kéo đường ống từ Nga Lộc vào đến Tổng kho RH11 thuộc Xóm Rục, Quảng Bình. Công trường 18 bàn giao tuyến X42 cho đơn vị khác, vào đây làm tiếp đoạn ống xuyên từ Cổng Trời thuộc đất Quảng Bình, vượt qua đèo Mụ Giạ sang Lào, vào đến kho Nà Tông, thuộc tỉnh Khăm Muộn, Trung Lào.

Đến đúng Tết âm lịch năm 1969 thì đường ống này hoàn thành và xăng đã được bơm qua đèo Mụ Giạ để vào đến kho Nà Tông, giao cho Trạm 31 có trách nhiệm trực tiếp cấp phát cho các đoàn xe tải Đoàn 559 đi tiếp vào Nam. Đúng giao thừa Tết Kỷ Dậu (1969) dòng xăng đã chảy đầy kho Nà Tông.

Đến tháng 03/1969, Công trường 18 làm tiếp đoạn ống từ Nà Tông đến Ka Vát. Tính từ Vinh đến Ka Vát, đoạn đường ống này dài tới 350 km. Đúng ngày 09/03/1969 xăng đã được vận hành thông suốt từ Vinh xuyên qua Trung Lào đến Ka vát.

Trong năm 1969, tuyến đường ống Tây Trường Sơn này tiếp tục vươn sâu vào phía Nam, tới Hạ Lào, tạt qua Tây Nguyên vào đến miền Đông Nam Bộ.

Ngã đi theo hướng Đông Trường Sơn, bắt đầu được thi công cũng từ đầu năm 1969. Tổng cục Hậu cần tổ chức thêm một công trường, gọi là Công trường 18B, chuyên trách đoạn đường này. Đoạn đường ống cũng bắt đầu từ Quảng Bình, tại trạm xăng dầu Bến Quang, vượt qua đường 9 ở đoạn Cam Lộ, đi tắt một đoạn qua biên giới Lào rồi trở về Bù Lạch, Tây Nguyên vào tới Phay Khốc, thuộc địa phận tỉnh Kontum.

Ở đây lại có một chuyện nan giải nữa: Đưa xăng qua đèo. Đoạn đường vượt đèo Đá bàn có độ cao gần 1.000 m. Trong lịch sử vận chuyển bằng đường ống của thế giới, hình như chưa có nơi nào người ta xây lắp đường ống dẫn dầu qua một độ cao như thế. Với độ cao 1.000 m, có nghĩa là áp suất trên đường ống lên tới trên 400 atmosphere.

Sau khi lắp đặt đường ống xong, đã thử bơm nhiều lần, xăng dầu không qua được. Cuối cùng, bộ đội xăng dầu nghĩ ra một giải pháp: đặt nhiều trạm bơm đẩy kiểu PNU35/70 để bơm dần lên theo từng cấp. Cuối cùng bằng biện pháp đó, xăng dầu đã được bơm qua đèo cao, không vỡ ống... Đây thực sự là một kỳ lục thế giới, nhưng tất nhiên nó chưa hề được ghi trong sách Guinness, vì nó là chuyện tuyệt mật, không có ai trên thế giới biết đến!

Tính đến năm 1972, hai đoạn đường ống Đông và Tây Trường Sơn đã có chiều dài tới 700 km, với khối lượng kho dự trữ xăng dầu là 12.800 m³.

Ở ngoài Bắc, từ năm 1970, để tận dụng thời gian ngừng ném bom của Mỹ, Tổng cục Hậu cần quyết định làm một đoạn đường đưa xăng trực tiếp từ Hà Nội vào tới Nghệ An. Lúc này đường ống đã chiến do Liên Xô viện trợ đã được sử dụng hết cho các tuyến đường Đông và Tây Trường Sơn rồi, nên Việt Nam phải tự sử dụng những đường ống cố định để xây dựng đoạn đường này. Từ giữa năm 1970, đường ống bắt đầu được thi công và đến cuối năm 1971 thì hoàn thành. Như vậy xăng dầu từ tổng kho dự trữ lớn nhất của miền Bắc Việt Nam đặt tại Nhân Vực, phía Nam Hà Nội, đã được đưa trực tiếp qua Khu IV, vào cả hai tuyến đường Đông và Tây Trường Sơn.

Đến mùa xuân năm 1972, Mỹ oanh tạc trở lại miền Bắc, phong tỏa cửa biển Hải Phòng, nguồn xăng đưa từ cảng Hải Phòng về bị tắc nghẽn. Nhà nước quyết định làm một đường ống nối từ Bãi Cháy

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

(Hòn Gai) về Hải Dương, rồi từ Hải Dương về Nhân Vực. Như vậy các tàu chở dầu của Liên Xô ở Vịnh Hạ Long có thể trực tiếp chuyển dầu theo đường ống vào tới tận các đường trên Trường Sơn.

Nhưng sau đó không quân Mỹ lại tiếp tục oanh tạc các tuyến đường sắt ở miền Bắc và phong tỏa tất cả các cảng biển của Việt Nam, kể cả các cảng Cẩm Phả, Hòn Gai, Cửa Hội thuộc Quảng Ninh... Do đó tàu thủy chở dầu cũng không thể vào các cảng kể trên. Đường sắt cũng không thể dùng loại toa P (Petrol) để vận chuyển xăng dầu được nữa. Các kho xăng dầu của miền Bắc cạn kiệt dần. Nguồn dự trữ còn rất mỏng.

Chính phủ quyết định làm thêm một đường ống dẫn xăng dầu từ Lạng Sơn về Nhân Vực để tiếp nhận xăng dầu theo đường bộ, từ biên giới Trung Quốc về qua Hà Nội và vào tới Trường Sơn. Xăng dầu này cũng do Liên Xô viện trợ, nhưng tàu Liên Xô không thể trực tiếp vào cảng của Việt Nam được nữa mà phải cập cảng Phòng Thành của Trung Quốc, rồi từ đó xăng dầu được chuyển về biên giới Việt Nam.

Việc này rất khẩn cấp nên Thủ tướng Chính phủ đã giao cho tất cả các tỉnh có đường ống đi qua như Lạng Sơn, Hà Bắc, Hải Hưng, Bắc Thái, huy động toàn bộ số nhân lực cần thiết. Các bộ cơ khí luyện kim, vật tư, tài chính, kiến trúc... phải giải quyết tất cả các nhu cầu về tài chính cho công trình.

Kết quả là chỉ sau nửa tháng, đến ngày 25/09/1972, toàn bộ công trình đã hoàn thành với chiều dài 368 km, có 4 đường ống song song, có thể đồng thời bơm cả xăng và diesel. Tuyến đường này có mật hiệu là T72. Sau đó, vào cuối năm 1972, Nhà nước quyết định cho làm một hệ thống đường ống nữa, có mật danh là T72B đi từ Móng Cái qua Hải Dương nối vào hệ thống kho chính tại Nhân Vực.

Đối với công trình này, Ngân hàng Kiến thiết phải thành lập một chi nhánh đặc biệt ở Hữu Lũng, Lạng Sơn để cấp phát vốn xây dựng. Người phụ trách chi nhánh này là ông Huỳnh Quang Huy hiện còn sống ở Hữu Lũng, năm nay đã hơn tám mươi tuổi, còn tinh táo, ông cho biết:

"Hồi đó tôi phải đạp xe, có khi đi bộ đến tận nơi để thẩm định việc thiết kế đường ống dẫn xăng dầu thế nào. Từ đó mới cấp tiền cho công trình tiếp nhận xăng dầu, có mật danh là B.12. Làm đường ống dẫn dầu cũng là một nhiệm vụ rất gian nan và nhiều hiểm nguy, bởi vì vừa phải chịu mưa bom của máy bay Mỹ lại vừa thường xuyên phải đối đầu với bọn biệt kích của địch lên vào đánh mìn, phá hoại.

Mạng lưới đường ống dẫn dầu dài hơn 5.000 km nêu trên là tính từ biên giới phía Bắc nước ta, bắt đầu từ hai điểm đầu mối tiếp nhận thuộc tỉnh Quảng Ninh và tỉnh Lạng Sơn; còn điểm khởi đầu là từ cảng Phòng Thành, Trung Quốc. Những con tàu lớn chở xăng, dầu từ Liên Xô cập cảng Phòng Thành và nguồn nhiên liệu từ đó sẽ theo hệ thống đường ống như những mạch máu chảy vào phía Nam, cung ứng một nguồn vật chất hết sức thiết yếu cho những chiến dịch, cho từng trận đánh ...

Trong thời chiến, hệ thống đường ống này vừa tăng nhanh khối lượng xăng, dầu vận chuyển ra tiền tuyến, vừa giảm được rất nhiều hy sinh, tổn thất cho những chiến sĩ lái xe và xe tải chở nhiên liệu. Hệ thống đường ống tùy theo địa hình có đoạn nổi, đoạn chìm, có đoạn vắt qua suối, luôn dưới dòng sông... nhưng phần lớn nằm trên địa bàn rừng núi hoang vắng hoặc dân cư thưa thớt, khí hậu

khắc nghiệt..

Những Cán bộ Ngân hàng Kiến thiết biệt phái đã cùng các chiến sĩ, dân công, đồng bào dân tộc thiểu số trải qua vài ba mùa đông buốt giá suốt quá trình xây lắp và vận hành đường ống này nơi núi cao, rừng thẳm đó." (Ông Huỳnh Quang Huy kể lại trong Tài liệu phục vụ kỷ niệm 50 năm Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam)

Một cán bộ chuyên quản công trình B.12 là ông Nguyễn Xuân Vượng kể:

"Công trình xăng dầu cung cấp cho tiền tuyến được lấy mật danh là Công trình thủy lợi B.12. Tuyến ống bắt đầu từ Quảng Ninh (cảng B.12) và Lạng Sơn, qua các tỉnh Hà Bắc, Hải Hưng, Hà Tây, Ninh Bình, Thanh Hóa, Tây Nguyên đến tận miền Nam.

Trực tiếp cấp phát vốn xây dựng tuyến xăng dầu B.12 là Phòng cấp phát B.12 đặt tại Hội sở Ngân hàng Kiến thiết Việt Nam ở Hà Nội. Phòng do ông Thơ làm Trưởng phòng, các ông Tú, ông Hòa làm Phó Trưởng phòng và hai nhân viên. Các chi nhánh Quảng Ninh, Lạng Sơn... trực tiếp quản lý các xí nghiệp xây lắp nhận thầu thi công tuyến ống và phối hợp với Phòng cấp phát B.12 ở Trung ương trong việc giám sát chất lượng, tiến độ, khối lượng, nghiệm thu." (Ông Nguyễn Xuân Vượng kể với tác giả tại trụ sở Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam.)

Đến mùa xuân năm 1973, sau khi ký Hiệp định Paris, vấn đề đặt ra là phải triển khai gấp lực lượng ở phía Nam để chuẩn bị cho cuộc tổng tiến công. Đường ống xăng dầu từ cả Đông Trường Sơn và Tây Trường Sơn đã được kéo dài và gặp nhau tại ngã ba biên giới ở Plây Khốc. Từ đó đường ống được lắp đặt qua những đỉnh núi cao hàng nghìn mét, vượt qua A Lưới, qua Đá Bàn, tới Bù Lát, thuộc Tây Thừa Thiên rồi đi vào Bến Giàng, Tây Quảng Nam, vào đến tận Khâm Đức. Đến Kontum đường ống đi tiếp vào tới Đông Nam Bộ, mà trạm cuối cùng là trạm Bù Gia Mập.

Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên, Tư lệnh Binh đoàn Trường Sơn kể:

"Từ đây nhiên liệu đã thực sự thỏa mãn kịp thời cho vận tải, đảm bảo yêu cầu cơ động cao của các quân và binh chủng với mọi quy mô, mọi thời gian, mọi địa điểm, phục vụ đắc lực cho các chiến dịch." (Đồng Sĩ Nguyên. Đường Hồ Chí Minh - Một sáng tạo chiến lược của Đảng ta. Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 1999, sđd, tr.55.)

Đến lúc này, toàn bộ hệ thống vận tải đã có 16.455 xe cơ giới hoạt động. Do đó nhu cầu về nhiên liệu rất lớn, không thể tổ chức cung ứng theo hệ thống cũ. Đoàn 559 đã tổ chức cả một hệ thống các kho trạm cung ứng xăng, đặt mật hiệu là "Ô". Có hàng chục "Ô" được đặt rải rác trên hệ thống đường Hồ Chí Minh. Có 4 trung đoàn chuyên trách hệ thống ống và kho xăng dầu cung cấp cho các tuyến đường. Tổng số hệ thống kho là 50 kho đã chiến liên hoàn, có trữ lượng 27.050 m³ nhiên liệu, với 114 trạm bơm đẩy với công suất bơm 600-800 m³/ngày. (Con số của Đại tá Mai Trọng Phước, Cục trưởng Cục Xăng dầu, trong "Hồi ký Trường Sơn" . sđd, tr.333.)

Hệ thống đó được phân làm 4 phân đoạn :

1/ Trung đoàn 671 tuyến phía Đông đảm nhận tiếp dầu diesel tại Đông Hà, gọi là Ô 22, vận hành qua các trạm A Sầu, A Lưới, bơm tiếp vào trạm Ô 14. Trung đoàn này cũng có trách nhiệm tiếp nhận xăng dầu từ Bến Quang, đi qua Ô 11, Ô 15, Ô 16 cho tới Ô 19 của Khâm Đức thuộc Kontum.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Trung đoàn có 10 kho dự trữ với trữ lượng 6.800 m³, gồm 36 trạm bơm và cấp phát.

2/ Trung đoàn 592 thuộc tuyến phía Tây Trường Sơn tiếp nhận xăng dầu tại Ô 1 thuộc Quảng Bình, vận hành lên Bản Đông thuộc đường 9, Nam Lào, gọi là Ô 2, đi tới sát vùng 3 biên giới Đông Dương. Trung đoàn này có 13 kho với trữ lượng 6.900 m³, có 28 trạm bơm và cấp phát.

3/ Trung đoàn 532 tiếp nhận xăng từ Plây Khốc, Ô 10, đẩy theo đường ống tới Dakrông, vào tới Pô Cô. Trung đoàn này có 12 kho, trữ lượng 7.600 m³, Có 26 trạm bơm và cấp phát.

4/ Trung đoàn 537 tiếp nhận xăng từ Bắc Pô Cô, Ô 23 đẩy xăng vào Chưprông, Dakdam, Đức Lệ, vào tới Bù Gia Mập, tức là tới tận miền Đông Nam Bộ, gọi là Ô 30. Trung đoàn này có 11 kho, trữ lượng 5.750 m³, có 23 trạm bơm và cấp phát.

Với hệ thống phân bổ các trạm cấp phát và hệ thống đường ống liên hoàn như trên, Đoàn 559 đã đảm bảo cấp phát xăng cho 1 tiểu đoàn ô tô chỉ trong 1 giờ 30 phút. Trung bình mỗi ngày mỗi bình trạm trên hệ thống ống này đã cấp phát nhiên liệu cho 800 xe. Trên toàn tuyến, mỗi ngày cấp phát cho 15.800 xe, không còn có tình trạng ùn tắc xe, chờ đợi nguyên liệu...

3. Kết quả

Tính đến mùa xuân năm 1975, trải qua 7 năm xây dựng và phát triển, hệ thống đường ống xăng dầu đã có tổng chiều dài của ống dẫn là hơn 5.000 km, bắt đầu từ biên giới Việt - Trung và các cảng biển của miền Bắc kéo dài qua miền Trung đến tận Nam Bộ. Nhiều đoạn có tới 4 đường ống chạy song song, đảm bảo có thể cùng một lúc chuyển nhiều loại xăng dầu (xem bản đồ 4, 5, phụ bản).

Hầu hết các ống thép dẫn xăng dầu đều do các nước xã hội chủ nghĩa viện trợ cho Việt Nam, trong đó: Liên Xô 56 bộ, Trung Quốc 11 bộ, các nước khác 45 bộ (tất cả đều là ống thép đã chiến phi 100 mm). Nếu chỉ xét về chiều dài, thì có lẽ đây là hệ thống đường ống dẫn dầu dài nhất thế giới.

(Cho đến nay, có mấy hệ thống dẫn dầu được coi là dài nhất thế giới là: Canada - Mỹ, từ giàn dầu Alberta (Canada) đến thành phố Buffalo (Mỹ) dài 2.850 km; Transiberien của Nga đi từ Tnimaji đến Irkutsk dài 3.700 km. Hệ thống Trans - African Pipeline đi từ Arab Saudi tới Cameroun dài 3.560 km. Hệ thống Alaska đi từ vịnh Prudhoe đến cảng Valdeg dài 1.280 km.

Về chiều dài của Hệ thống ống xăng dầu trên Đường Hồ Chí Minh có nhiều con số khác nhau. Nếu tính từ điểm xuất phát của cả 2 nhánh Đông và Tây Trường Sơn tại Bến Quang (Quảng Bình) vào tới Bù Gia Mập, thì tổng chiều dài là 1.445 km. Nếu tính cả hệ thống ống dẫn từ các ngã Lạng Sơn, Móng Cái vào Nhân Mục rồi từ đây vào Quảng Bình, với nhiều nhánh hợp lưu, nhiều nhánh phân chia, nhiều đoạn song song, nhiều đoạn nối ngang... thì tổng số chiều dài của đường ống lên tới trên 5.000 km.)

Trên toàn bộ hệ thống này, đã có tới 114 trạm bơm đẩy, có hơn 100 kho xăng dầu, có sức chứa trên 300.000 m³. Bộ đội xăng dầu đã phát triển thành 9 trung đoàn đường ống, 2 trung đoàn công trình, 1 trung đoàn thông tin, 2 nhà máy cơ khí, 3 tiểu đoàn xe vận tải. Sự nghiệp này cũng là một huyền thoại. Nó góp phần quyết định cho sự nghiệp vận chuyển chi viện cho miền Nam . (Mai Trọng Phước. Tuyến đường ống xăng dầu... Trong Đường Hồ Chí Minh một sáng tạo chiến lược, sđd, tr.333.)

Theo Tổng kết Chiến tranh Cách mạng Việt Nam 1945- 1975 thì trong 7 năm 1968-1975, đã chi viện cho miền Nam 5,5 triệu m³ xăng dầu.

(Chiến tranh Cách mạng Việt Nam, sđd, tr.571. Ông Nguyễn Kỳ Phong đã lưu ý thấy sự khác biệt quá lớn giữa con số này với con số của Nguyễn Việt Phương trong Đường Hồ Chí Minh huyền thoại, sđd, tập 2, tr.29S là 118.332 tấn trong 10 năm.

Ngay trong cuốn Chiến tranh Cách mạng Việt Nam, tr.601 thống kê tổng số trọng lượng viện trợ về lương thực thực phẩm, quân trang, xăng dầu... của các nước cho Việt Nam chỉ là 1.101.346 tấn. Vậy theo Nguyễn Kỳ Phong thì con số 5,5 triệu m³ ở tr.571 là vô nghĩa" (NKP, trong Dòng sử Việt, sđd. tr.23).

Tác giả chưa thể kiểm chứng con số này. Nhưng xin lưu ý mấy khía cạnh:

1. Trong thời kỳ chiến tranh, mức viện trợ xăng dầu của Liên Xô và Trung Quốc cho Việt Nam là vào khoảng gần 2 triệu tấn/năm, lương thực khoảng 0,5 triệu tấn/năm. Vậy con số 1,1 triệu tấn viện trợ các loại trừ vũ khí trong suốt 20 năm có lẽ là không hợp lý.

2. Riêng về xăng dầu thì ngoài các nước XHCN, Việt Nam còn được viện trợ vay nợ của nhiều nước khác: Algérie, Indonesia, Iraq...

Do đó, theo các chuyên gia kỳ cựu của Ngân hàng Đầu tư và Phát triển, nơi trực tiếp cấp vốn cho hệ thống đường ống xăng dầu này, thì con số trên 5 triệu tấn cho miền Nam là gần sát (tác giả trực tiếp hỏi chuyện các ông Nguyễn Văn Doãn, Trinh Ngọc Hồ, nguyên Tổng Giám đốc, bà Vân Anh, nguyên Kế toán trưởng của ngân hàng này thời chiến tranh).)

Ngày 17/02/1975, Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã gửi điện khen ngợi bộ đội xăng dầu:

"Sau một thời gian lao động khẩn trương, vượt qua nhiều khó khăn trong công tác, các đồng chí đã hoàn thành thắng lợi việc xây dựng một tuyến xăng dầu rất dài từ hậu phương ra tiền tuyến. Thành tích đó có ý nghĩa to lớn, góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho nhiệm vụ chiến đấu của quân và dân ta trên khắp chiến trường.

Thường vụ Quân ủy Trung ương rất vui mừng và khen ngợi công lao đó của toàn thể cán bộ, chiến sĩ, công nhân viên ngành xăng dầu quân đội”.

Sự khâm phục của Thủ tướng Chu Ân Lai được Đại tá Phan Tử Quang kể lại: Trong thời kỳ chiến tranh, một lần tôi được làm việc với Thủ tướng Chu Ân Lai, ông nói:

“Tôi không ngờ là Việt Nam lại làm được đường ống xăng dầu dài đến 5.000 km” và ông đã cử một phái đoàn gần 20 kỹ sư và tiến sĩ về đường ống xăng dầu đi tham quan từ Hà Nội theo đường ống đến Mụ Giạ.”

Còn phía Mỹ? Người viết đã trực tiếp hỏi một chuyên gia về lịch sử chiến tranh Việt - Mỹ là ông Nguyễn Kỳ Phong ở Washington xem phía Mỹ đã biết gì về những hệ thống đường ống dẫn dầu trên đường Hồ Chí Minh, và được ông trả lời :

"Mỹ biết rõ hệ thống đường ống và những tiến trình xây dựng con đường đó. Tuy nhiên, Mỹ quan sát hệ thống đó một cách gián tiếp bằng nhiều cách:

1/ Cho những đơn biệt kích theo dõi các đoàn xe di chuyển trên các con đường và đã gián tiếp thấy những hoạt động xây cất những ống dẫn dầu này. Nhưng quân lệnh không cho phép các toán biệt kích này đánh phá. Phần lớn họ chỉ có nhiệm vụ đếm bao nhiêu chuyến xe lên xuống, nghe lén đường điện thoại của các binh trạm, thăm định lại các tọa độ quan trọng (tọa độ của những sensor, tọa độ của những kho chứa hàng và binh trạm). Vì vậy, họ chỉ báo cáo lại cho cấp trên về hệ thống đường ống mà không hành động gì.

2/ Còn kế hoạch đánh phá đường ống thì nằm trong kế hoạch chung nhằm ngăn chặn ở các tuyến xâm nhập để ít tổn kém hơn về bom đạn."

Chương 3 **ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN**

Như trên đã nói, ngay trong thời kháng chiến chống Pháp, đã có nhiều chuyến tàu và thuyền buồm chuyên chở vũ khí từ miền Bắc vào miền Nam, từ miền Trung vào miền Nam, từ Thái Lan về Nam Bộ. Từ khi bước vào cuộc kháng chiến chống Mỹ, cũng từ năm 1959, một đơn vị đặc nhiệm nữa được giao nhiệm vụ mở một con đường trên biển để tiếp tế cho miền Nam.

Đơn vị được giao nhiệm vụ này thuộc Tổng cục Hậu cần, thành lập vào tháng 07/1959. Do đó, đơn vị này có biệt danh là Đoàn 759. Ban đầu chỉ là một đơn vị nhỏ cỡ tiểu đoàn - Tiểu đoàn 603, do Thượng úy Lưu Đức chỉ huy. Tiểu đoàn này đặt tại cửa sông Gianh, tỉnh Quảng Bình, được tổ chức dưới hình thức "Tập đoàn đánh cá sông Gianh".

(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 Đại tướng Văn Tiến Dũng một người thành thạo về việc đóng tàu tên là Ngô Năm, trước đây là công nhân kỹ thuật ở xưởng đóng tàu Ba Son, có khả năng thiết kế, sửa chữa các tàu đi biển. Đại 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 (Bộ Tư lệnh quân khu IX Bảo đảm giao thông vận tải... Trích trong Bảo đảm..., sdd. Tr 31-32).)

Tập đoàn đánh cá này không dùng tàu thuyền của vùng sông Gianh, mà lại bí mật ra tận Nghệ An đặt làm những loại thuyền gỗ hai đáy, theo mẫu mã do một cán bộ của Ban Thống nhất Trung ương đưa, khác hẳn các thuyền ngoài Bắc.

Nơi được giao đóng 10 con thuyền đầu tiên vào cuối năm 1959 là làng Trung Kiên, xã Nghi Thiết, huyện Nghi Lộc, Nghệ An. Đến nay, hai trong số những người tham gia đóng những con tàu đó là các ông Võ Văn Nhậm và Phan Anh Phúc vẫn còn sống. Ông Nhậm kể lại:

"Hồi đó có ai nói đến tàu không số với đường Hồ Chí Minh trên biển đâu. Bí mật mà! Chúng tôi chỉ được thông báo là đóng tàu đánh cá, tàu được đóng hai đáy để cất vật dụng tránh cướp biển. Nói thế

chứ chúng tôi đều biết, mình đang làm nhiệm vụ đặc biệt. Anh em thì thăm với nhau, tàu phục vụ miền Nam đấy." (Theo báo Lao động, số 99, ngày 03/05/2007.)

Đến ngày 23/10/1961, Bộ Quốc phòng ra Quyết định số 97/QĐ do Trung tướng Hoàng Văn Thái, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng ký, về việc thành lập Đoàn 759 trực thuộc Bộ Quốc phòng, cử Trung tá Đoàn Hồng Phước làm Đoàn trưởng, Võ Huy Phúc làm Chính ủy. Thượng tá Võ Bẩm được giao nhiệm vụ làm Tư lệnh Đoàn 759, vì chính ông cũng là người đã từng đi biển vận chuyển vũ khí trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp, và ông cũng là người đưa ra kiến nghị với Bộ Quốc phòng tổ chức lại tuyến đường này.

Lúc mới thành lập, Đoàn 759 chỉ có 38 cán bộ, trong đó có 20 người vừa từ chiến trường Nam Bộ ra.

Tháng 08/1963, Quân ủy Trung ương quyết định giao Đoàn 759 cho Quân chủng Hải quân và đến ngày 29 tháng 1 năm 1964 thì đổi phiên hiệu Đoàn 759 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 đường Hồng Bàng, Hải Phòng.

Cuộc thử thách đầu tiên là vào Tết âm lịch năm 1960, tức ngày 27 tháng Giêng năm đó. Chiếc tàu đầu tiên xuất phát chở theo 5 tấn súng và đạn 500 kg vãi, 400 kg nylon đi mưa, một số lớn thuốc men, đặc biệt là thuốc chống sốt rét.

Một bức điện đã được đánh đi từ Trung ương:

"Gửi Tỉnh ủy Quảng Nam,

Trung ương gửi cho các đồng chí Quảng Nam một số súng bằng đường biển. Thuyền sẽ vào bến Hồ Chuối dưới chân đèo Hải Vân. Hãy cử người đón từ đêm mừng 1 Tết âm lịch. Nhận được, báo cáo..." (Nguyễn Ngọc. Có một con đường mòn trên biển Đông. Nxb Trẻ, Tp. HCM, 2000, tr. 22.)

Người đi đón là Trưởng ban Quân sự Tỉnh ủy Quảng Nam - Nguyễn Chơn. Chờ đợi cả tháng trời không thấy tàu đến. Con tàu đó đã bị địch bắt ngay khi mới tới chân đèo Hải Vân. Toàn bộ số hàng mang theo phải thả xuống biển để phi tang. Năm người đi trên tàu đều bị bắt, bốn người hy sinh, một người bị đày ra Côn Đảo và bị địch tra tấn nhiều năm nhưng không khai báo, mãi đến 1974 sau Hiệp định Paris mới được trả về...

Rút kinh nghiệm chuyến tàu đầu tiên thất bại, Đoàn 759 phải tính toán một hình thức tổ chức chặt chẽ và thông minh hơn. Để thực hiện được vận tải trên biển:

1/ Phải thăm dò đường đi nước bước, phải tổ chức những chuyến đi trinh sát để biết quy luật hoạt động của đối phương, phải chọn những tuyến đường và những thời điểm tốt nhất...

2/ Phải có những loại tàu vận tải thích hợp, vừa giống thuyền đánh cá của từng vùng, vừa che giấu được vũ khí, vừa phải có những thiết bị cần thiết để tự vệ, vừa có cách để thủ tiêu tàu nếu cần.

3/ Phải tổ chức thủy thủ đoàn giàu kinh nghiệm, hiểu địa phương, hiểu luật đi biển, những thủy thủ đó vừa rất can trường, vừa tuyệt đối trung thành, như một đội quân cảm tử.

4/ Quan trọng nhất là tổ chức các bến bãi tiếp nhận. Chuẩn bị tốt việc tiếp đón và bốc dỡ nhanh để tàu kịp ra khơi.

1. Thăm dò và xác định phương án

Đầu năm 1961, Quân ủy Trung ương quyết định phải dùng những cán bộ và chiến sĩ vốn là dân sở tại mới thông thạo đường đi nước bước và mới tránh được hệ thống tuần tra của đối phương. Quân ủy Trung ương điện vào các tỉnh ven biển phía Nam yêu cầu mỗi tỉnh cử một thuyền ra Bắc.

Nội dung bức điện mật gửi từ Trung ương:

"Gửi Trung ương Cục và tất cả các tỉnh ven biển miền Nam, các tỉnh tổ chức bí mật cho thuyền vượt biển ra Bắc báo cáo tình hình bến bãi, tình hình địch bố phòng ven biển và tuần tiển trên mặt biển. Rồi trực tiếp dẫn tàu vào ..."

Bí thư Khu ủy miền Tây, Nguyễn Thành Thơ nhớ lại:

"Tôi nhớ đầu năm 1961 có điện từ Trung ương vào. Chỉ được nhận chứ không được đánh đi, nội dung bức điện là báo Thường vụ Khu ủy chúng tôi phải tổ chức cho người đi đường biển ra Hải Phòng, ngoài đó sẽ đón để bàn việc đưa vũ khí đi vô. Chúng tôi thấy việc này quan trọng vô cùng, nên bàn kế hoạch để ba tỉnh ủy chọn ba đồng chí trung kiên đi biển giỏi. Vĩnh Bình giới thiệu đồng chí Nguyễn Thanh Lồng, Bạc Liêu giới thiệu đồng chí Bông Văn Dĩa; Rạch Giá giới thiệu ông Tư Mau. Chúng tôi làm việc với từng đồng chí giải quyết yêu cầu để lên đường". (Bông Văn Dĩa chính là người mà ngay từ năm 1947 đã điều khiển thuyền buồm đi Thái Lan để mua vũ khí rồi chở về cho Nam Bộ.)

Vào khoảng giữa năm 1961, những "con cá kình" của sông biển Nam Bộ đã mở đường đột phá ra Bắc:

- Hai con tàu của Bến Tre do Đặng Bá Tiên và Lê Công Cẩn lên đường. Ngày 09/06 năm đó, một chiếc đã cập vào Hà Tĩnh, ngày 28/08 một chiếc đã cập vào Thanh Hóa.

- Tàu của Cà Mau do Bông Văn Dĩa phụ trách xuất phát từ Cà Mau, đến ngày 07/08 đã vào cửa sông Nhật Lệ.

- Tàu của Trà Vinh do Thuyền trưởng Nguyễn Thanh Lồng và Thuyền trưởng Hồ Văn In dẫn đầu, bị dạt sang Ma Cao, cuối cùng được đưa về Quảng Châu và theo đường bộ về Hà Nội.

- Tàu của Bà Rịa do Nguyễn Văn Phe dẫn đầu, dạt sang Hải Nam và đến giữa năm 1962 mới về tới miền Bắc...

Những chuyến đi mở đường kể trên đã giúp cho bản thân các thủy thủ hiểu được tình hình trên biển, quan trọng hơn nữa là giúp cho Trung ương kiểm nghiệm được các tình huống để tìm ra giải pháp. Tổng Bí thư Lê Duẩn đã trực tiếp gặp các đoàn thủy thủ và trao đổi để nắm bắt tình hình. Các tướng

Nguyễn Văn Vịnh, Trần Văn Trà đã cùng các đoàn bàn định kế hoạch cụ thể. Chủ tịch Hồ Chí Minh cũng đã dành thì giờ tiếp các thủy thủ và căn dặn: "Mỹ có thể đưa quân vào, phải chuẩn bị lâu dài để đánh thắng quân đội có trang bị hiện đại của Mỹ nữa..." (Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân. Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 2001. tr.28-30.)

Sau khi trao đổi kỹ với các đoàn, Quân ủy Trung ương quyết định: Về phương tiện, miền Bắc sẽ đóng tàu để đảm bảo về mặt kỹ thuật đi biển, đảm bảo nguy trang tối đa để tránh sự kiểm soát của địch. Đội hình do Đoàn 759 phụ trách. Điều quan trọng là thăm dò bến bãi và cách thức đưa vũ khí lên bờ. Quân ủy Trung ương quyết định cử một tàu trở lại miền Nam, do Thuyền trưởng Bông Văn Dĩa phụ trách để thăm định một trong ba phương án sau đây:

1/ Lấy các đảo Thổ Chu, Phú Quốc, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà làm căn cứ để xây dựng hầm cất giấu vũ khí. Tàu từ ngoài Bắc đưa "hàng" về đó rồi các tàu thuyền trong đất liền ra chở dần về.

2/ Chọn một số điểm thuộc khu vực Hòn Chuối hay các cửa sông để thả hàng xuống biển. Sau đó sẽ dùng thuyền đánh cá để vớt hàng lên đưa vào bờ.

3/ Nếu hai phương án trên không thuận lợi thì chọn phương án dự phòng: Tìm một số cửa sông thuộc khu vực Cà Mau để đưa thẳng hàng vào.

Tháng 04/1962, Bông Văn Dĩa trở vào Nhật Lệ và sử dụng chính chiếc tàu mà năm trước anh đã đi ra để trở vào Nam. Trong chuyến trở về Nam lần này, thuyền chưa mang vũ khí. Riêng Bông Văn Dĩa đã mang về một khẩu súng ngắn do chính Chủ tịch Hồ Chí Minh tặng anh trước lúc khởi hành. Sau 10 ngày; ngày 18/04, anh đã vào cửa Bồ Đề thuộc Cà Mau. Tới nơi, Bông Văn Dĩa báo cáo với Khu ủy để tổ chức thăm dò ba phương án kể trên.

"Sau khi nghe báo cáo tình hình và ý kiến chỉ đạo của Trung ương, Khu ủy Khu IX quyết định thành lập một đơn vị chuyên trách "chỉ đạo công tác vận tải chiến lược đường biển", lấy phiên hiệu là HN75. HN75 có nhiệm vụ khảo sát toàn bộ vùng biển khu vực Cà Mau, xác định bến bãi tiếp nhận hàng, báo cáo kết quả cho Khu ủy."

Qua thăm dò thì thấy phương án 1 và 2 không thể thực hiện được. Vì tàu tuần tiểu của đối phương dày đặc, nếu đưa vũ khí lên đảo rồi mới đưa vào đất liền thì thời gian có mặt ở ven biển dài hơn và xác suất chạm trán với địch rất cao. Vì lẽ đó, HN75 đề nghị cho chọn phương án 3. Lý do là: có thể lợi dụng thời cơ tàu phóng thẳng vào bến bãi trên đất liền, rút ngắn thời gian bị địch phát hiện, sau đó lại để cất giấu cả tàu thuyền lẫn vũ khí.

"Theo đề xuất của Tổ trình sát HN75, Khu ủy đồng ý chọn các điểm ven biển Cà Mau làm bến tiếp nhận, với điều kiện phải di dân ra khỏi các cửa sông, rạch từ biển vào 5 đến 10 km, ổn định vành đai bên ngoài căn cứ. Lấy sông Vàm Lũng và Kiến Vàng làm 2 bến tiếp nhận chính. Sông Rạch Gốc, sông Bồ Đề cùng với rạch Cái Bần và Rạch Già làm bến dự bị."

Tháng 07/1962. Trung ương có lệnh gọi Bông Văn Dĩa trở ra để báo cáo.

Để đề phòng rủi ro, Khu ủy Khu IX đã cử 2 tàu ra Bắc để báo cáo, đề phòng có tàu bị trục trặc ngang đường. Quả nhiên, chiếc tàu do Phan Văn Nhờ, tức Tư Mau phụ trách, xuất phát ngày

24/07/1962 ra đến Đà Nẵng ngày 30/07 thì bị địch bắt giữ. Chiếc tàu thứ hai do Bông Văn Dĩa phụ trách đi sau (ngày 26/07/1962) thì đã thoát, cập bờ biển Nam Định ngày 1 tháng 8 và ngay sau đó được đưa lên Hà Nội. Ngày 2/08 anh làm việc với lãnh đạo Quân ủy Trung ương và trực tiếp trao đổi với Tổng Bí thư Lê Duẩn

Phương án đưa tàu vào cửa sông đã được lựa chọn. Về tàu, sẽ dùng tàu do xưởng đóng tàu Hải Phòng đặc chế cho công việc này. Tàu sẽ vào các cửa sông Nam Bộ và tổ chức bến bãi ở đó để tiếp nhận vũ khí. Quân ủy Trung ương và đích thân Tổng Bí thư Lê Duẩn đã lựa chọn Bông Văn Dĩa phụ trách chiếc tàu đầu tiên chở vũ khí vào Nam. Tổng Bí thư nói:

"Sẽ giao cho đồng chí dẫn đường đi chuyển đầu tiên. Đồng chí sang Bộ Tổng Tham mưu kết hợp kế đường cho con tàu sẽ vào Cà Mau."
Chiếc tàu đầu tiên này mang tên "Phương Đông 1", do Bông Văn Dĩa làm Chính trị viên, Lê Văn Một làm Thuyền trưởng và 10 thủy thủ

Lê Văn Một là ai? Ở trên đã nói về Bông Văn Dĩa, một thuyền trưởng tài ba đầy kinh nghiệm. Vậy tại sao chuyển đi đầu tiên quan trọng nhất này, thuyền trưởng lại là Lê Văn Một?

Thực ra Bông Văn Dĩa và Lê Văn Một đã từng là một cặp bài trùng khăng khít, tuyệt vời từ những ngày đầu kháng chiến chống Pháp. Từ năm 1946 - 1947 hai người đã từng "cùng hội cùng thuyền" trong việc vận chuyển vũ khí bí mật từ Thái Lan về Nam Bộ trong đơn vị Bộ đội hải ngoại Cửu Long nổi tiếng thời đó. Sự phân công giữa hai người ngay từ thời đó đã là: Lê Văn Một - Thuyền trưởng, Bông Văn Dĩa - Chính trị viên.

Nhưng xuất thân của hai người thì rất khác nhau. Bông Văn Dĩa xuất thân từ một gia đình nông dân, chuyên về sông biển, chài lưới. Còn Lê Văn Một thì xuất thân từ một gia đình quyền quý, dân Tây (vào làng Tây). Cha của Lê Văn Một chính là ông Lê Văn Giỏi, Đốc học của tỉnh Mỹ Tho. Vào làng Tây, lại làm đốc học, hẳn là giàu có: Có một biệt thự sang trọng ở tỉnh Mỹ Tho.

Lê Văn Một mang tên Tây là Abel Rene và theo học trường Tây. Đến tuổi vị thành niên, anh theo học trường Thủy quân của Pháp. Khi tốt nghiệp anh được biên chế trong đội lính thủy Pháp trên chiếc tuần dương hạm lớn nhất của Pháp ở Đông Dương thời đó là chiếc Lamottet Picquet.

Nhưng con đường của Abel Rene cũng giống như con đường của biết bao trí thức, điền chủ và quan chức ở Nam Bộ: Do Pháp đào tạo, làm cho Pháp, hưởng bao nhiêu bổng lộc của Pháp, nhưng không chịu được ách thống trị Pháp. Đi trên chiếc tuần dương hạm khắp đó đây, Abel Rene vẫn chưa tìm được đường đi cho đời mình. Khi cách mạng bùng nổ, anh đã thấy con đường đó: Anh cùng bạn bè trên chiếc hạm quyết định đánh chìm con tàu rồi đi theo kháng chiến.

Tìm đến kháng chiến, anh gặp nhà lão thành cách mạng Dương Quang Đông, người đang tổ chức những chuyến đi biển phía Tây để tiếp tế cho cách mạng. Anh gặp Bông Văn Dĩa trong công việc này và hai người bắt đầu gắn bó với nhau trên con tàu Chiến Thắng, mà anh là Thuyền trưởng, Bông Văn Dĩa là Chính trị viên. Sang Thái Lan, anh gặp một gia đình người Thái rất có cảm tình với cách mạng Việt Nam, không những đã nuôi nấng anh mà còn dùng nhà mình làm cơ sở như một trạm trung chuyển để đưa vũ khí từ đó về miền Nam.

Tình cảm đối với một nước Việt Nam đang vùng lên chiến đấu cho độc lập tự do, lại do phong cách

của Lê Văn Một, một thủy thủ có học vấn, nghĩa khí... đã đưa gia đình người Thái tới một quyết định: gả con gái cho Lê Văn Một... Sau đó đôi bạn Việt - Thái trở về Việt Nam tham gia kháng chiến. Cô gái Thái trở thành bộ đội cụ Hồ. Hai con trai sinh đôi của anh sau đó cũng đi bộ đội.

Tới ngày tập kết, Lê Văn Một ra Bắc nhận nhiệm vụ mới, để lại vợ và hai con nhỏ ở miền Nam.

Ngoài Bắc, Lê Văn Một được phân công phụ trách trưởng bến của cảng Cẩm Phả. Đến khi có chủ trương đưa cán bộ miền Nam tập kết về phục vụ chiến trường B, thì đương nhiên Lê Văn Một đứng số 1 trong danh sách mà Đoàn 759 tính đến, vì anh là một thuyền trưởng được đào tạo căn bản, lại từng kinh qua chiến đấu 9 năm ở miền Nam. Lần ra Bắc thứ nhất, Bông Văn Dĩa đã tìm gặp anh ở Cẩm Phả. Lần này, "cặp bài" đó lại bắt tay cùng nhau thực hiện một chuyến đi mở đường...

Trong nhật ký của Lê Văn Một, anh kể rằng mình từ già đơn vị lại bến cảng Cẩm Phả, trở về căn cứ bí mật của Đoàn 759 tại Hải Phòng, có mật danh là Z10. Tại đây, anh bắt đầu một cuộc sống mới: về công việc, anh được đưa đi tham gia những lớp huấn luyện bắn súng các loại: súng ngắn, súng trường, trung liên và cả đại liên. Chế độ ăn uống được ưu đãi để bồi dưỡng trước khi đi một chặng đường gian nan. Mức ăn của giám đốc bến cảng Cẩm Phả lúc đó là 0,6 đ/ngày thì bây giờ được ăn 1,8 đ/ngày, trước khi đi thì 3,5 đ/ngày. Trong giờ nghỉ được đọc các loại sách báo nói về những người anh hùng hy sinh cho Tổ quốc như: Thép đã tôi thế đấy của N. Ostrovsky, Viết dưới giá treo cổ của J. Fucík...

Tàu "Phương Đông 1" rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng) ngày 11/10. Ra bến tiền thủy thủ đoàn có Phó Thủ tướng Phạm Hùng, Bí thư Trung ương Cục Bộ trưởng Ngoại giao Ung Văn Khiêm, Đại tướng Nguyễn Chí Thanh, Trung tướng Trần Văn Trà, Bộ trưởng Bộ Giao thông Phan Trọng Tuệ và Ban lãnh đạo Đoàn 759. Riêng với Lê Văn Một thì những người như Ung Văn Khiêm Bộ trưởng Bộ Ngoại giao, Bộ trưởng Bộ Giao thông Phan Trọng Tuệ, Thứ trưởng Bộ Văn hóa Hà Huy Giáp... đều là những người mà anh đã từng chở trên thuyền của mình thời kỳ 1948-1949 từ Thái Lan về Nam Bộ ..

Chỉ 5 ngày sau, sáng sớm ngày 16/10 đoàn đã vào tới cửa Vàm Lũng, Cà Mau. Đây là chiếc tàu đầu tiên chở vũ khí vào Nam an toàn.

Thuyền trưởng Lê Văn Một viết trong Nhật ký về lúc tàu nhỏ neo:

“22 giờ 30 đêm 11 tháng 10 năm 1962. Tàu nổ máy rời miền Bắc chở hơn 30 tấn vũ khí về Nam sau hơn 7 năm ở miền Bắc. Tàu tiến từ từ, chạy máy nhỏ rẽ sóng lướt ra khơi, xa dần chiếc thuyền anh em ở lại đang vẫy tay chào tiễn biệt...” (Nhật ký Lê Văn Một. Thuyền trưởng tàu không số đầu tiên trên biển Đông. Nxb Trẻ)

Hồi ký Bông Văn Dĩa:

“Đoàn 125 giao cho chúng tôi một tàu trọng tải 30 tấn. Đêm 09/10/1962 chúng tôi cho hàng và vũ khí xuống tàu lại bến Đồ Sơn. 8 giờ đêm ngày 11/10 chúng tôi rời bến Đồ Sơn... Đến 6 giờ sáng 16/10/1962 tàu chúng tôi vào cửa Vàm Lũng, xã Tân An... Khi tàu lọt vào cửa Vàm Lũng thì tôi lập tức báo tin vui cho đoàn 125 và Trung ương biết. Chúng tôi đưa tàu tới nơi quy định là Chùm Gọng, lập tức cho ghe thuyền bốc sang hàng, vũ khí rời đi nơi khác, xa tàu đậu.

Kể đó Trung ương báo tin cho biết, phải liên tiếp đón 3 tàu đi theo con đường đồng chí Dĩa đã đi...

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Việc đón 3 tàu sau cũng được chu đáo và an toàn tốt đẹp ..." (Lưu trữ gia đình Bông Văn Dĩa.)

Đó là tâm trạng của người đi. Còn những người ở lại? Vì không trực tiếp nếm trải những sự kiện trên hành trình, nên thay cho vất vả là những nỗi lo lắng giày vò ruột gan. Trong Hồi ký Bông Văn Dĩa nói là đã báo tin ngay cho Trung ương. Nhưng do phải qua nhiều khâu của Cơ yếu, nên phải 3 hôm sau, tức ngày 19/10, Khu IX mới báo tin này ra Trung ương.

Tướng Đồng Văn Cống nguyên Cục trưởng Cục Tác chiến, kiêm Trưởng phòng B Quân ủy Trung ương, lúc đó là người được giao trực tiếp theo dõi diễn biến của con tàu Không số đầu tiên. Ông kể lại:

"Người đi rất lo lắng. Người ở lại còn lo lắng hơn. Theo dự kiến, đi 5 ngày thì đến. Nhưng sáng nào cứ đến giờ giao ban thì Đại tướng Võ Nguyên Giáp cũng hỏi thế nào rồi? Mới đi 1 ngày, đến ngày thứ 2 ông đã hỏi. Ngày thứ 3, thứ 4, thứ 5, sáng nào ông cũng hỏi. Tôi sốt ruột nhưng chỉ biết lắc đầu. Sau đó cả những ngày thứ 6, thứ 7, thứ 8 cũng không có tin lúc gì. Tôi là người trực tiếp theo dõi hàng ngày, càng bồn chồn lo lắng. Điện đánh đi không có trả lời. Không biết họ sống hay chết!

Mãi sáng ngày 19/10/1962, tức 9 ngày sau, mới có tin tức. Sáng hôm đó, Quân ủy Trung ương đang họp giao ban ở nhà khách 28 Cửa Đông. Tôi bước vào, Đại tướng ngẩng đầu nhìn tôi dăm dăm. Lần này thì tôi gật đầu, mặt tươi tỉnh, Đại tướng đứng dậy ôm chầm lấy tôi, ông khóc. Đại tướng liền cho tạm nghỉ cuộc họp, kéo tôi qua phòng bên để nghe rõ tình tiết. Tôi đưa bức điện của Bí thư Khu IX, tức anh Phạm Thới Bường.

"Tàu Lê Văn Một, Bông Văn Dĩa đã về đến nơi!

An toàn, đầy đủ!

Các đồng chí trên tàu đều khỏe mạnh."

Một tay vuốt ngực, một tay vỗ vai tôi, Đại tướng Võ Nguyên Giáp nói " Thôi, cho nghỉ họp để ăn mừng thắng lợi đầu tiên..."

Sau chuyến đi của Bông Văn Dĩa và Lê Văn Một vào Cà Mau ngày 16/10/1962, các chuyến tàu mang tên Phương Đông 2, Phương Đông 3, Phương Đông 4 cũng lần lượt lên đường và vào tới Cà Mau an toàn.

Cùng trong thời điểm đó, các bến khác cũng đã nhận được tàu vào: Trà Vinh đón chiếc tàu sắt đầu tiên vào bến an toàn ngày 24/03/1963. Bến Tre cũng đón chuyến tàu sắt đầu tiên vào bến 28/06/1963 (có tài liệu nói ngày 26/06). Bà Rịa đón chuyến tàu đầu tiên cập bến đêm 03/10/1963.

Như thế là cả bốn cụm bến đều đã khai thông thành công.

2. Đóng tàu và tổ chức đoàn đi

Về phương tiện vận chuyển không thể sử dụng những chiếc thuyền đánh cá đơn sơ, mà phải thiết kế những tàu chuyên dụng cho loại vận tải này, trang bị máy và các thiết bị đảm bảo tối ưu, lại phải tạo dáng giống như loại thuyền đánh cá của ngư phủ phía Nam, nhưng hai đáy, trên là ngư cụ, dưới là

kho bí mật. Mỗi vùng có một loại thuyền đánh cá khác nhau, thuyền chở vũ khí đến vùng nào phải có dáng giống thuyền đánh cá của vùng đó.

Lại phải chọn những máy có mác của phương Tây để nhờ bị khám xét không bị lộ tung tích. Tuy nhiên, đi tìm khắp miền Bắc chỉ kiến được một chiếc máy hiệu Grey Marin của Mỹ, 220 CV. Còn lại phải dùng loại máy Skoda của Tiệp, gần giống loại máy của Mỹ, Nhật. Các tàu nhất thiết phải trang bị bộc phá đặt ở mũi, ở máy và đuôi tàu, tổng cộng khoảng trên dưới 1 tấn. Khi bị vây bắt, tùy tình huống phải cho nổ theo phương pháp hẹn giờ 15-30 phút để phá tan hoàn toàn chiếc tàu, không để lại một dấu tích nào.

Từ 1960, việc đóng tàu được giao cho Xí nghiệp đóng tàu số 1 Hải Phòng. Đó là một đơn vị tuyệt mật, người ngoài không biết, cán bộ và công nhân đóng tàu cũng không biết công dụng của con tàu là gì, chỉ làm theo thiết kế.

Tháng 08/1962, tại đây đã ra đời những con tàu gỗ đầu tiên loại 30-50 tấn được chế tạo dành riêng cho Đoàn 759. Đến tháng 03/1963 cùng tại đây đã hạ thủy những con tàu đầu tiên bằng sắt. Ngay sau đó, ngày 17/03/1963 chuyên tàu sắt đầu tiên chở 44 tấn vũ khí rời Đồ Sơn và đêm 24/03 đã cập bến Trà Vinh an toàn. (Thiếu tướng Trần Ngọc Thỏ. Đường Hồ chí Minh trên biển, một kỳ tích...)

Những năm sau, do yêu cầu vận chuyển lớn, trọng tải cả trăm tấn, thì Trung Quốc đã giúp Việt Nam trang bị những loại tàu này... Về sau, theo yêu cầu đặc biệt của Việt Nam, các nước bạn đã trang bị cho Việt Nam những tàu sắt có trọng tải cỡ 100 tấn, được lắp những bộ phận giảm thanh hiện đại, đảm bảo trong vòng ngoài 200 mét không nghe thấy tiếng máy chạy. Tính đến năm 1975, tổng số tàu vận tải hải quân được nước bạn viện trợ là: Trung Quốc - 127 chiếc, Liên Xô - 21 chiếc. (Đại tá Trần Tiết Hoạt. Nguồn chi viện lo lớn của Liên Xô, Trung Quốc và các nước XHCN, Nguyệt san Sự kiện và nhân chứng. Số 4-2005)

Về thủy thủ đoàn, nhất là các thuyền trưởng đã được tuyển chọn rất kỹ từ các đơn vị miền Nam tập kết đang công tác trong các đơn vị quân đội nông trường, ngư trường... Đó phải là những người sinh ra và lớn lên ở địa phương, hầu hết đã có kinh nghiệm trong nghề đi biển tại các tỉnh miền Nam. Họ phải thuộc từng con nước, từng lòng lạch, từng rặng núi để ngay cả trong đêm dù nhìn từ xa bờ vẫn có thể đoán biết được bến ở đâu bãi ở đâu ...

Trong số các thuyền trưởng, có một số đã từng tham gia vận chuyển vũ khí trong thời kháng chiến chống Pháp.

Đó là Bông Văn Dĩa ở Cà Mau và Lê Văn Một ở Mỹ Tho. Hai người đã từng nổi tiếng dày dạn trong thời kháng chiến chống Pháp, năm 1947 đã từng dùng thuyền buôn sang tận Thái Lan mua vũ khí về, rồi đã từng đưa Bí thư Xứ ủy Nam Kỳ Lê Duẩn cùng nhiều cán bộ lãnh đạo ngang dọc khắp Cà Mau, Bạc Liêu, U Minh, Đồng Tháp, có lần đâm ra tận Côn Đảo.

Đó là Đặng Văn Thanh, cậu bé đã từng làm nghề lặn ở mũi Cà Ná từ năm 8 tuổi, lớn lên đi bộ đội đảm nhận chuyên chở vũ khí bằng những chiếc thuyền con suốt trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp, ngang dọc khắp Phú Yên, Khánh Hòa, Mũi Né...

Đó là Tư Mau, con cá kình của biển Rạch Giá, dám cả gan tổ chức công khai những thuyền đánh cá ngay trên bến cá Rạch Giá để chở vũ khí từ Bắc vào ...

Phương thức hoạt động của tàu là hợp pháp và bất hợp pháp, lấy hợp pháp làm chính. Do đó, công tác nguy trang khéo và giữ bí mật là tối hệ trọng. Để thực hiện điều trên, Đoàn đã đề ra những nguyên tắc sau đây:

- Đoàn bộ thì "nội bất xuất, ngoại bất nhập".
- Ở tàu thì "Lai vô ảnh, khứ vô hình".
- Cán bộ chiến sĩ đều mặc thường phục, khi về sinh hoạt với đơn vị hải quân mới mặc quân phục (nên dân Hải Phòng - Bãi Cháy gọi là Hải quân Hà Nội).
- Dáng tàu là tàu đánh cá, vào bến không mang số, ra biển mới mang số (nên dân gọi là tàu không số).
- Mỗi tàu một Chi bộ Đảng. Bí thư Chi bộ là Chính ủy, có toàn quyền quyết định tối hậu mọi vấn đề thuộc kế hoạch hoạt động của tàu. Thuyền trưởng là người quyết định mọi vấn đề thuộc về kỹ thuật của con tàu.
- Trường hợp gặp đối phương mà không thoát được thì chiến đấu. Khi không còn đủ sức chiến đấu thì thủy thủ nhảy xuống nước thoát thân. Bị bắt, quyết không khai báo. Chính ủy và thuyền trưởng ở lại để trực tiếp cho điểm hỏa phá hủy hoàn toàn con tàu (bằng dây cháy chậm trong 30 phút, đủ cho người điểm hỏa cuối cùng thoát xa tàu ở mức an toàn).
- Trên tàu các trang thiết bị, đồ dùng cho sinh hoạt tập thể và cá nhân đều xóa hết hoàn toàn các mẫu mãc. Trước khi tàu xuất bến thì có đoàn kiểm tra xuống tàu, kiểm tra gắt gao.
- Tàu không được liên lạc bằng vô tuyến điện với bến trong Nam, mà do Đoàn liên lạc qua các tỉnh ủy. Mật mã thuộc loại cao cấp (trong suốt quá trình hoạt động, mật mã không lộ, đối phương không dịch được).
- Ở mỗi tàu có nhiều cờ các nước trong khu vực để tàu tùy nghi sử dụng khi cần lẫn lộn với tàu đánh cá ở khu vực đó.
- Bến giao nhận hàng là một bến tuyệt mật trong một vùng biển kín đáo ở Đồ Sơn gọi là bến K.15. Có một cầu tàu riêng cho bến này, ngày nay vẫn còn dấu tích.

Về tính kỷ luật trong công tác bí mật, có một đoạn trong nhật ký của Lê Văn Một rất cảm động. Qua đó không những ta thấy được những quy định chặt chẽ của đoàn đi, mà còn biết được những con số về giá vàng, tỷ lệ đồng tiền miền Bắc và miền Nam, đặc biệt là tình nghĩa của người chồng tập kết với vợ con ở lại miền Nam:

"Trước khi đi, mình được đổi mỗi người 4 đồng miền Bắc thành 100 đồng miền Nam, còn các đồng chí miền Nam thì được đổi tất, có người đổi đến 300 đồng miền Bắc hơn 7.000 đồng miền Nam. Tiền riêng mình còn hơn 200 đồng nên nhờ Sỹ mua giùm vàng của Việt kiều Thái Lan nếu có điều

kiện gặp vợ con cho nó, chớ tiền miền Nam đâu có. Sỡ mua giùm được 4 chỉ, mỗi chỉ 55 đồng, mắc hơn giá mật dịch 10 đồng, mình cũng nhắm mắt lấy đại, không biết vàng giả hay thiệt. Tính theo giá trong kia mắc hơn gần bằng ba vì vàng miền Nam chỉ có hơn 500 đồng một chỉ thôi, mình mua như thế này thì tính đến 1.375 đồng."

Ngụy trang cũng là cả một vấn đề. Đó là một nghệ thuật đạt tới mức "huyền thoại". Cũng như trong việc vận tải trên đường Trường Sơn, tàu vận tải trên biển cũng phải có những biện pháp ngụy trang để tránh tai mắc của cả hải quân và không quân đối phương. Nghệ thuật ngụy trang của Lữ đoàn 125 đã góp phần đảm bảo tỷ lệ thành công cao trong vận chuyển, giảm bớt mức tổn thất.

Đại tá Trương Thái Ất, nguyên Chủ nhiệm Chính trị Lữ đoàn 125 kể:

"Chúng tôi có nhiều biện pháp rất phong phú để ngụy trang và cải trang. Cải trang thì có cờ đủ các nước, có những phương tiện cần thiết để thay đổi màu sơn của tàu. Nhưng quan trọng nhất là ngụy trang ban ngày. Khi tàu áp sát vào một vòm cây, một vách núi, lưới được căng lên và cành lá được mắc vào đó. Kinh nghiệm cho thấy tốt nhất là loại cây năng núi, có thể tới cả tuần lễ vẫn không bị mất màu xanh

Đã có lần một đoàn quân sự của Bắc Triều Tiên sang tham quan và học tập kinh nghiệm của chúng tôi. Chúng tôi dẫn họ đi sát tàu mà họ vẫn không hề phát hiện đâu là tàu của chúng tôi. Đến lúc chúng tôi vạch hệ thống ngụy trang ra, họ thấy tàu của chúng tôi đồ ngay trước mắt, họ kinh ngạc vô cùng. Chính cách ngụy trang đó đã cứu được rất nhiều con tàu của Lữ đoàn 125 trong những lúc phải ẩn náu lại các vũng, các đảo trên đường vận tải vào Nam.

Ngược lại, có một đoàn nước bạn khác cho rằng không cần ngụy trang. Tàu của nước bạn đó sang tham quan cách đánh của chúng tôi và giúp đỡ kinh nghiệm. Các đồng chí bạn thấy chúng tôi quá công phu trong việc ngụy trang, liền nói: "Chúng tôi sang đây để chiến đấu với kẻ thù chung, cứ công khai đương đầu với bọn chúng, cần gì phải ẩn náu mất công.

Một buổi sáng, mấy con tàu của bạn phóng thẳng ra khơi để đương đầu với máy bay Mỹ. Trong phút chốc, đối phương phát hiện, máy bay Mỹ lao tới. Dưới bắn lên, trên bắn xuống. Hai tàu của bạn bị bắn chìm, một chiếc bị thương chạy về. Đó cũng là một bằng chứng cho thấy trong chiến tranh phải có cả dũng, cả mưu trí, cả nghệ thuật và kinh nghiệm từ ngàn xưa..." (Trao đổi với Đại tá Trương Thái Ất tại Hội Cựu chiến binh An Giang ngày 21-7-2004.)

Tất cả những biện pháp bảo mật nghiêm ngặt như trên đã góp phần không nhỏ vào thắng lợi của Đoàn.

Vào thời kỳ Mỹ đánh phá ác liệt miền Bắc và phong tỏa cảng Hải Phòng thì không thể tiếp tục chuyển vũ khí qua biên giới Việt - Trung xuống Hải Phòng rồi giao nhận ở bến K.15, vì độ rủi ro rất lớn. Nhà nước ta đã thương lượng với Liên Xô và Trung Quốc để chở vũ khí từ Liên Xô tới Hoa Nam bằng đường sắt rồi chuyển từ một bến thuộc Hoa Nam ra đảo Hải Nam.

Từ năm 1966, Trung Quốc dành cho Việt Nam một cảng nhỏ trên đảo Hải Nam gọi là cảng Hậu Thủy, do Việt Nam quản lý. Các tàu của Đoàn 125 không phải vào Đồ Sơn nhận hàng nữa, mà trực tiếp lấy hàng ở đảo Hải Nam rồi đi thẳng vào Nam. Sau đó tàu cũng xuất phát từ đảo Hải Nam như một chiếc tàu bình thường của Trung Quốc. Sau khi xuất phát thì phải đánh lạc hướng hải quân Mỹ

bằng cách đi theo hướng Philippines. Đến khi nào được mật điện của “trung tâm” cho biết có thể “tiếp tục đi” hoặc “bến bãi đã sẵn sàng”, “chuẩn bị tăng tốc vào bến”, hoặc “có tàu bám đuôi, rẽ đi hướng khác” hoặc “quay lại Hải Nam”... thì chấp hành đúng lệnh...

Để hình dung cụ thể một chuyến đi phức tạp như vậy, có thể đọc lại hồi ký của một trong những người đã đi trên một trong hàng trăm con tàu “không số” loại đó. Đó chính là bà Nguyễn Thụy Nga, bí danh là Nguyễn Thị Vân vợ của cố Tổng Bí thư Lê Duẩn, năm 1965 đã bí mật trở lại miền Nam để hoạt động. Bà đi trên một tàu không số đưa cán bộ và vũ khí vào:

“Tôi xuống Hải Phòng ở trong một căn nhà mà bây giờ tôi cũng không biết ở đâu. Cũng không cho Thành ủy biết. Một đêm trời tối đen như mực, chú Đỗ Trình đưa tôi đi trên một chiếc com-măng-ca. Đến chỗ nào đó xe dừng lại, đồng chí Đỗ Trình giao tôi cho đồng chí Tư Phước, trưởng bến.

Đồng chí Tư Phước đưa tôi xuống tàu. Đồng chí hướng dẫn: “Đây là cầu tàu chị nhé, chị bước từ từ kẻo ngã...”. Đồng chí nắm chặt cánh tay tôi dìu tôi đi từng bước một. Tôi cũng không rõ là tôi xuống bến nào. Sau này giải phóng, tôi ra thăm Bộ Tư lệnh Hải quân, các đồng chí cho tôi biết là tôi xuống bến Đồ Sơn.

Đồng chí Tư Phước đưa tôi vào một ca bin, chỉ cho tôi cái giường bên dưới, chỗ tôi nằm... Trời sáng tôi mới nhìn rõ mặt từng người. Để đánh lạc hướng địch, tàu chạy về phía Trung Quốc. Không một bóng chim. không một rặng cây. Chiếc tàu như một chiếc lá trôi trên đại dương mênh mông. Hành trình của con tàu là do Trung ương chỉ đạo. Hễ phát hiện hạm đội 7 chặn trên đường đi là Trung ương gọi trở lại. Theo đúng lịch trình, tàu đi 6 ngày là đến mũi Cà Mau. Nhưng Trung ương gọi lại 3 lần, có lần cập bến Hải Nam.

Tàu chạy cập bờ Philippines, máy bay địch quần đảo, nó đánh điện hỏi: “Tàu gì?” Tôi thấy anh em lôi ra một đồng hồ, chọn một lá cờ của nước nào đó và kéo lên. Anh em đánh “moorse” trả lời: “Tàu đánh cá.” Nhưng tôi thấy các súng cao xạ giấu trong các giàn lưới phơi đạn đã lên nòng. Tất cả anh em đều chuẩn bị chiến đấu...

Trong bờ miền Nam, địch cho nguy quân chạy tàu, bịt hết các vàm, không cho tàu ta cập bến. Vì lúc tôi đi đã xảy ra vụ Vũng Rô rồi, nên địch đã biết mình đưa vũ khí vào bằng tàu.

Một hôm, tôi đang ngủ, trời cũng tối đen như hôm tôi xuống tàu, anh em lay gọi tôi, anh em chỉ chỗ ánh đèn chớp chớp nói: “Ngọn hải đăng Hòn Khoai đó chị!” Anh em lấy đó làm chuẩn để định hướng cho tàu cập bến. Anh em trên tàu dùng đèn pin nháy nháy báo cho trên bờ biết tàu đến. Bởi vì ngày nào, giờ nào tàu đến thì Trung ương cũng đã điện cho miền Nam biết có chuyến để đón. Anh em trên bờ cũng đánh tín hiệu báo yên. Anh em ôm nhau mừng. Tôi cũng mừng với anh em.

Bến vào là Rạch Gốc của Cà Mau. Rạch Gốc rất hẹp, vừa đủ thân tàu lọt vào. Rạch đã hẹp, bên trên lại có cảnh đước giao du nhau, nhìn không thấy luồng nước chảy. Khi chạy vào rạch, anh em dựa vào kinh nghiệm mà cho tàu chạy, không có đèn. Vô sâu độ 200 m, anh em mới bật đèn gầm chạy theo con rạch ngoằn ngoèo, ngoằn ngoèo. Đi sâu độ 2 km thì tàu cập bến. Anh em trên bờ, anh em dưới tàu đều mừng. Lốp nào xuống khuân vác hàng lên chôn giấu. Lốp nào lo tổ chức bữa ăn bồi dưỡng...

Hai tháng nằm trên tàu tôi như tê liệt..." (Nguyễn Thị Vân. Hồi ký "Mới mới bên nhau", tài liệu cá nhân.)

3. Hai bộ phận phục vụ bí mật từ xa

Để tiến hành vận chuyển vũ khí vào Nam, không chỉ có tàu, có vũ khí, có những con người, mà còn cần đến hai bộ phận dịch vụ "tối quan trọng" mà những người đi không được tiếp cận. Thứ nhất là bộ phận làm giấy tờ giả hợp pháp hóa cho tất cả những người trên tàu cũng như giấy tờ con tàu. Thứ hai là bộ phận mật mã để thông tin liên lạc, điều khiển tất cả các bộ phận có liên quan: Bến xuất phát, Bộ Tổng chỉ huy, Trung tâm Lữ đoàn 125, Trung tâm bến bãi 962, từng bến bãi cụ thể và bản thân mỗi con tàu.

Bộ phận chuẩn bị giấy tờ được đặt ở tất cả các quân khu tại miền Nam. Vì khối lượng công việc rất lớn, việc liên lạc giữa các khu lại xa nên mỗi khu phải có một bộ phận chuyên trách công việc này để có thể giải quyết kịp thời mọi nhu cầu.

Giấy tờ giả là một nhu cầu lớn của toàn bộ các hoạt động trên chiến trường miền Nam. Nó không chỉ phục vụ đối với các thủy thủ và các con tàu, mà còn phục vụ hàng loạt các nhu cầu khác: cán bộ đi lại ngang dọc khắp miền Nam, phần lớn là sử dụng con đường công khai, dưới dạng những người buôn bán, đi xe đồ, đi tàu khách... kể cả các cán bộ cao cấp của Trung ương Cục, của các Khu ủy, tướng tá... thường vẫn đi lại công khai trước mắt các cơ quan kiểm soát của chính quyền Sài Gòn, như một người dân thường.

Để thực hiện việc đó, phải có kỹ thuật tối tân do Liên Xô trực tiếp viện trợ kịp thời mỗi khi đối phương có thay đổi.

Đại tá Nguyễn Hồ, nguyên phụ trách Phòng Hậu cần Quân khu IX, người trực tiếp chỉ đạo khâu giấy tờ giả của Quân khu thời đó kể lại:

"Năm 1973, địch không làm số đuôi căn cước nữa. Thay vào đó là căn cước bằng nhựa rỗng xanh, mộc nổi (con dấu nổi – ĐP). Kỹ thuật này bộ phận làm giấy tờ giả của chúng tôi chưa làm được. Nhưng chỉ mấy tháng sau, chúng tôi nhận được từ Quân khu loại giấy rỗng xanh do Liên Xô làm cho, y hệt giấy thật..." (Đại tá Nguyễn Hồ. Đoàn vận tải công khai với việc vận chuyển vũ khí...)

Có giấy này, bộ phận hậu cần mới làm giấy tờ tùy thân cho từng người cụ thể, ghi tên, tuổi, quê quán, nghề nghiệp tương ứng với khuôn mặt, dáng vóc, giọng nói ... Để đảm bảo cho những cơ quan kiểm tra thuộc chính quyền Sài Gòn tin một cách tuyệt đối, bộ phận cấp giấy tờ giả phải hết sức chú ý tới sự tương ứng giữa hình dáng, giọng nói của người cầm giấy tờ với những nội dung ghi trên giấy.

Những người có dáng thương gia thì ghi là thương gia. Những người có dáng lao động, phục vụ thì ghi là thủy thủ, bồi bếp. Những người có dáng thư sinh thì ghi là nhà giáo. Những người nói giọng Bắc thì phải ghi ở những vùng có nhiều người Bắc di cư như Cái Sắn, Hố Nai... để khi cảnh sát, chính quyền Sài Gòn chất vấn, thấy nói giọng Bắc, nhìn trên giấy tờ, cư trú ở những vùng Bắc di cư, họ không nghi ngờ.

Ngoài giấy tờ cá nhân, còn có nhiều loại giấy chứng nhận giả khác cấp cho hàng hóa, thuyền ghe...

Viết xong giấy thì đưa "xin" chữ ký của các quan chức đối phương, kể cả chữ ký của các cấp chính quyền Sài Gòn. Phải có những người có biệt tài giả mạo chữ ký. Khi thay một tỉnh trưởng, trên giấy tờ tùy thân có một loại chữ ký mới thì bộ phận này cũng phải có chữ ký tương tự trên các giấy tờ.

Sau khi in giấy tờ và ký xong, có một bộ phận chuyên làm các con dấu y hệt con dấu của từng tỉnh, từng vùng chiến thuật của chính quyền Sài Gòn. Để làm ra những con dấu này, phải sử dụng một loại gỗ đặc biệt, tiếng miền Nam gọi là gỗ cây dâu của miệt Cái Tàu ở U Minh... Một bộ phận gồm những người có tay nghề tinh xảo kịp thời khắc những con dấu cần thiết. Khi chính quyền Sài Gòn thay đổi mẫu dấu thì bộ phận này sẽ kịp thời chế tạo "ra những con dấu tương ứng".

Ngoài ra, có bộ phận chụp ảnh. Việc này thì cũng là việc bình thường như mọi bộ phận chụp ảnh căn cước của chính quyền Sài Gòn. Ngoài giấy tờ tùy thân, còn có các loại giấy tờ về các con tàu, những thuyền buôn, giấy chứng nhận hàng hóa, bản khai thuế... đều được làm giống y giấy tờ thật.

Những loại giấy tờ giả kể trên đã được sử dụng cho hàng chục ngàn người trên toàn miền Nam, trong đó một phần được dùng để cấp cho các thủy thủ, thuyền trưởng và các con thuyền vận chuyển vũ khí Bắc - Nam. Rất nhiều cán bộ cao cấp, kể cả những cấp lãnh đạo của Trung ương Cục như Võ Văn Kiệt, Nguyễn Văn Linh, Lê Đức Anh... cũng đã từng dùng những giấy tờ giả này để đi lại khắp miền Nam và đi trên những chuyến tàu vận chuyển Bắc - Nam.

Điều kỳ diệu là bộ phận này đã phục vụ tốt tới mức suốt trong thời kỳ kháng chiến ở miền Nam Việt Nam, hầu như không có giấy tờ nào bị phát hiện là giả, hầu hết đều trôi lọt dưới mắt hệ thống cảnh sát và kiểm soát dày đặc của chính quyền Sài Gòn.

Bộ phận thông tin cũng là một đội ngũ có vai trò sống còn đối với toàn bộ các hoạt động trong suốt thời kỳ chiến tranh. Bộ phận này có một mạng lưới rộng khắp nối từ Trung ương Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương tới Trung ương Cục, với các quân khu, các tỉnh. Bộ phận này không chỉ phục vụ các tuyến đường vận chuyển, mà còn phục vụ toàn bộ các hoạt động điều hành, chỉ đạo tất cả ở trên toàn miền Nam. Trong các nhiệm vụ đó, có việc thông tin, truyền tải những thông tin liên quan tới những con tàu không số.

Riêng miền Tây Nam Bộ là nơi tập trung nhiều nhất các bến bãi tiếp nhận vũ khí, nhiệm vụ này là một trong những nhiệm vụ trọng yếu của bộ phận thông tin, mà danh từ chính thức được gọi là bộ phận Cơ yếu. Bộ phận Cơ yếu của miền Tây Nam Bộ được đặt gần trụ sở của Khu ủy. Riêng số nhân sự trong bộ phận này đã lên tới 300 người.

Bộ phận Cơ yếu của khu cũng như của các tỉnh và của Trung ương Cục gồm nhiều đơn vị khác nhau: bộ phận quan trọng nhất là bộ phận sáng tác, tức là xây dựng các bộ mật mã với hệ thống khóa mã luôn luôn thay đổi. Sau đó chuyển cho các bộ phận soạn tin và gửi tin. Hệ thống những khóa mã được sáng tác tài tình tới mức suốt trong thời kỳ chiến tranh, những tin đánh đi liên tục, dày đặc, xuyên qua một hệ thống giải mã tốt nhất thế gian của Mỹ mà chưa một lần nào bị lộ.

Đối với những tàu không số thì hệ thống thông tin được nối liền từ các cơ quan chỉ đạo ngoài Bắc, tới các bộ phận đầu não của các khu ở miền Nam, tới các tỉnh, tới từng bến bãi. Qua đó đã thông tin những con tàu nào đã rời bến, ngày nào tới nơi, tới bến nào ... riêng với các con tàu thì quy định tuyệt đối là chỉ được nhận thông tin, không được phát tin trên biển. Vì những lệnh phát đi từ miền Bắc, dù đối phương có biết thì cũng không giải mã được, người nhận là ai đối phương cũng không

biết. Nhưng nếu con tàu phát sóng đi, dù không giải được mã thì đối phương cũng có thể xác định được tọa độ và biết vị trí của con tàu. Điều cấm kỵ này đã được thực hiện triệt để. Chỉ có một ngoại lệ duy nhất là khi lâm vào tình thế "tuyệt vọng", buộc phải phá hủy tàu, thì trước khi phá được phép báo cáo như một lời vĩnh biệt.

Ông Đặng Văn Quảng, nguyên Phó phòng Cơ yếu của Khu ủy Khu IX kể lại:

“Tôi là Phó phòng Cơ yếu của Khu ủy, phụ trách một đội quân khoảng 300 người, lo toan rất nhiều lĩnh vực khác nhau. Trong đó bộ phận quan trọng nhất và cũng là bộ phận tối mật, đó là bộ phận sáng tác. Bộ phận này có khoảng 10 anh em. Nhiệm vụ của bộ phận này là sáng tác, tức là chế tạo ra các loại mã số khác nhau để đảm bảo tuyệt đối bí mật trong việc liên lạc với Trung ương Cục, với các Khu, các tỉnh.

Nếu nói về lịch sử lĩnh vực sáng tác này thì có 3 giai đoạn: Thời kỳ chống Pháp, thời kỳ chống Mỹ và thời kỳ sau giải phóng. Suốt thời kỳ chống Pháp chúng tôi dùng hệ thống kỹ thuật A (đó là mật danh của hệ thống mật mã). Sang thời kỳ chống Mỹ, chúng tôi dùng hệ thống kỹ thuật B. Cả A và B đều giống nhau ở chỗ sử dụng con số thập phân để lạo nên mật mã. Cho đến ngày giải phóng chúng tôi cũng chưa dùng đến hệ thống kỹ thuật C (tức là dùng chữ cái thay cho số thập phân để sáng tác các mã).

Trong việc sử dụng các bộ mật mã, còn phải có một bộ phận sáng tác ra những chương trình giả, để làm lạc hướng đối phương, gọi là biện pháp Sato. Vì thế trong công việc sáng tác cần khá nhiều người.

Khi sáng tác xong rồi, lại phải gửi bản sáng tác đó tới những địa chỉ mình liên lạc để có thể thống nhất nói chuyện được với nhau. Tất cả những bản sao này không được phép in mà hoàn toàn chép tay, để tránh lộ bí mật.

Suốt thời kỳ kháng chiến chống Mỹ hệ thống liên lạc của chúng tôi theo kỹ thuật B không hề bị lộ. Chỉ có một lần, nghe nói có một cán bộ của ngành Cơ yếu của chúng tôi bị giặc bắt. Chuyện đó làm chúng tôi lo lắng, sợ bị lộ hệ thống khóa. Nhưng qua một vài lần làm test, thấy phía Mỹ không phát hiện được gì mới, chứng tỏ đồng chí đó không khai báo gì cả.

Nguyên tắc nhân sự của chúng tôi là tuyệt đối trung thành. Những người được chọn vào bộ phận này phải được kiểm tra rất kỹ về mặt lý lịch và phẩm chất cách mạng, tuyệt đối không khai báo, tuyệt đối không nói với bộ phận khác, kể cả gia đình về những công việc của mình. Sau khi nghỉ hưu cũng tuyệt đối không kể lại công việc của mình.

Phía Mỹ thua, trong nhiều lý do, có một lý do là chúng ta đã nắm được rất nhiều bí mật của họ. Chúng ta thắng, một trong những lý do là chúng ta đã giữ bí mật được thông tin. Tôi được biết trong một buổi tổng kết chiến tranh chống Mỹ, Tổng Bí thư Lê Duẩn có nói rằng suốt thời kỳ kháng chiến, hệ thống Cơ yếu làm việc rất tốt. không có một trường hợp nào bị lộ bí mật. Đó là một thành tích rất lớn đóng góp đáng kể cho thắng lợi chung."

Tất cả những công việc gian nan và phức tạp kể trên mới chỉ là phân nửa của sự nghiệp vĩ đại này, tức là việc đi. Còn phân nửa nữa cũng vô cùng nặng nề và hệ trọng: đó là việc đến. Sau khi "hàng"

và người đã tới nơi thì phải lo việc tiếp nhận, bảo quản, phân phối...

Để chỉ đạo thống nhất công việc này, ngày 19/09/1962, Trung ương Cục đã quyết định thành lập một đơn vị đặc biệt, lấy tên là Đoàn 962, có vị trí tương đương cấp sư đoàn, do Trung ương Cục trực tiếp chỉ đạo. Vì phải quản lý trên toàn tuyến ven biển Nam Bộ, Đoàn 962 tổ chức thành 4 đơn vị phụ trách từng cung đoạn, có phiên hiệu B1, B2, B3, B4. Mỗi B có vị trí tương đương cấp trung đoàn, có đủ các bộ phận phụ trách bến bãi, kho tàng, phân phối, tổ chức bảo vệ và chiến đấu, tổ chức hệ thống thông tin. Toàn Đoàn 962 và các B có 3 nhiệm vụ chính:

- Tổ chức tiếp nhận tàu vào các bến trên địa phận Khu VII, VIII, IX.
- Tổ chức hệ thống kho cất giấu vũ khí.
- Tổ chức vận chuyển tiếp từ các kho đến các địa chỉ do Trung ương Cục quy định.

4. Tổ chức những bến bãi tiếp nhận

Bến bãi (mật danh là B) cũng là cả một công việc vô cùng vất vả, nguy nan, vừa rất mạo hiểm, vừa rất thông minh. Bến bãi đã được tổ chức thành một hệ thống liên hoàn, có chỉ đạo rất chặt chẽ như một đơn vị chiến đấu.

Tất cả những bến bãi đều do lãnh đạo cấp ủy địa phương am hiểu địa hình trực tiếp đi tìm, chọn và tổ chức. Yêu cầu của mọi bến bãi là: Cửa vào thuận lợi, đủ độ sâu (2-3 m), có chỗ ẩn náu kín đáo, phải đảm bảo có cơ sở nắm bắt tin tức và mật mã để kịp thời tổ chức tiếp nhận. Việc tiếp nhận phải tiến hành trong đêm, tàu vào phải có người đón, đưa vào đúng vị trí. Phải có lực lượng bốc dỡ, có khi cả 100 tấn vũ khí phải bốc xong trong một đêm và đưa về vị trí an toàn. Có nơi bốc dỡ khó, phải đảm bảo có thể lưu tàu ở qua một ngày, tới hôm sau tàu mới ra đi. Để tàu có thể lưu lại an toàn, phải nạo vét một khu rừng để làm ụ tàu, ở dưới phải đủ độ sâu 2-3 m, bên trên lại vẫn còn nguyên lá rừng che kín hoàn toàn...

Từ giữa năm 1962 đến đầu năm 1963, tại các vùng trọng điểm đã làm được hàng chục ụ tàu cho loại 100 tấn: Cà Mau có Bến Cù, Kiến Vàng, Rạch Gốc thuộc huyện Năm Căn. Trà Vinh có Ba Động, Khâu Lầu, La Ghi thuộc huyện Duyên Hải. Bến Tre có Vàm Khâu Băng, Eo Lỏi, Cả Bảy thuộc huyện Thạnh Phú. Bà Rịa có Lộc An ở cửa sông Ray, cách Vũng Tàu 15 km, vừa ít bị đối phương để ý, vừa rất quan trọng về chiến lược vì nó trực tiếp cung cấp vũ khí cho chiến trường sông động nhất là Khu VII nơi Trung ương Cục đóng trụ sở... (Đại tá Trần Văn Nghệ, Phó Chủ nhiệm Hậu cần Quân khu IX. Tổ chức bến bãi, kho tàng ở đồng bằng sông Cửu Long. Trong Đám bảo.... sdd- tr155)

Có nơi tàu để lại đó luôn không ra nữa.

Có nơi vì bốc dỡ xong thì hết đêm, tàu không ra được mà lại không có chỗ cất giấu thì phải có phương tiện đốt cháy tàu ngay trên bãi trước khi trời sáng.

Hồi ức của Đặng Văn Thanh:

"Dỡ hết hàng xuống, chúng tôi kéo tàu lên bãi, tưới xăng đốt cháy luôn phi lang. Dân ở đây rất tốt.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Bốn bề là áp chiến lược, nhưng dân vẫn là của ta. Chúng tôi đốt tàu xong, vào ở trong làng, đồng bào giấu dưới hầm bí mật, nuôi vỗ béo. Rồi giao liên dẫn lên núi. Và đi bộ vượt Trường Sơn 3 tháng, trở ra Hà Nội, xuống Hải Phòng..."

Có một số địa điểm ở miền Trung không có cửa sông giấu tàu ban ngày thì buộc phải vào bến và bốc dỡ ngay trong đêm để tàu có thể ra ngay trong đêm đó. Trường hợp không có bến, chỉ có bãi cát, tàu phải đậu xa bờ, không thể bốc dỡ vào bờ ngay được, thì bốc kỹ các lô hàng rồi thả xuống biển, sau đó lực lượng trong bờ tổ chức vớt dần đưa vào.

Hồi ức của Đặng Văn Thanh:

"Chúng tôi đi mở đường Khu V, vào Lộ Diêu ở Bình Định. Đi Khu V là rất khó khăn, ở đây không có vòm được rậm kín như trong Nam Bộ. Toàn cát trắng dằng dặc. Tàu ta phải vào bãi ngang. Trong một đêm, anh em trong bờ ra đón, dùng ghe nhỏ chuyển hàng vào bờ, chuyển không hết kịp thì cứ ném hàng xuống biển, sau du kích sẽ lặn vớt lên ..."

Đối với nhiều tỉnh ven biển miền Trung, nhiều căn cứ thiếu thốn lương thực tới mức nghiêm trọng, thì ngoài việc vận chuyển vũ khí, biển Đông còn được sử dụng để "vận chuyển" lương thực. Cách vận chuyển rất độc đáo: đóng gạo, thực phẩm, quần áo... vào những túi nylon và cho tàu đậu ngoài khơi, đợi khi thuận chiều sóng và gió thì thả cho trôi bập bênh theo dòng hải lưu, sau nhiều ngày cũng trôi dạt được vào những địa điểm định trước. Tại đó đã có những đơn vị đón nhận. Tất nhiên với phương pháp này tỷ lệ tới đích không cao. Nhưng trong những trường hợp khẩn cấp, không thể dùng tàu hay thuyền chở tới nơi được, phải bằng mọi giá cung cấp cho những đơn vị đang gặp khó khăn. Tuy tỷ lệ hư hao rất cao nhưng phần tới nơi lại có ý nghĩa sống còn vào lúc đó...

Hầu hết những bến bãi đều phải tổ chức lực lượng vũ trang để chiến đấu khi xảy ra sự cố. Ngoài ra cũng phải tổ chức các đường dây để cứu thương để đưa các thủy thủ lên bờ sau khi phá tàu, rồi chuyển theo đường Trường Sơn ra Bắc.

"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."

Riêng ở miền Tây và miền Trung Nam Bộ là địa chỉ trọng yếu nhất của vận tải đường biển thì:

Đặng Văn Thanh kể:

"Bến được tổ chức rất quy củ, có khu nghỉ riêng cho thủy thủ, có bệnh xá, có kho vũ khí, kho lương thực, có bảo vệ vòng trong vòng ngoài vững vàng..."

Bấy giờ cả một vùng rừng khá rộng từ Rạch Gốc đến Đất Mũi ở cuối chốt Năm Căn thực tế thành một khu cấm địa hết sức nghiêm ngặt, là một khu vực bến đón và kho vũ khí bí mật lớn của ta. Đường như kẻ địch có đánh hơi, nghi ngờ, nhưng không tài nào mon men tới được... Có người ở bên ngoài vô tình đi lọt vào vùng này liền bị lưới canh phòng bí mật của anh em giữ lại và từ đó bắt buộc phải ở lại đây, phân công phục vụ cho một bộ phận nào đấy, cho đến hết chiến tranh..."

Ông Nguyễn Văn Phốc, cháu của ông Bông Văn Dĩa kể lại :

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

"Tôi là cháu gọi ông Bông Văn Dĩa là cậu. Vào những năm đầu thập kỷ 60, khi tôi là một thanh niên thì cậu tôi đã là một trung niên dày dạn sông biển. Một hôm cậu tôi bảo tôi: Cháu có đi theo cậu không? Tôi hỏi lại: Đi đâu, làm gì, đến chỗ nào? Cậu tôi im lặng không trả lời. Sau đó ông "mất tích". Sau này tôi mới biết, lúc đó cậu tôi đánh thuyền ra Bắc, định đưa tôi theo. Nhưng vì tôi hỏi một câu ngớ ngẩn như thế, cậu tôi bỏ tôi ở lại, thế là tôi không được ra Bắc. Thế mới biết thời đó nguyên tắc bí mật là ghê gớm đến thế nào.

Rồi cậu tôi trở về, qua cửa Vàm Lũng, mang theo một tàu chở đầy vũ khí. Những con tàu như thế được gọi là tàu không số. Những tàu không số vào cửa Vàm Lũng rất nhiều lần. Có một lần, vì không ra được, đưa vũ khí lên bờ rồi phải đánh đắm luôn tại cửa Vàm Lũng. Lát nữa tôi đưa các bạn ra đó để xem nơi con lâu bị đánh đắm.

Vào giai đoạn đó, khu vực mà hiện nay chúng ta đang ở là khu vực tuyệt đối bí mật. Tất cả đều hoạt động dưới bóng của những cây đước. Rừng đước thời đó cao gấp 3-4 lần ngày nay, có thể đi cả ngày trong rừng mà không thấy ánh nắng. Chúng tôi không được vào khu vực đó cùng không được biết ở trong đó đang làm gì. Tôi là đội trưởng đội du kích, nhưng cũng không được vào vùng này.

Nhiệm vụ của tôi chỉ là canh phòng bên ngoài khu vực, không cho dân vào trong đó bắt cua, bắt cá. Hội nông dân và đoàn thanh niên lúc đó có tinh thần nghiêm túc, trung thành và kiên cường không kém gì đảng viên ngày nay. Đồng thời chúng tôi cũng có một trung đội phòng không. Lệnh là bất cứ loại máy bay gì bay qua đều phải nổ súng bắn để chúng không lai vãng đến đây được. Trung đội của tôi đã từng bắn trúng một chiếc máy bay. Tất nhiên có nhiều đơn vị khác cũng cùng bắn, cho nên cũng không biết nó trúng đạn của ai. Cuối cùng thì nó rơi ở Rạch Gốc, cách đây mấy chục cây số..."

Ở miền Đông, do địa hình khó khăn, chỉ có một địa chỉ là Bà Rịa, đó là bến Rạch Chanh thuộc Lộc An, ở cửa sông Ray. Địa điểm này lại gần Trung ương Cục hơn cả nên trực thuộc Trung ương Cục.

Các bến bãi miền Trung do Liên khu V chỉ đạo.

Đến nay có thể thống kê một số bến bãi chủ yếu nhất của toàn miền Nam thời đó:

Cà Mau, có mật danh là B1, lấy sông Vàm Lũng và Kiến Vàng làm hai bến chính. Rạch Gốc, Bò Đề, Cái Bàu và Rạch Giá làm các bến dự bị.

Rạch Giá, có Hồ Lòng Dèn.

Trà Vinh, có mật danh là B2, với hai cụm bến thuộc huyện Duyên Hải là cụm bến Rạch Cờ - Hồ Tàu và cụm bến Khâu Lâu - Láng Nước.

Bến Tre, có mật danh là B3, tổ chức thành hai cụm bến: Cụm 1 từ Cồn Rừng, Khâu Bàng, Eo Lói tới Cồn Tra, Cồn Điệp. Cụm 2 là trạm Bình Đại.

Bà Rịa - Vũng Tàu có mật danh là B4, với bến Lộc An (Rạch Chanh).

Khánh Hòa có bến Hòn Hèo.

Bình Định có bến Lộ Giao.

Phú Yên có bến Vũng Rô.

Quảng Ngãi có bến Đạm Thủy.

Quảng Nam có Hố Chuối, Bình Đào.

5. Tổ chức hệ thống kho tàng

Sau khi “hàng” được bốc dỡ lên tại các bến, được khẩn trương đưa vào các kho

Kho cũng là bài toán học búa.

Phương thức xây dựng các kho thiên biến vạn hóa, tùy theo địa hình và điều kiện của từng nơi. Những vùng thường xuyên ngập nước thì phải có hình thức kho chống ngầm nước. Những vùng không có rừng che phủ thì phải có hình thức kho mà máy bay không phát hiện được. Những vùng gần các đồn bót của đối phương thì phải có hình thức bảo vệ...

Việc bố trí kho vũ khí cũng theo từng địa bàn chiến lược. Có kho lớn (gọi là kho cái) nằm sâu trong vùng căn cứ, kho này chứa 20-30 tấn để trữ cho Quân khu. Bên cạnh đó, bố trí một số kho xen kẽ với đồn bót đối phương.

Vũ khí là vô cùng quý hiếm nên bảo vệ kho là chuyện sống còn. Mỗi kho nhỏ có lực lượng giữ kho 2-3 người, mỗi kho lớn có khoảng 1 tiểu đội Ngoài việc bảo quản cấp phát, các đơn vị này phải luôn sẵn sàng chiến đấu bảo vệ kho. Đã có nhiều chiến sĩ hy sinh. Nhưng trong suốt thời gian chiến tranh không ai đầu hàng khai báo.

Hệ thống kho được tổ chức rất đa dạng;

- Kho nổi: lợp bằng lá dừa nước, có sức chứa từ 10 đến 15 tấn hàng được triển khai trong các ngọn kênh ăn sâu vào những khu rừng, cách ụ tàu từ 5 đến 7 kilomet. Kho nổi có sàn kê để hàng không bị ướt.

- Kho âm: có tác dụng tránh được bom, pháo. Muốn làm kho chôn, phải đôn gỗ xẻ ván đóng thùng. Mỗi thùng có sức chứa từ 1 đến 1,5 m³, được trét dầu trại, có túi nylon chống ẩm và có nắp đậy. Vũ khí được gói giấy chống ẩm, đặt trong các thùng. Khi chôn xuống đất, thùng được ngụy trang, đánh dấu và bảo vệ nghiêm ngặt. Nếu có kho lớn thì thùng được đặt xuống các hầm xây xi măng, tạo thành kho âm trong lòng đất. Mỗi kho có sức chứa từ 30 tấn đến 40 tấn, cách nhau từ 200 đến 300 m và có lực lượng canh gác, bảo đảm an toàn.

- Kho tạm: ở các bờ kênh gần bên thì dùng các lu, khạp chứa nước tạo thành các kho tạm để giải phóng nhanh hàng khỏi tàu, rồi sau đó mới chuyển tiếp về kho chính.

Kho thùng phuy: Để cất giữ và bảo quản vũ khí trong mùa nước, anh em trong đội kho Khu VIII đã

có sáng kiến dùng thùng phuy (đựng xăng dầu) còn mới khoét một lỗ rồi hàn thùng đạn đại liên của Mỹ đã cưa phần dưới đáy vào, như vậy là ta có một kho nhỏ để chứa vũ khí. Có 2 loại: loại hàn trên nắp để đựng súng, loại hàn ngang hông để đựng các loại đạn. Sau khi để vũ khí vào đây nắp lại, vừa bảo quản tốt vừa dễ chôn giấu theo vị trí sơ đồ đánh dấu ký hiệu. Chỉ có anh em kho và Trưởng hoặc Phó cơ quan Hậu cần biết, phòng khi anh em giữ kho hy sinh thì Chỉ huy Hậu cần biết để sử dụng. Sáng kiến này được Khu VIII cấp bằng khen và phổ biến rộng rãi cho các tỉnh bạn ở đồng bằng sông Cửu Long làm theo. (Thượng tá Nguyễn Văn Út. Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh Đồng Tháp: Chiên trường Đồng Tháp với việc tiếp nhận, cấp, giữ và vận chuyển vũ khí..., trích trong “Đảm bảo giao thông vận tải” sđd tr 327-328)

Kho gửi dân: Ngoài các loại kho kể trên, Phòng Hậu cần Quân khu còn chủ trương dựa vào các gia đình cốt cán để xây dựng các “hầm quân khí nhân dân”. Các hầm vũ khí này có quy mô nhỏ, vũ khí được đặt trong các lu khạp chôn giấu bí mật trong nhà, trong vườn và được nhân dân bảo đảm chu đáo.

- Kho "gửi địch": Theo nguyên tắc tạo bất ngờ, nhiều nơi đã chọn vị trí sát đồn lính để bí mật đặt kho. Có kho chỉ cách đồn đối phương hơn km, nhưng nhờ tuyệt đối giữ bí mật, biết cái tạo địa hình, tạo chướng ngại vật, đối phương không thể ngờ. Tất nhiên để tránh rủi ro, các kho này cũng bố trí các bãi lựu đạn gai chằng chịt nếu đối phương vào sẽ bị đánh chặn.

Ở Quân khu IX, kho tàng lớn được xây dựng chủ yếu trong các cánh rừng thuộc hai huyện U Minh và Năm Căn (tỉnh Cà Mau). Kho được xây dựng dọc theo các con kênh ăn thông ra sông lớn để tiện cho việc cấp phát và vận chuyển. Chỉ riêng ở vùng kho bến Cà Mau, trong vài tháng triển khai, đã tổ chức được một Tiểu đoàn kho, có khả năng tiếp nhận và cất giữ từ 500 đến 700 tấn hàng. Đến cuối năm 1963, các vùng bến đã tổ chức đón và tiếp nhận được 23 lượt tàu với khối lượng 1.318 tấn vũ khí, trang thiết bị.

Ở Quân khu VIII, do địa hình trống trải nên việc tổ chức các kho gặp rất nhiều khó khăn, nhất là vào mùa nước nổi. Kho được bố trí chủ yếu trong khu vực căn cứ. Ở tỉnh Mỹ Tho (nay là Tiền Giang) kho đặt tại hai huyện Cái Bè và Cai Lậy. Ở tỉnh Kiến Tường kho đặt ở kinh Bùi, kinh Bích. Ở tỉnh Kiến Phong (nay là Đồng Tháp) kho đặt ven kinh Bằng Lăng. Kho ở đây cũng thường sử dụng xi măng để xây các hầm ngầm hoặc dùng các lu, khạp chôn xuống đất để cất giấu vũ khí.

6. Phân phối - một đội quân khổng lồ nhưng "vô hình"

Tiếp đó là cả một hệ thống những tuyến vận chuyển từ các kho về các chiến khu rải rác khắp Nam Bộ.

- Phân phối giữa các bến: Trước hết là việc phân phối lại giữa các bến ở miền Nam. Vì các bến của tỉnh Cà Mau có nhiều thuận lợi cho việc đưa hàng từ miền Bắc vào, nên Cà Mau cũng là nơi có nhiều chuyến tàu vào nhất. Sau khi Cà Mau nhận được hàng, phải phân phối lại cho các tỉnh thuộc Quân khu VIII và Quân khu VII. Chính Đoàn 962 lại phải tổ chức những đoàn vận tải cỡ nhỏ đi sát bờ, để chuyển vũ khí từ các kho Cà Mau về Trà Vinh, từ Trà Vinh về Bến Tre, từ Bến Tre lên Bà Rịa để phục vụ các chiến trường ở miền Trung và miền Đông Nam Bộ.

Để vận chuyển giữa các bến, phải đi lên ven biển. Những đội tàu vận tải này thường dùng những loại ghe nhỏ, mỗi chiếc có trọng tải khoảng 3 tấn, đi theo những con đường bán hợp pháp ven biển:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Giả dạng làm các tàu đánh cá tàu chuyên chở hàng hóa... Loại tàu này thường có hai đáy, bên dưới để vũ khí, bên trên để các loại hàng hóa thông thường: dưa hấu, lúa gạo, mía... Cũng có tàu thì trang bị ngư cụ, có khi phải mua cá của ngư dân để chở đi bán. Tất cả mọi người trên tàu đều mang giấy tờ hợp pháp (như đã nói ở mục trên). Cách đi này thì giáp mặt với đối phương là chuyện thường tình. Có trường hợp thì qua được. Có trường hợp bị lộ thì phải chiến đấu. Như trên đã nói, đã một lần đoàn trưởng Đoàn 962 Nguyễn Văn Phôi hy sinh trong khi chiến đấu trên tuyến đường này.

- Phân phối từ bến vào nội địa: Ngoài việc phân phối giữa các bến với nhau, thì mỗi bến sau khi nhận được hàng, phải tổ chức đưa về kho. Theo chỉ thị của Trung ương Cục hoặc của Quân khu, các kho có nhiệm vụ phân phối hàng vào các chiến trường do mình phụ trách. Để thực hiện nhiệm vụ đó lại phải có một lực lượng đông đảo các đội quân vận tải nội địa. Mỗi Quân khu tổ chức một đơn vị vận tải, có trách nhiệm vận chuyển để phân phối vũ khí cho các đơn vị chiến đấu rải rác trên khắp miền Nam.

Hệ thống đường vận tải nội địa này ở Nam Bộ được đặt tên là "Đường 1-C". Đường 1-C chằng chịt khắp Nam Bộ.

Trong mùa nước thì hầu hết các chuyến vận chuyển nội địa này đều dùng đường thủy, vì toàn vùng đồng bằng sông Cửu Long rất thuận lợi cho việc vận chuyển này: Có 179 con sông, kênh, rạch lớn nhỏ mà tàu thuyền, sà lan cỡ 100 tấn có thể hoạt động được, với tổng chiều dài 5.000 km. Trong đó có ba con sông lớn với tổng chiều dài 1.200 km, 132 con kênh tổng chiều dài 350 km, 34 con rạch với tổng chiều dài 500 km.

Hệ thống sông ngòi ở đây liên kết với nhau thành một mạng lưới hết sức thuận tiện cho việc vận tải đường thủy từ các tỉnh tới các tỉnh, các huyện, làng, xã... Đối phương chủ yếu kiểm soát các tuyến sông lớn, các ngã ba và ngã tư để dựng hệ thống đồn bốt. Kết hợp với hệ thống đó có các đoàn giang thuyền và tàu chiến liên tục trong vòng từ 15 đến 20 phút, có đèn pha chiếu sáng ban đêm.

Mùa khô thì buộc phải đi bằng đường mòn, lúc đi thuyền, lúc dùng trâu chở hàng, lúc dùng xe thô, lúc khuân vác, gồng gánh...

Đó chính là môi trường hoạt động của hệ thống vận tải nội địa.

Đường 1-C sử dụng cả ba phương thức bí mật, bán công khai và công khai.

Trong vận tải bí mật, hoạt động như du kích. Vũ khí được vận chuyển qua rừng rậm, bãi lầy... là những nơi không có kiểm soát. Những đoạn nguy hiểm thì có cảnh giới, phải đi đêm, có vũ trang tự vệ, khi gặp nguy hiểm thì chiến đấu chống trả. Trong hoạt động này, lực lượng thanh niên xung phong đảm nhiệm là chủ yếu. Đội quân này gồm hơn 800 người, phần lớn là thanh nữ, tuổi từ 17 đến 20, trang bị hơn 600 khẩu súng cá nhân để sẵn sàng chiến đấu. Đó cũng là một trong những đội quân anh hùng đã góp phần làm nên kỳ tích của cuộc kháng chiến chống Mỹ.

Để thực hiện nhiệm vụ này, Quân khu IX, tức miền Tây Nam Bộ có Đoàn 950 (về sau đổi tên là đoàn 371). Quân khu VIII thành lập đoàn M5, về sau đổi phiên hiệu là C.100.

Vận tải bán công khai lấy danh nghĩa công khai là chở hàng hóa. Những người vận tải đều có giấy

tờ. Phần bí mật chính là vũ khí giấu trong hàng hóa. Vận chuyển bán công khai thì phải dùng loại ghe hai đáy có trọng tải 3-4 tấn, trong đó có thể chứa được 1 tấn vũ khí, có chuyển chở được cả đại bác 105 mm. Nhiều ghe có hai mui, mỗi mui có thể chở thêm 100 kg. Người đi trên các ghe vận tải này thường là các nữ chiến sĩ, nam giới thì phải là những người lớn tuổi, mang theo cả vợ con, cha mẹ, y hệt như một gia đình sống bằng nghề vận tải ...

Thượng tá Trương Thị Mỹ, một trong những nữ chiến sĩ đưa cả mẹ già em đại theo ghe, kể lại :

"Mẹ già, em đại, nếu có chuyện gì xảy ra thì cả gia đình đều phải hy sinh. Những suy nghĩ đó đã làm tôi trấn trở, nhưng những đồng chí, đồng đội, những lãnh đạo của tôi là những người đã động viên tôi nhiều nhất.

Hơn 5 năm hoạt động vận tải "công khai, hợp pháp", tôi đã vận chuyển hơn 70 chuyến, bằng nhiều phương tiện khác nhau, chở được 200 tấn vũ khí, hàng chục ngàn cán bộ trung cao cấp của Quân khu, vượt qua mọi khó khăn, thử thách, gian nan vất vả, qua mọi bót đồn, mọi sự phong tỏa của địch, chuyển hàng, đưa cán bộ đến nơi an toàn, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, không để xảy ra mất mát hàng hóa hay gây thiệt hại về con người, phương tiện.

Một điều quan trọng nữa là bài học về nhân dân. Nhân dân không giúp đỡ, không hỗ trợ, thì không thể nào thành công. Nhân dân giúp hàng hóa để nguy trang, nhân dân báo tin trên từng tuyến đường vận chuyển, nhân dân giải vây trong những lần bị bắt, bị tra xét, nhân dân góp ý để khả năng hoạt động công khai trong lòng địch ngày càng hoàn thiện hơn."

Hình thức này tồn tại suốt từ giữa những năm 1960, cho đến tháng 06/1968 thì có sự cố: Một chiếc ghe của C.100 bị bắt do bị chỉ điểm. Ghe bị kéo lên bờ, bỏ làm đôi, lộ hết mọi chuyển. Người bị bắt (chủ ghe là chiến sĩ Chín Mập bị tra tấn đến cùng, không khai và bị thủ tiêu, vợ bị bỏ tù cho đến ngày giải phóng mới được ra). Tuy không ai khai báo nhưng toàn bộ phương thức hoạt động này đã bị lộ. Sau đó nhiều chiếc ghe khác bị khám xét, tổn thất rất lớn. Toàn bộ các tuyến bán công khai phải ngừng hoạt động để tìm phương thức khác.

Phương thức mới cũng là sáng kiến của C.100: Hoàn toàn công khai và do nhân dân thực hiện.

Sáng kiến này thực ra đã ra đời tại Bến Tre từ sau Đồng khởi, với Đội vận tải đặc biệt mang bí số T.30. T.30 được thành lập năm 1962, từ 4 gia đình cán bộ cách mạng cũ thuộc các huyện Thạnh Phú và Bình Đại, mà nòng cốt là các chiến sĩ lão thành cách mạng từ thời Tiền khởi nghĩa (các ông Nguyễn Văn Ngải và Trần Văn Đình). Các ông đưa cả vợ con, dâu, rể, cháu nội ngoại theo thuyền để đóng vai một gia đình chuyên làm nghề sông nước.

Đến giai đoạn sau 1968, do vận tải bán công khai đã bị lộ và bị kiểm soát gắt gao, nên lại phải trở về với phương thức công khai của T.30: Không sử dụng ghe hai đáy nữa, mà sử dụng loại phương tiện vận tải lớn gọi là ghe đục. Mỗi chiếc ghe đục có trọng tải khoảng 30 tấn, có thể chở kèm 10 tấn vũ khí. Những chiếc ghe này lấy danh nghĩa đi buôn cá, có đủ giấy tờ thật. Ghe buôn cá là chuyển thường tình ở Nam Bộ, ngày đêm, ngang dọc khắp đồng bằng sông Cửu Long.

Những người vận chuyển trên những chiếc ghe đó cũng đã đi lại trên sông nước hàng chục năm, quen mặt tất cả các đồn bót, các trạm gác. Do đó không cần dùng đến ghe hai đáy. Thay cho hai đáy

là hai mặt của chính những người dân, là là thường dân "thật", chứ không phải là thường dân "giả." Những người này đi qua những đồn bắt thì lính gác không hề để ý vì không ngờ rằng họ đang vận chuyển vũ khí.

Thượng tá Nguyễn Trung Trực, Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh Mỹ Tho kể lại:

"Cai Lậy là trọng điểm của Quân khu VIII, xã nào cũng có năm mươi cơ sở nhận vận chuyển và cất giấu vũ khí. Có hàng chục đầu mối quan hệ mật thiết với lực lượng vũ trang để mua sắm, vận chuyển mọi nhu cầu cần thiết cho sinh hoạt và chiến đấu của bộ đội. Ở huyện này Quân khu còn mạnh dạn sử dụng nhân dân vào công tác kho tàng. Nhiều đầu mối vừa làm nhiệm vụ vận chuyển, vừa làm nhiệm vụ chôn giấu hàng. Mỗi nhà giữ giúp độ 2 tấn hàng..." (Nguyễn Trung Trực. Công tác tiếp nhận, vận chuyển vũ khí... Trong Đăm bảo..., sđd, tr.372-373.)

Chế độ thanh toán là: Mỗi ghe chở 10 tấn vũ khí về đến điểm giao nhận trả công 1 triệu đồng tiền Sài Gòn, nếu toàn bộ cả ghe và công vận chuyển là do chủ ghe chịu trách nhiệm. Nếu là ghe của C.100, chỉ thuê những người buôn cá vận chuyển, thì mỗi chuyến trả 30.000 đồng. Mọi việc đi lại đối phó trên dọc đường là do người vận chuyển tự lo liệu. (Vào năm 1973 thì tỷ giá giữa đồng tiền Sài Gòn và đồng đô la là khoảng 1/500 (500 đồng tiền Sài Gòn ăn 1 đô la). Như vậy mỗi chuyến chở khoán gọn cả tàu lẫn hàng tương đương 2.000 USD. Về tỷ giá này, xem Đặng Phong, trong Kinh tế miền Nam Việt Nam thời kỳ 1955-1975. Nxb Khoa học Xã hội, 2004, tr.393.)

Trong hoạt động vận tải công khai, một nguyên tắc bắt di bắt địch là hoạt động đơn tuyến. Chỉ nhận lệnh từ một người giao nhiệm vụ trực tiếp Đơn vị nào, người nào chỉ biết việc của mình, đến nơi giao nhận cũng chỉ tiếp xúc với một người. Nguyên tắc đó là biện pháp đảm bảo an toàn nếu bị lộ chuyển nào thì chỉ mất chuyến đó, thiệt hại được khoanh vùng ở bản thân những người trực tiếp tham gia.

Theo đánh giá của Đại tá Trần Văn Lan, Phó Chỉ huy trưởng Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh Tiền Giang, thì từ thời kỳ 1973 trở đi, vận tải nhân dân đóng vai trò rất lớn, chiếm khoảng 75% toàn bộ vận tải nội địa.

Để đảm bảo an toàn cho việc vận tải, các công đoạn được tính toán và sắp xếp hợp lý, làm thế nào một chuyến đi chỉ kéo dài trọn gói trong một đêm, như thế để tránh đối phương, giảm bớt mức thiệt hại.

7. Những hàng rào của đối phương

Về việc vận tải theo đường biển, tuy tác giả đã có dụng ý mô tả thật trung thực với các sự kiện, những con người, những giải pháp, những gian nguy, những tổn thất và những thành quả... nhưng nếu chỉ nói về những phương pháp và thành tích thì có thể vẫn có một sự ngộ nhận: làm được như vậy có nghĩa là đối phương kém quá? Nếu để người đọc có cảm giác rằng đối phương quá kém thì đồng thời cũng hạ thấp giá trị của sự nghiệp Đoàn 759.

Để công bằng hơn, phải nói rõ hai sự lệch pha ngược chiều nhau: Sự lệch pha về sức và sự lệch pha về trí

Nếu nói tới sức mạnh quân sự trên biển, thì lực lượng của đối phương mạnh gấp không phải hàng

chục lần mà hàng trăm lần lực lượng Đoàn 759. Dưới đây xin dành một ít dòng để mô tả về lực lượng hải quân của Mỹ trên bờ biển Việt Nam trong thời kỳ chiến tranh:

Như đã nói trong phần đường bộ, hải quân Mỹ trên bờ biển Việt Nam thời đó là một lực lượng hải quân hùng mạnh bậc nhất trên thế giới. Tất cả đều thuộc Hạm đội 7 (Seventh Fleet). Lực lượng này có nhiệm vụ không chỉ đánh phá miền Bắc, mà đánh phá cả Trường Sơn, đánh phá hỗ trợ các chiến trường ở miền Nam và đặc biệt là ngăn chặn con đường tiếp tế trên biển (40% lực lượng của Hạm đội 7 được huy động vào việc ngăn chặn này) .

Trực thuộc Hạm đội 7 của Mỹ ở Thái Bình Dương có một loạt Lực lượng đặc nhiệm (Task Force) trực tiếp tham chiến ở Việt Nam. Đô đốc Elmo R. Zumwalt lúc đó là Tư lệnh Hải quân Mỹ ở Việt Nam (Commander, Naval Force, Vietnam) sau này được thăng lên cấp cao nhất trong hải quân là Tư lệnh Hải quân Mỹ, đã viết một cuốn sách tên là On Watch xuất bản năm 1976. Trong đó ông kể về những lực lượng hải quân Mỹ ở Việt Nam gồm các đơn vị sau đây:

- Lực lượng đặc nhiệm 115 được thành lập vào tháng 03/1965, tức là ba tuần sau khi xảy ra vụ Vũng Rô vào ngày 16/02/1965. Lực lượng đặc nhiệm này trực tiếp phụ trách toàn bộ duyên hải Bắc Bộ và miền Trung, theo chương trình tuần duyên, mang mật danh Market Time.
- Lực lượng đặc nhiệm 116 trực tiếp phụ trách duyên hải Nam Bộ và các cửa sông thuộc đồng bằng sông Cửu Long, hoạt động theo chương trình tuần giang, mang mật danh Game Warden.
- Lực lượng đặc nhiệm 117 là những giang đoàn (Commander, Naval Forces, Vietnam) phối hợp với lực lượng thuộc sư đoàn 9 Bộ binh Mỹ để đánh phá các khu căn cứ, các kho tàng nhận vũ khí và lương thực từ miền Bắc đưa vào. Riêng Đội đặc nhiệm này có hai căn cứ đóng ở hai địa đầu của Nam Bộ: căn cứ Đồng Tâm thuộc Mỹ Tho và căn cứ Năm Căn thuộc Cà Mau. Lực lượng đặc nhiệm này hoạt động theo chương trình có mật danh Giant Slingshot.
- Lực lượng đặc nhiệm 73 vận chuyển vũ khí và công cụ cho quân đội Mỹ.
- Lực lượng đặc nhiệm 76 phụ trách các cuộc hành lang và đổ bộ, yểm trợ đổ bộ.
- Lực lượng đặc nhiệm 77 phụ trách oanh tạc miền Bắc.
- Lực lượng đặc nhiệm 78 phụ trách đánh phá các căn cứ và các kho tàng ven biển, đồng thời tổ chức các toán biệt kích từ miền Nam xâm nhập ra miền Bắc.

Tất cả các Lực lượng đặc nhiệm này đều có sự hỗ trợ của hơn 30 hàng không không mẫu hạm đóng rải rác ngoài hải phận Việt Nam. Cả hai loại lực lượng hải quân này đều trực thuộc Bộ Tư lệnh Hải quân Mỹ tại Việt Nam (Naval Forces Vietnam). Bộ Tư lệnh hải quân này trực thuộc MACV, do một Phó Đô đốc có hàm Trung tướng chỉ huy. Tổng số quân của Naval Forces Vietnam năm cao nhất lên tới 36.500 người.

Như vậy, trong thực tế Đoàn 759 đối diện trực tiếp với ba Lực lượng đặc nhiệm 115, 116 và 117, gồm hàng trăm tàu chiến, máy bay yểm trợ và thám sát suốt ngày đêm trên dọc bờ biển.

Phía Mỹ đã vạch ra cả một hàng rào ngăn chặn ở ven biển, cũng giống như hàng rào Mcnamara trên đường bộ. Họ tính toán rằng với lực lượng phòng duyên cùng tuần tra dày đặc và hiện đại như vậy, gần như không thể có một chuyến tàu nào từ miền Bắc lọt được vào miền Nam.

Sau khi phát hiện và đánh phá chiếc tàu ở Vũng Rô đầu năm 1965, toàn bộ hải quân Mỹ ở Việt Nam đã giật mình về khả năng vận chuyển Bắc - Nam. Từ đó các đơn vị hải quân Mỹ càng ra sức tăng cường lực lượng, tăng cường tuần tra, theo dõi và đánh phá suốt từ vịnh Bắc Bộ cho tới vịnh Thái Lan (Elmo R. Zumwalt, On Watch, N.Y. Quadrangle, 1976, p.p.40-42. Xem thêm: Robert F. Futrell, The U.S Air Force in Southeast Asia: The Advisory Years to 1965, Washington D.C. 1981, p.266. William Westmoreland. A Soldier Reports. N.Y. Doubleday & Company, 1976, p p 223-225.)

Để phân biệt nhiệm vụ hoạt động của các đội đặc nhiệm kể trên, Mỹ thường dùng mật danh là Lực lượng đặc nhiệm nước xanh (Blue water Navy) tức hoạt động tuần tra trên biển, gồm Lực lượng đặc nhiệm 115, 116 và Lực lượng đặc nhiệm nước đục (Brown water Navy), tức Lực lượng đặc nhiệm 117, hoạt động ở các cửa sông và trong các dòng sông, còn gọi là Hạm đội nhỏ trên sông. (Thomas J. Cutler, Brown water, Black Berets: Coastal and Riverine Warfare in Vietnam. Anapolis, Naval Institute Press, 1988, p.p.76-77. Victoria Croissat, The Brown water Navy: The River and Coastal war in Vietnam. Croissat là đại tá, cố vấn đầu tiên của Thủy quân lục chiến) Cùng với hệ thống tuần tiễu ngoài biển và trên các kênh rạch là một hệ thống đồn bốt dày đặc, trên các con sông lớn, ngã ba sông, các ngã tư giữa sông, kênh rạch với đường bộ...

Ngoài những khu vực có đồn bốt, đối với những khu vực có rừng rậm mà quân đội khó vào thì quân đội Mỹ - Sài Gòn sử dụng hệ thống không quân rải bom (những nơi trọng yếu thì rải thảm bằng B.52), bắn đại bác từ tàu chiến vào. Đặc biệt đối với những nơi được coi là tuyến đường huyết mạch, đối phương đã dùng biện pháp rải chất độc hóa học. Riêng trong hai năm 1965- 1966, rừng tràm Cà Mau đã bị rải chất độc hóa học 22 lần, với 15 triệu lít, chiếm 1/5 số chất độc hóa học mà Mỹ đã sử dụng ở miền Nam Việt Nam.(Đại tá Nguyễn Văn Thép, Chính ủy Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh Cà Mau. Lực lượng vũ trang Cà Mau với nhiệm vụ bảo vệ bến bãi, kho tàng... Trích trong Đảm bảo... sđd,)

Biện pháp trực tiếp nhất là tổ chức các đợt hành quân vào các khu rừng bị nghi ngờ là có kho tàng và bến bãi, đặc biệt là khu rừng đước và rừng tràm U Minh. Tháng 10/1962, đối phương tổ chức chiến dịch "Sóng tình thương", "Phượng hoàng TG1" đánh vào rừng U Minh. Sau đó đến năm 1964 là chiến dịch "Bình tây", năm 1968 là chiến dịch "Nguyễn Huệ 1 Nguyễn Huệ 2".

Đặc biệt sau cuộc Tổng tiến công Mậu Thân năm 1968, đối phương mở chiến dịch lớn mang tên "Nhỏ cỏ U Minh", sử dụng tới cấp sư đoàn, đó là sư đoàn 21 gồm cả hải, lục, không quân và máy bay B52. Trong chiến dịch này, riêng khu vực Năm Căn đối phương đã mở trận càn "Sóng thần", được sự hỗ trợ của Hạm đội nhỏ trên sông của căn cứ hải quân Mỹ tại Năm Căn.

Tại căn cứ này thường xuyên có khoảng 500 quân Mỹ với hàng trăm chiếc tàu lớn nhỏ, có tiểu pháo hạm hoạt động thường xuyên trên tuyến sông Tam Giang, cắt ngang khu vực tổng kho rừng đước với các tỉnh miền Tây.

Như vậy, về sức mạnh của các phương tiện, có một sự lệch pha rất to lớn. Đối diện với những lực

lượng như thế không phải là chuyện đơn giản.

Nhưng ngược lại, cũng có một sự lệch pha rất lớn nữa giữa những tính toán của đối phương so với những giải pháp của Đoàn 759 mà hoàn toàn nằm ngoài dự kiến của đối phương. Như bản đồ 6, 7 và 8, phụ bản cho thấy, hải quân Mỹ cùng không quân dự kiến một phòng tuyến gần như khép kín suốt từ vịnh Bắc Bộ tới vịnh Thái Lan. Bên ngoài là máy bay tuần tiễu. Bên trong là hải quân Việt Nam và Thủy quân lục chiến canh gác các bờ biển, cửa ngõ của các con sông. Tuyến giữa được coi là phòng tuyến do hải quân Mỹ trực tiếp phụ trách.

Đó là tính toán trong các phòng nghiên cứu chiến lược và chiến thuật của quân đội Mỹ. Theo những tính toán đó thì không thể có một con tàu nào lọt lưới. Nhưng Đoàn 759 thì lại tìm những giải pháp hoàn toàn khác mà đối phương hoàn toàn bất ngờ. Đường đi có đoạn gần sát bờ, có đoạn lại vượt ra hải phận quốc tế, đến tận Philippines, Singapore, Malaysia... Chỉ trừ một, hai con tàu bị phát hiện, với tỷ lệ hao hụt 7-8%, còn hầu hết đều đã lọt lưới.

Đại tá Trương Thái Ất, Chủ nhiệm Chính trị Lữ đoàn 125 cho biết, sau ngày giải phóng miền Nam, Lữ đoàn tiếp quản các cơ sở hải quân của đối phương và khai thác những tài liệu còn lại. Qua những tài liệu đó, ông đánh giá rằng phía đối phương, cả quân đội Mỹ và quân đội Sài Gòn hiểu rất mờ mờ và sai lệch về hoạt động của Đoàn 125. Điều đó một lần nữa chứng tỏ rằng phía đối phương rất mạnh về mọi phương diện, nhưng lại yếu về thông tin.

Đây chính là sự lệch pha góp phần dẫn tới chiến thắng của Đoàn 759.

8. Giai đoạn đầu suôn sẻ (1962-1965)

Gọi là suôn sẻ không phải có nghĩa là dễ dàng và tự do mà chỉ có nghĩa là chưa xảy ra vụ thất bại nào. Để được như vậy, phải có trăm phương ngàn kế, phải khổ công chịu đựng, phải bền gan, bình tĩnh nhiều khi tới mức lì lợm.

Con đường Hồ Chí Minh trên biển cũng "muôn hình vạn trạng" như con đường Hồ Chí Minh trên bộ. Đoàn 125 đã sáng tạo rất nhiều phương thức khác nhau mà có lẽ cũng khó tìm thấy một tiền lệ trong lịch sử vận tải đường biển của loài người :

Có những Phương tiện thông thường như tàu biển, vận chuyển đột xuất những khối lượng hàng lớn, đi ra ngoài khơi xa, ban đêm tìm cơ hội thuận lợi, đột nhập vào một bến bãi nào đó đã hẹn trước.

Lại có những chiếc thuyền đánh cá với những chiến sĩ đã trút bỏ áo lính để làm ngư dân, với thuyền hai đáy, sử dụng cho những cự ly gần, xuất phát từ những bến phía bắc vĩ tuyến 17, thuộc Quảng Bình, rồi đi gập trong đêm vào các tỉnh miền Trung.

Cũng có những chặng phải đi 2 hoặc 3 đêm, cứ đến gần sáng những chiếc thuyền "đánh cá" này phải tạm vào bờ lẩn tránh tại những cơ sở cũng đã được chuẩn bị sẵn sàng. Trời tối lại lên đường.

Một cơ hội rất tốt nữa là các dịp Tết. Rất nhiều chuyến đi đã bắt đầu từ 30 Tết hay mừng 1 Tết.

Nhưng Tết chỉ là một thời điểm ngắn ngủi trong năm. Phần lớn thời điểm vận chuyển ngoài Tết là thời điểm có gió bão, tàu tuần tiễu của đối phương không đi được, máy bay trinh sát không nhìn

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

thấy. Đó là cơ hội để lên đường.

Tất cả những giải pháp kể trên đều có chung một tính chất là tạo bất ngờ, theo triết lý "vào hang hùm thì không sợ cọp". Nhưng muốn như thế thì vấn đề con người có ý nghĩa quyết định. Những người tham gia, nhất là người chỉ huy phải là những con người không những trung thành, gan dạ, mà phải "có máu lạnh", tức là rất bình tĩnh, không được bồi rối hoặc manh động trước mọi nguy cơ.

Kỷ luật, nguyên tắc và lời thề của các chiến sĩ là: "Quyết không để lọt vào tay địch. " Với lời thề đó, nếu gặp tàu tuần tiễu của đối phương thì chỉ có hai cách: một là chiến đấu sống mái với tàu địch, hoặc khi không đủ sức chiến đấu nữa, thì phá tàu thuyền, hy sinh để bảo vệ bí mật.

Tuy nhiên trong ba năm đầu, do còn lợi dụng được yếu tố bất ngờ, mắt cảnh giác của đối phương, nên hầu hết các con tàu đi đều trót lọt. Nếu tính từ chuyến đầu tiên của tàu Phương Đông 1, cập bến Vàm Lũng ngày 16/9/1962 đến con tàu số 148 vào bến Vũng Rô ngày 15/02/1965, đã có 87 chuyến tàu ra đi. Trong đó chỉ có một chuyến tàu số 6 đi ngày 10/10/1963 là phải quay về, còn tất cả đều tới đích

Trong thời gian này chỉ có hai sự cố: đó là chuyện "hú vía" xảy ra với tàu 41, nhưng cũng qua được, và cuối cùng là chuyện đáng tiếc, xảy ra với tàu 143 trong "Vụ Vũng Rô", cũng là sự cố kết thúc giai đoạn suôn sẻ này

Chuyện "gặp cạm" của con tàu 41

Trong ngàn cuộc thi gan với đối phương, có thể kể đến một chuyện tiêu biểu đó là chuyện "gặp cạm" của con tàu số 41, có nhiệm vụ đi mở tuyến đầu tiên vào Bà Rịa. Con tàu này cũng do Lê Văn Một làm thuyền trưởng. Chính ủy là Đặng Văn Thanh.

Đặng Văn Thanh vốn quê ở Phan Thiết, con nhà ngư dân nghèo, từ bé đã quen nghề chài lưới, quen sóng biển, quen địa hình miền Nam Trung Bộ. Suốt trong chín năm kháng chiến, anh ngang dọc khắp ven biển Nam Trung Bộ để vận chuyển vũ khí cho kháng chiến. Sau Hiệp định Genève, anh ở lại nằm vùng.

Đến năm 1961, sau Đồng Khởi, Nam Trung Bộ rất bức bách về vấn đề vũ khí. Khu ủy Khu V giao cho Đặng Văn Thanh đi đường Trường Sơn ra miền Bắc, trực tiếp trao tận tay một báo cáo gửi Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Tám tháng trời đi trên đường Trường Sơn mới tới Hà Nội, anh được đưa tới gặp Đại tướng Võ Nguyên Giáp để báo cáo tình hình.

Đại tướng đang sốt ruột muốn nghe anh giải trình về tình hình các bờ biển phía Nam Trung Bộ, ông chỉ vào tấm bản đồ và yêu cầu anh báo cáo. Đến lúc này xảy ra một chuyện bất ngờ: Anh lắp bắp mãi mới lễ phép thưa: Báo cáo Đại tướng, tôi không biết chữ... Đại tướng bình tĩnh đọc từng chữ trên bản đồ và yêu cầu anh giải thích. Việc đó thì anh giải thích được. Sau đó anh được đi an dưỡng và kết hợp học chữ.

Ngày 26/09, tàu 41 chở 35 tấn vũ khí do Đặng Văn Thanh là chính ủy Lê Văn Một là thuyền trưởng rời bến, lên đường. Các anh chọn đúng lúc có bão để đi, hy vọng tránh được hệ thống kiểm soát của đối phương. Mọi gian nan trên đường các anh đều vượt qua. Nhiệm vụ là phải tới được bến Rạch Chanh thuộc Lộc An, Bà Rịa.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Vì gió bão dọc đường, các anh tới điểm hẹn chậm mấy ngày, phía trong ra đón mấy đêm không thấy, đến đêm thứ tư ngủ quên, 2 giờ sáng mới gặp nhau. Ở khu vực này mức thủy triều cao nhất là 3 giờ chiều, mức thấp nhất là 3 giờ sáng. Thuyền cách bến khoảng 200 m thì mắc cạn. Lúc này nước rút rất nhanh. Không có cách nào khác ngoài việc đề tàu đó và huy động toàn bộ lực lượng trong bến ra bốc vác vũ khí lên bờ.

Cho tới khi trời hửng sáng, bốc dỡ được khoảng 2/3 số vũ khí, trưởng bến là Tư Phúc quyết định cho phá hủy tàu để phi tang. Bến này ở ngay dưới chân một ngọn đồi mà trên đỉnh đồi là đồn Phước Hải, theo đường chim bay chỉ cách con tàu 300m. Trong ánh nắng ban mai, ngồi trên tàu thấy rõ những người lính trên đồn đang lau súng...

Chính ủy Đặng Văn Thanh quyết định không phá tàu vì tàu mắc cạn ngay trước đồn địch, có dáng vẻ như tàu đánh cá, lính trên đồn chắc chắn không nghi ngờ, vì không thể tưởng tượng được rằng một chiếc tàu của miền Bắc lại dám đỗ ngay trước cửa đồn. Quả nhiên, mọi hoạt động trên đồn vẫn bình thường trong khi con tàu đứng chờ vờ trên một bãi cát đã cạn.

Đặng Văn Thanh quyết định một mình ở lại, cho tất cả thủy thủ rút lên bờ. Chỉ khi nào tình thế nguy ngập một mình anh có thể cho nổ tàu, còn bây giờ thì cứ bình tĩnh chờ đợi xem sao. Máy trưởng Huỳnh Văn Sao xin ở lại cùng với Chính ủy. Giữa nắng ban mai, hai người giăng lưới ra đề vá, cời trần, uống rượu lúa mới đã bóc hết nhân. Khoảng 10 giờ, một máy bay trinh sát bay qua, nghiêng cánh để ngó nhìn rồi lại bay thẳng.

Trước tình hình đó, Trưởng bến lại cử hai người ra yêu cầu cho nổ tàu. Chính ủy Đặng Văn Thanh dứt khoát không nghe. Đồng ý phá tàu nhưng chỉ khi nào đối phương tấn công. Giữa trưa lại có hai chiếc máy bay tuần tiễu lướt qua, lượn vòng, tỏ ý nghi ngờ. Đặng Văn Thanh quyết định tiếp tục ngồi vá lưới và uống rượu. Sau đó họ gài tất cả kíp nổ vào khối thuốc nổ 1 tấn, để sẵn 1 can xăng và phủ vải màn lên đó, bên cạnh là một bao diêm. Khi cần thiết, thì chỉ trong một vài giây là giải quyết được toàn bộ vấn đề.

Sau này Đặng Văn Thanh kể lại :

"Tôi đoán chúng chỉ nghi ngờ. Nếu tôi mất bình tĩnh, bỏ chạy hay đối phó thì chúng sẽ đánh bom. Đây là lúc thì gan. Tôi nghĩ rằng nếu có bom trúng thì cả tấn bộc phá sẽ nổ, tàu sẽ tan cùng chúng tôi chẳng còn dấu vết gì. Như vậy tức là chúng tôi vẫn thắng."

Nhưng cuối cùng, trước sự bình tĩnh của hai ngư dân đang vá lưới và uống rượu, hai chiếc khu trục đã lẳng lặng bay đi. Trong bến lại cho người mang lệnh của bến trưởng yêu cầu phá tàu ngay. Đặng Văn Thanh quát đuổi hai người đó trở lại. Sự căng thẳng lên mức tột độ vào 1 2 giờ trưa. Sau đó, nước bắt đầu lên. Đến 2 giờ chiều con tàu bắt đầu nổi, máy trưởng cho nổ máy, con tàu chạy lại bình thường tìm bến

Cũng về chuyện này, thuyền trưởng Lê Văn Một kể lại trong nhật ký:

"Từ sáng cho tới trưa, nhiều lần máy bay lượn qua. Đồng chí Tư Phúc ba lần ra lệnh phá hủy lâu.

Nhưng hai đồng chí Thanh và Sao ở lại trên tàu vẫn bình tĩnh, sáng suốt, dũng cảm giải quyết. Cùng bình tĩnh thì cả lính trên đồn và máy bay đều càng không nghi ngờ và do đó mọi việc đều yên ổn."

Vụ Vũng Rô và tàu 143

Đây là thất bại đầu tiên và có ý nghĩa như sự chấm dứt một giai đoạn giai đoạn đối phương mất cảnh giác.

Vũng Rô là một vũng nước sâu ở ngay dưới chân Đèo Cả, ranh giới của hai tỉnh Phú Yên và Nha Trang. Đây là một bên có điều kiện tự nhiên rất thuận lợi. Nước rất sâu, tàu 100 tấn có thể vào dễ dàng. Bí thư Tỉnh ủy Phú Yên đã chỉ thị cho địa phương huy động dân công làm hẳn một cầu tàu dài 20 m, có thể tháo lắp nhanh.

Về mức an toàn, thì ngay trên đỉnh Đèo Cả có một đồn quân lính Sài Gòn, tức là có thể triệt để lợi dụng yếu tố bất ngờ. Trong thực tế quả là Đoàn 125 đã lợi dụng được những yếu tố thuận lợi đó. Chỉ trong vòng hơn hai tháng đã chờ trót lọt vào bến ba chuyến tàu sắt:

- Tàu 41 đi chuyến đầu ngày 16/11/1964, cập bến ngày 05/12, chở được 43,920 tấn vũ khí.
- Tàu 41 đi tiếp chuyến thứ hai ngày 21/12, cập bến ngày 31/12, chở được 46,729 tấn vũ khí.
- Tàu 41 đi chuyến thứ ba ngày 28/01/1965, cập bến ngày 09/02/1965, chở được 45,951 tấn vũ khí. (Thuyền trưởng tàu Không số đầu tiên trên biển Đông, sđd, tr. 109.)

Thấy tình hình thuận lợi trong khi Nam Trung Bộ đang mở liên tiếp nhiều trận đánh lớn, Đoàn 125 quyết định lợi dụng ngày Tết âm lịch cho chở tiếp một chuyến thứ tư với trọng tải lớn vào Vũng Rô. Đúng ngày mùng 1 Tết năm Ất Ty, tức ngày 02/02/1965, tàu sắt số 143, với 18 thủy thủ, Thuyền trưởng là Lê Văn Thêm, Chính ủy là Phan Văn Bảng, chở 63,114 tấn vũ khí, khởi hành. Đến 11 giờ đêm 15/02 tàu vào được đến bến Vũng Rô an toàn. Vì khối lượng hàng quá lớn, bốc dỡ gần hết hàng thì trời đã sáng, neo tàu lại hỏng, phải cho tàu ở lại trong ngày và nguy trang kỹ bằng cây lá.

Ngày hôm đó có điều không may: với số vũ khí mới được chi viện trong các chuyến trước, Quân Giải phóng Khu V quyết định đánh vận động chiến diệt xe tăng đối phương ngay tại Đèo Nhông, trên đường số 1, cách Vũng Rô không xa. Đây là trận đầu tiên quân đội Nam Trung Bộ có những vũ khí hoàn toàn mới mà đối phương không ngờ: B.40, B.41, súng tiểu liên AK.

Vì bị bất ngờ nên chỉ trong hai ngày 7-8/02/1965, Trung đoàn 2 của Quân khu V đã đánh tan hai tiểu đoàn bộ binh và một chi đoàn thiết giáp M113. Kết quả là đối phương thiệt hại rất nặng: chết hơn 600 người, 10 xe M113 bị diệt. Do hậu quả đó, suốt trong tuần lễ tiếp theo, máy bay tải thương của Mỹ liên tục bay để chở thương binh về Nha Trang. Còn toàn bộ hệ thống an ninh và quân đội của Vùng II chiến thuật được đặt trong tình trạng báo động.

Theo tài liệu lịch sử của Mỹ thì 10 giờ sáng ngày 16/02, một máy bay tải thương UH-1B của Mỹ bay ngang qua Vũng Rô, bỗng phát hiện một "mòm đá" nhô ra rất khác thường. Đem so với những ảnh thám không mà máy bay của quân đội Mỹ thường chụp hằng ngày các vùng ven biển Nam Trung Bộ, thấy không khớp? Viên phi công J. S. Bowra liền thông báo cho viên Thiếu tá Mỹ P.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Rodgers, Cố vấn trưởng của Mỹ tại Vùng II chiến thuật.

Rodgers liền báo ngay cho Thiếu tá, Tư lệnh khu vực duyên hải Nam Trung Bộ là Hồ Văn Kỳ Thoại. Kỳ Thoại lệnh cho một tốp máy bay khu trục A-1 Skyraiders đến kiểm định. Thấy chuyện lạ, các máy bay này bắn tên lửa (tài liệu của Đoàn 125 nói là thả bom xăng) vào chỗ nghỉ ngơi. Mọi thứ nguy trang đã cháy trụi và toàn thân con tàu lộ ra. (Edward J. Marolda and G. Wesley Pryce, 111, A Short History of the United States Navy and the Southeast Asian Conflict 1950-1975. 1984) Binh lính trên đồn Đèo Cả liền tràn xuống. Các thủy thủ cùng với các đội du kích Hòa Hiệp buộc phải chiến đấu, đồng thời cho điểm hỏa để phá tàu. Nhưng vì tàu 143 rất lớn, thuốc nổ chỉ có 500 kg nên khi cho điểm hỏa, tàu không tan xác, mà chỉ xẻ làm đôi. Thủy thủ đoàn cùng quân du kích chiến đấu phá vòng vây rồi rút về Trường Sơn, theo đường 559 trở lại miền Bắc.

Mấy hôm sau, đối phương cho trục vớt xác tàu lên, rồi đưa về Sài Gòn triển lãm, công bố trên báo chí... Theo công bố trên báo chí của chính quyền Sài Gòn và của Mỹ lúc đó, thì họ đã bắt được quả tang một con tàu của Bắc Việt chở 100 tấn vũ khí của Nga Xô và Trung Cộng, gồm từ 3.500 đến 4.000 khẩu súng trường và tiểu liên, khoảng 1 triệu viên đạn các loại, 1.500 quả lựu đạn, 2.000 quả đạn súng cối (mortier), 500 pound thuốc nổ...

Trên tờ Naval Institute Press, Đại tá Mỹ R. Schrosbay nhận định khá đúng sự thật:

“Vụ Vũng Rô khẳng định điều đã ngờ trong một thời gian dài nhưng chưa có bằng chứng. Số lượng chiến cụ lớn bị phát hiện chỉ ra rằng nhiều lô hàng lớn hơn đã được chở đến bằng tàu trước đó. Sự xuất hiện đồng thời loại vũ khí mới cỡ 7,62 mm của địch ở những khu vực ven biển khác nói lên một điều chắc chắn là địch còn sử dụng các vị trí khác nữa để nhận hàng chuyển bằng đường biển.”

Vụ Vũng Rô không chỉ là một tổn thất về vật chất, mà cái mất mát lớn hơn là yếu tố bất ngờ, là sự thức tỉnh của đối phương. Nó cũng còn là một cái cớ để đẩy mạnh chiến dịch đánh phá miền Bắc mang tên "Desoto Mission". Đồng thời, sau đó 20 ngày, ngày 08/03/1965 Mỹ cho những toán quân đầu tiên đổ bộ vào Đà Nẵng. Tính chất và quy mô của cuộc chiến tranh Việt Nam đã thay đổi.

Riêng về việc canh phòng bờ biển miền Nam, từ sau sự kiện "Vũng Rô", hải quân Mỹ mở chiến dịch Market Time theo dõi suốt 24/24 giờ mọi ngả trên bờ biển phía Nam. Lực lượng tuần tra dày đặc cả trong và ngoài khơi: hải quân của quân đội Sài Gòn tuần tiểu ven bờ biển từ bờ ra tới 12 hải lý. Hải quân Mỹ thuộc Hạm đội 7 ngăn chặn ngoài khơi từ 12 hải lý đến 40 hải lý. Lực lượng đặc nhiệm 115 gồm 7 khu trục hạm hộ vệ, 2 tàu vét mìn, 2 tàu vận tải cỡ lớn, 5 máy bay trinh sát cơ động ứng phó ở bất cứ địa điểm nào phát hiện có vấn đề. Hải quân Mỹ đưa vào chiến dịch này 54 tàu tuần tiểu hiện đại.

Đến tháng 09/1965, Phó Đô đốc Hạm đội 7 của Mỹ là P. Paul cùng tướng Westmoreland tổ chức một cuộc họp khẩn cấp, trong đó khẳng định rằng Bắc Việt đã viện trợ vũ khí ồ ạt cho Việt cộng, nên phía Mỹ và Liên quân phải có biện pháp khẩn cấp để đối phó. Ngay sau đó Mỹ quyết định tăng thêm 5 tàu tuần tiểu ngoài khơi, 30 tàu tuần tiểu trên sông, 9 tàu tuần tiểu ven bờ. Những máy bay thuộc Hạm đội 7 phụ trách việc canh giới ngoài khơi bằng hệ thống phát hiện điện tử suốt ngày đêm và suốt từ vĩ tuyến 17 đến vịnh Thái Lan. Các căn cứ không quân ở vịnh Cam Ranh và Vũng Tàu chịu trách nhiệm giám sát tất cả các cửa sông thuộc Nam Bộ và Nam Trung Bộ. (Edward J. Marolda and G. Wesley Pryce, 111, A Short History of the United States navy and the Southeast

Asian Conflict 1950-1975. 1984)

Hệ thống giám sát dày đặc đến như thế, nhưng Phó Đô đốc Hải quân Sài Gòn là Đỗ Hữu Chí vẫn hoài nghi và đặt câu hỏi :

"Chiến hạm của Mỹ nhập cuộc rất đông, xem như vây kín duyên hải miền Nam Cộng hòa. Thế nhưng, cộng sản Bắc Việt có chịu chùn bước xâm nhập không?"

Sự nghi vấn đó có lý. Vì quả là mọi việc vẫn không dừng lại.

9. Giai đoạn "lừa miếng" - đi bằng phương pháp hàng hải thiên văn (1965-1968)

Ngay sau khi được tin xảy ra vụ Vũng Rô, Đại tá Phan Hàm, Cục phó Cục Tác chiến đã báo cáo gấp với Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Đại tướng chỉ thị ngừng ngay việc vận chuyển đường biển, rút kinh nghiệm sâu sắc để làm tốt hơn. Lãnh đạo Đoàn 125 đã họp khẩn cấp để kiểm điểm và tự đánh giá những thiếu sót:

- Nắm tình hình địch không vững.
- Sau 3 chuyến thắng lợi đã nảy sinh tư tưởng chủ quan.
- Ngụy trang chưa tốt.

Từ những nhận xét kể trên, lãnh đạo Đoàn 125 chủ trương chấp hành lệnh của Đại tướng Tổng Tư lệnh, tạm ngừng các hoạt động trên biển để nghiên cứu lại, tìm những giải pháp mới.

Trước hết, cơ quan tham mưu của Đoàn đã nhanh chóng triển khai việc nắm tình hình đối phương, những diễn biến mới, những biện pháp mới ở cả ven bờ và ngoài khơi. Trên cơ sở đó, xác định những con đường đi mới, tiếp tục đảm bảo bí mật, bất ngờ.

Sau đó, cơ quan tham mưu đề xuất một phương thức vận chuyển mới là đi rất xa bờ, xác định vị trí tàu bằng phương pháp hàng hải thiên văn. Để thực hiện phương án này, đoàn phải mở các lớp bồi túc về ngành hàng hải thiên văn cho các thuyền trưởng. Với phương pháp "thiên văn", có tàu phải đi sang tận Trung Quốc để đánh lạc hướng đối phương. Nhiều khi còn phải đi vòng ra hải phận quốc tế, có tàu còn phải vòng ra phía Ma Cao, sang sát Philippines, xuống Indonesia, có khi còn sang tới đảo Palawan, qua Singapore, Malacca, sang vịnh Thái Lan... đợi ban đêm đối phương mất cảnh giác đột ngột lao nhanh vào bờ...

Cùng với việc thay đổi phương thức đi, phải nghiên cứu lại hình dáng và cấu trúc con tàu. Đi theo phương thức hàng hải thiên văn không thể dùng những con tàu quá lớn. Đoàn 125 thiết kế loại tàu nhỏ có tốc độ cao, trọng tải khoảng 15 tấn, tối đa là 30 tấn. Tuy nhiên từ đây đối phương đã canh phòng quá chặt, các con tàu của Đoàn dù đã đổi phương thức hoạt động vẫn rất khó "lọt lưới", vì hầu như mọi "thủ thuật" đều bị đối phương tính trước và đề phòng, do đó phải mất rất nhiều thời gian để "lừa miếng" đối phương mới có thể lọt lưới.

Và cũng đã có nhiều chuyến lọt lưới:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

- Ngày 15/10/1965, tức 8 tháng sau "Vụ Vũng Rô", cuộc thử nghiệm bắt đầu với con tàu 42, do Thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng và Chính trị viên Trần Ngọc An chỉ huy, chở 61,6 tấn vũ khí lên đường. Phải mất 20 ngày giằng dứ với máy bay và tàu chiến đối phương, nhiều lần vào bến phải lộn ra, cuối cùng mới lùa được hệ thống phong tỏa và vào bến Rạch Kiến vùng Bạc Liêu an toàn.

- Sau đó ngày 10 tháng 11 năm 1965, tàu 69 lên đường, chở 62 tấn, sau 14 ngày lênh đênh ngoài khơi xa để chờ cơ hội, đã vào được bến Vàm Lũng, Cà Mau, ngày 24/11.

- Ngày 17/12 tàu 68 lên đường với 64 tấn vũ khí. Đây là chuyến đi quanh co lâu ngày nhất: 2 tháng 5 ngày. Mới đến ngày 20/02/1966 tàu mới vào được Bạc Liêu.

- Ngày 24/12/1965 tàu 100 chở 61,4 tấn vũ khí lên đường và ngày 13/01/1966 đã vào bến Bạc Liêu an toàn.

- Ngày 15/03/1966 tàu 42 lại lên đường một lần nữa, và hơn 1 tháng sau, ngày 19/04 thì vào được Bạc Liêu với 61,2 tấn vũ khí.

Như vậy là hơn một năm sau "Vụ Vũng Rô", đã có năm chuyến tàu chọc thủng được hệ thống ngăn chặn dày đặc của đối phương. Các chuyến tàu này đã giúp xây dựng và trang bị đầy đủ cho Sư đoàn 9 mới thành lập với ba trung đoàn. Sư đoàn 9 đã ra quân liền mấy trận thắng nổi tiếng là Bàu Bàng, Bình Giã.

Tuy nhiên, do đối phương đã đề phòng rất kỹ, nên mọi hoạt động đều khó khăn và gặp nhiều trắc trở hơn trước. Trong tình thế hai bên phải "lừa miếng" nhau, có khi thắng, có khi thất bại. Cụ thể là rất nhiều chuyến tàu không lọt được lưới kiểm soát, buộc phải quay về. Đã có nhiều lần đối phương phát hiện "tàu lạ", tổ chức vây bắt.

Đã có những trận thủy chiến ác liệt. Trong đó có đôi lần, bị đối phương đánh trả dữ dội và mất mục tiêu, tàu phải ở lại vĩnh viễn trong rừng đước, nhưng cũng không ít lần các chiến sĩ đã phải chiến đấu đến hơi thở cuối cùng, sau đó phá hủy tàu để bảo vệ tàu và hàng không lọt vào tay đối phương, đảm bảo bí mật của con đường, và giữ được lời thề danh dự. Lại cũng đã có những con tàu không kịp phá và bị bắt ...

Hàng chục trường hợp phải quay về

Có thể lấy trường hợp tàu 56 làm một ví dụ về sự đấu trí trên biển khơi giữa hai bên.

Tàu 56 do Thuyền trưởng Nguyễn Văn Ba và Chính trị viên Đỗ Như Sạn chỉ huy, chở 37 tấn vũ khí. Tàu xuất phát ngày 26/02/1966 tại một căn cứ của Đoàn 125. Trong ba ngày đầu, tàu đi trên hải phận quốc tế bình an. Nhưng từ ngày thứ 3, dù vẫn trên hải phận quốc tế, tàu đã bị máy bay tuần tiễu thuộc Hạm đội 7 của Mỹ phát hiện, nghi ngờ và theo dõi.

Dù đã nhiều lần cố gắng đánh lạc hướng đối phương, nhưng vẫn không thể nào "cắt đuôi" được. Tàu thường xuyên bị máy bay, tàu chiến Mỹ khiêu khích, dọa nạt, thậm chí bắn cảnh cáo ngay khi còn đang ở trên hải phận quốc tế.

Hiện nay tại Lưu trữ của Đoàn 125 vẫn còn giữ được những bức điện liên lạc giữa Sở chỉ huy và

các con tàu không số. Dưới đây là nguyên văn những bức điện liên lạc từ Sở chỉ huy và con tàu 56 suốt trong ba ngày liền, từ 29/02 đến 02/03/1966. Đọc những bức điện đó có thể thấy diễn biến căng thẳng của chuyến đi, cách đối phó của tàu, sự chỉ đạo đều đặn của Trung tâm chỉ huy, phản ứng của phía tàu Mỹ....:

“Ngày 29 tháng 2”

Tàu 56 báo cáo về Sở chỉ huy:

“6 giờ, gặp 6 máy bay cất ngang hướng đi từ Đà Nẵng đến Gu-am.”

“10 giờ, một máy bay NAVY ở độ cao 200 m, lượn 5 vòng, chụp ảnh. 10 giờ 20 nó vào bờ. Tàu vẫn giữ hướng đi - Sạn.”

Điện từ Sở chỉ huy:

"Điều chỉnh tốc độ. Không vào sớm hơn - Đạo."

Điện từ tàu về:

"17 giờ, 1 tàu chặn trước mũi, ta tránh sang trái, 1 máy bay đến lượn vòng”.

“17 giờ 30, tàu chiến đang đi về phía ta - Sạn.”

"19 giờ, gặp tàu địch. Tránh hơn 2 giờ. Chi bộ quyết định vào. Xin chỉ thị - Sạn."

Điện từ Sở chỉ huy:

"Bình tĩnh xử lý. Nếu địch bám sát, không ăn được, nghi binh đánh lạc hướng, bảo đảm cho đơn vị bạn hoàn thành nhiệm vụ - Đạo”,

Ngày 1 tháng 3

Điện từ tàu về:

- "18 giờ 23 phút, gặp 11 tàu địch bám sát. Tránh không được. 23 giờ vẫn bám sát. Nhận định, có thể lộ. Trở ra chờ thời cơ - Sạn."

"3 tàu địch rọi đèn pha gọi dừng máy. Máy bay thả pháo sáng. Chúng tôi vẫn đi - có thể chiến đấu - Sạn. "

Điện từ Sở chỉ huy:

" Tránh né quay ra. Ngày mai chờ lệnh - Đạo."

Điện từ tàu về:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

"Địch chặn đường, cách bờ 40 hải lý. Ba tàu địch đang đuổi theo tôi - Sạn."

Điện từ Sở chỉ huy: '

"Bình tĩnh. Tàu 68 địch theo 3 ngày liền vẫn không việc gì. Ngụy trang cho tốt - Đạo"

Ngày 2 tháng 3

3 giờ 30 điện từ tàu về:

"Địch bám sát, bắn dọa. Tàu đi hướng 900. Treo cờ Nhật Bản. Sẵn sàng chiến đấu. Xin chỉ thị - Sạn."

3 giờ 50 Chỉ thị của Sở chỉ huy:

"Bình tĩnh. Địch dọa. Chúng không dám đánh ngoài khơi - Đạo"

6 giờ 40 điện từ tàu về:

"Máy bay lượn vòng, bắn khiêu khích - sẵn sàng chiến đấu - Sạn."

Mệnh lệnh từ Sở chỉ huy:

"Tránh ra biển Đông - Đạo."

Một lúc sau, Sở chỉ huy điện tiếp:

"Báo cáo ngay: Hiện ở đâu? Địch ra sao? Nếu căng, không đi vội, chuyển hướng Đông đi về - Đạo."

12 giờ 15 phút điện từ tàu:

"Lúc 12 giờ, tàu ở kinh độ 111036 vĩ độ 14019 hướng đi 900. Vẫn còn một chiếc tàu địch bám liên tục. Tinh thần anh em tốt - Sạn."

14 giờ 10 lệnh từ Sở chỉ huy:

"Bình tĩnh động viên anh em cho tốt. Địch khiêu khích, không dám đánh ở công hải, nhưng phải cảnh giác cao. Chờ trở về - Đạo."

17 giờ điện từ tàu về:

"13 giờ, có 3 tàu địch theo. Gặp 3 máy bay địch đi về phía Đà Nẵng. Đi về theo hướng tàu buôn Trung Sa, Tây Sa - Sạn."

Sau đó tàu 56 đã giữ đúng đối sách, giữ thể hợp pháp trên vùng biển quốc tế và đã quay trở về.

Chuyến đi cuối cùng của tàu 69

Tàu số 69 là tàu sắt có trọng tải 100 tấn, do thuyền trưởng Nguyễn Vũ Phúc chỉ huy. Tàu này đã đi được bảy chuyến vận tải vũ khí vào Nam trót lọt. Chuyến thứ tám khởi hành vào ngày 21/04/1966 tại Đồ Sơn, chở 61 tấn hàng. Chuyến đi thứ tám này đến đêm 28/04, tức sau 7 ngày tàu đã cập bến Vàm Lũng và giao hàng xong.

Trước khi tàu trở lại miền Bắc để đi chuyến thứ chín, phải kiểm tra kỹ về mọi yếu tố kỹ thuật, thì chân vịt của tàu bị hỏng nặng, không thể đi xa được. Không có chân vịt để thay. Không có xưởng đóng tàu ở đây để sửa chữa. Muốn hàn lại chân vịt thì phải kích tàu lên cạn. Giữa rừng đước ở Cà Mau, theo tính toán thông thường của kỹ thuật thì đành bó tay, vô kế khả thi.

Nhưng Tư Mau, bến phò của tàu cũng là một thuyền trưởng dày dặn kinh nghiệm, ông đưa ra một quyết định bất hủ: Có thể kích tàu bằng cây đước. Cụ thể là khi đợt nước lên huy động mọi lực lượng chen những thân cây đước dưới đáy tàu và chằng buộc thành tàu cho vững vàng. Khi nước rút tàu không hạ theo mực nước, mà nổi trên một giàn những cây đước. Chân vịt lộ ra khỏi mặt nước để có thể sửa chữa.

Nhưng điện không có. Gió đá (ACTILEN) không có. Các chiến sĩ đã dùng một lúc bốn cây đèn khò hàn chân vịt, suốt trong một tuần lễ đã làm xong, tàu lại được "hạ thủy" bằng cách rút hết những cây đước dưới đáy tàu, chuẩn bị ra Bắc.

Nhưng lúc đó lại xảy ra một vụ việc: Tàu số 100 chuẩn bị vào bến thì bị lộ, đối phương phong tỏa. Tàu buộc phải cho nổ để phi tang. Vụ đó làm cho tàu đối phương tập trung quanh bến để theo dõi. Tàu 69 phải nằm suốt sáu tháng trời trong rừng đước, mãi đến ngày 30/12/1966 mới có thể rời bến.

Nhưng mới đi được 1 km lại xuất hiện tàu địch. May mà tàu chưa ra xa nên kịp quay vào mà tàu đối phương không hay biết. Đợi một ngày, 9 giờ tối ngày 31/12, tàu 69 hy vọng là đêm giao thừa đối phương lơ là việc tuần tra, nhưng không may, vẫn bị một tàu đối phương phát hiện. Tàu đó tiến thẳng về tàu 69.

Đến 9 giờ 30 phút tối, thấy không thể lẩn trốn được vì còn cách bờ 50 cây số, Thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước quyết định chiến đấu. Lúc này hai bên chỉ còn cách nhau 50 m. Tàu 69 quay ngoắt 90 độ để vuông góc với mũi tàu đối phương và từ mạn tàu tất cả nổ súng. Lúc này, toàn bộ số vũ khí trang bị để tự vệ là 1 DKZ 75 mm với 20 quả đạn; 2 khẩu đại liên 12 ly 7; 3 khẩu B41 với 60 quả đạn; 5 khẩu AK với 500 viên đạn; 20 quả pháo chống tăng. Ngoài ra, có một lượng thuốc nổ 1000 kilogram đủ để phá tan tàu khi không còn giải pháp nào khác. Với số lượng vũ khí kể trên, tàu của đối phương bị tiêu diệt tức khắc.

Phía tàu 69, một chiến sĩ tử thương, nhiều người bị thương. Chỉ huy tàu quyết định không đi tiếp vì đã bị lộ, quay vào bến để tránh tàu địch. Tàu bắn hai pháo hiệu để báo cho trong bến biết rằng tàu sẽ phải trở lại. Trong bến đã biết tình hình nên chuẩn bị sẵn sàng chiến đấu.

Đến lúc này, phía đối phương đã huy động tới năm tàu PCF cao tốc, vây quanh tàu 69. Các chiến sĩ

tiếp tục chiến đấu. Một chiến sĩ là Phan Hải Hồ, đã bị thương nặng, gần đứt một bàn chân, đề nghị y tá chặt đứt luôn để thuận tiện cho chiến đấu sống mái với đối phương. Ngay lúc đó, Bí thư Chi bộ đã tuyên bố chính thức kết nạp Phan Hải Hồ vào Đảng.

Hai bên bắn nhau dữ dội. Lực lượng trong bờ cũng nổ súng thẳng vào tàu đối phương. Thấy hỏa lực quá mạnh, đối phương không dám tiếp cận, phải điều thêm hai máy bay tới. Máy bay tới cũng bị hai khẩu đại liên của tàu 69 bắn xối xả, không dám xuống gần, chỉ bắn pháo sáng để nhìn rõ mục tiêu. Pháo sáng giúp cho tàu 69 nhìn rất rõ cửa Vàm Lũng. Cả lực lượng trên tàu và cả lực lượng trên bờ tiếp tục bắn xối xả vào năm tàu địch.

Đến 0 giờ 20 phút ngày 01/01, khi tàu vào cửa Vàm Lũng thì bỗng nhiên năm chiếc tàu tuần tiểu cao cấp của đối phương đã chạy mất hút. Sau đó, tàu vào bến an toàn, mang theo 121 lỗ thủng trên thành tàu. 6 giờ sáng ngày 1 tháng Giêng, đài phát thanh Sài Gòn báo tin lúc 23 giờ hôm trước đã bắn chìm một tàu chở vũ khí của Bắc Việt.

Suốt ngày đó và trong những ngày sau, tình hình hoàn toàn yên tĩnh. Tại sao có sự yên tĩnh đó? Tại sao đối phương không tiếp tục lùng sục để tìm con tàu? Sau khi tìm hiểu tình hình, thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước được biết các tàu đối phương bịa tin đã bắn chìm tàu 69 vì sợ chết, không dám tiếp tục chiến đấu, đành báo cáo là tàu đã chìm để khỏi phải tiếp tục truy tìm. Giữa rừng sâu nguy hiểm, hỏa lực rất mạnh, nếu tàu 69 chưa chìm thì quân của đối phương còn phải lùng sục, còn phải trả giá bằng bao nhiêu xác chết. Kể từ đó, tàu 69 được yên ổn nhưng cũng nằm luôn ở cánh rừng được Cà Mau. Cho đến sau ngày Giải phóng thì tàu 69 được lưu giữ như một hiện vật hùng hồn của bảo tàng thời chống Mỹ.

6 trường hợp phải phá tàu:

Trong trường hợp đầu trí không nổi, độ sức không thắng, hết đường quay về, thì phải thắng bằng lòng can đảm và ý chí quật cường: Phá hủy tàu để xóa hết tang vật. Trong số 168 con tàu đã ra đi từ 1966 đến 1972, có 8 con tàu đã giải quyết theo phương án đó. Có nghĩa là không có một con tàu nào đầu hàng. Dưới đây là những trường hợp cụ thể:

Tàu 41: do Đặng Văn Thanh làm Chính trị viên, Hồ Đắc Thanh làm Thuyền trưởng, xuất phát ngày 19/11/1966, chở 59 tấn vũ khí. Đêm 26 tháng 11, tàu đã vào được bến Đức Phổ, Quảng Ngãi. Nhưng Đức Phổ là bãi ngang, không có nơi ẩn nấp, phải thả hàng xuống nước rồi ra ngay trong đêm. Nhưng khi ra thì mắc cạn, lại đụng tàu đối phương nên phải quyết định phá tàu. Hai chiến sĩ hy sinh. Số còn lại trở về bằng đường bộ. Sau bốn tháng thì họ ra đến đơn vị ngoài Bắc, nhận tàu khác, cũng mang số hiệu 41 để đi tiếp.

Tàu 100: Tàu 100 với 17 thủy thủ, do Thuyền trưởng Lê Minh Sơn và Chính trị viên Nguyễn Hữu Tương chỉ huy, rời bến Bính Động đêm 24/04/1966 chở 62,605 tấn vũ khí cho Cà Mau. Sau sáu ngày đi yên ổn, ngày thứ bảy gặp một máy bay khu trục Mỹ và bị đeo bám sát sao, không sao thoát được. Sau một tuần vòng vo trên hải phận quốc tế, đêm 09/05 tàu quyết định đột phá vào bờ thì bị phát hiện.

Máy bay trinh sát Mỹ báo động. Chiếc tàu chiến USCG Point Grey áp tới áp mạn. Tàu 100 vẫn chạy thẳng, Point Grey quyết định chặn đầu. Tàu 100 vẫn phóng thẳng sẵn sàng lao vào đối phương. Point Grey vội tránh, chuyển sang bám sát mạn tàu. Đã gần bờ, có hai đồng lửa ám hiệu

của bến Bò Đề, tàu 100 lao nhanh vào cửa Rạch Giá. Nhưng lúc đó nước xuống. Tàu mắc cạn, ngoài khơi có thêm ba tàu nữa của đối phương đã kịp đến. Khi còn cách 200 m, tàu đối phương đánh tín hiệu xin tiếp cận. Thuyền trưởng cho toàn đội lên bờ sau đó lệnh cho điểm hỏa phá tàu. Nhưng bộc phá không nổ.

Tàu đối phương kéo còi liên tục, không thấy tàu 100 động tĩnh gì, liền cho người nhái bơi đến. Lực lượng trong bến bắt đầu bắn ra dữ dội. Đối phương không dám đến gần tàu. Trời đã sáng. Trong bắn ra, ngoài bắn vào dữ dội. Tới trưa có thêm hai tàu đối phương nữa đến cùng nhiều trực thăng, khu trục giới bom, bắn phá khu bến. Trận đánh kéo dài đến ngày 11/05, thấy không thể cướp nổi, tàu đối phương cho máy bay giới bom thả vào tàu 100. Đến lúc đó khối thuốc nổ cùng với bao đạn được trong tàu mới nổ. Tàu 100 kết thúc sự nghiệp của nó trong bến rừng Rạch Gốc.

Tàu 43: Con tàu này rất không may: một lần quay về, hai lần tan tác.

Lần thứ nhất tàu lên đường ngày 16/02/1966, nhưng vướng tàu đối phương, nhận lệnh của Sở chỉ huy phải quay về.

Lần thứ hai, tàu lên đường ngày 08/03/1967, do Thuyền trưởng Nguyễn Đức Thắng và Chính trị viên Trần Quốc Tuấn chỉ huy, gồm 18 người. Tàu nhằm bến Sa Kỳ (Quảng Ngãi). Đến ngày 13/03 tàu lại bị đối phương phát hiện và bao vây. Sau ba giờ chiến đấu kiên cường, thấy không cân sức thuyền trưởng Thắng phải hạ lệnh cho toàn bộ thủy thủ thoát lên bờ và cho nổ tàu. Sau đó toàn đoàn vượt Trường Sơn ra Bắc nhận tàu mới.

Con tàu mới cũng mang số hiệu 43, cũng do Thuyền trưởng Nguyễn Đức Thắng và Chính trị viên Trần Quốc Tuấn chỉ huy, gồm 17 người, chở 37 tấn vũ khí, ra đi lần thứ ba vào ngày 27/02/1968, đến ngày 29/02 tàu vào Ba Làng An thuộc Quảng Ngãi, còn cách 12 hải lý thì gặp sáu tàu và nhiều máy bay của đối phương bao vây. Cả đoàn tàu đã anh dũng chiến đấu, đại liên đã bắn rơi một máy bay, bắn bị thương một chiếc khác, DKZ bắn bị thương một tàu chiến của đối phương. Nhưng tương quan lực lượng quá chênh lệch.

Thuyền trưởng Thắng quyết định cho anh em lên bờ. Thuyền trưởng và hai chiến sĩ ở lại phá tàu. Tiếng nổ của hơn 1000 kg TNT đã quăng thuyền trưởng lên bờ nhưng vẫn sống. Sau ba giờ tiếp tục chiến đấu, ba người đã hy sinh, 14 người bị thương. Sau khi tạm băng bó vết thương, anh em được các đơn vị địa phương đưa về Bệnh xá Đức Phổ. Đó cũng chính là nơi nữ bác sĩ Đặng Thùy Trâm đang làm việc. Chính nữ bác sĩ Trâm đã chăm sóc các chiến sĩ. Đến ngày 10 tháng 4 năm đó, khi đã bình phục, các anh tiếp tục hành quân theo đường bộ ra Bắc.

Hôm đó bác sĩ Trâm ghi trong Nhật ký:

“Ngày 10-4-1968. Vậy là chiều nay các anh lên đường để lại cho mọi người một nỗi nhớ mênh mông giữa khu rừng vắng vẻ. Các anh đi rồi nhưng tất cả nơi đây còn ghi lại bóng dáng các anh: những con đường đi, những chiếc ghế ngồi chơi xinh đẹp. Nghe anh Tuấn (tức Chính trị viên Trần Quốc Tuấn) ra lệnh: "Tất cả ba lô lên đường!" Những chiếc ba lô vung về may bằng những tấm bao Mỹ đã gọn gàng trên vai, mọi người còn nán ná đứng lại trước mình, bắt tay chào mình một lần cuối.

Bỗng dưng một nỗi nhớ thương kỳ lạ đối với miền Bắc trào lên trong mình như mặt sông những

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

ngày mưa lũ và... mình khóc ròng đến nỗi không thể đáp lại lời chào của mọi người. Thôi! Các anh đi đi, hẹn một ngày gặp lại trên miền Bắc thân yêu..."

Những người được Thùy Trâm nhắc đến ấy chính là các chiến sĩ của tàu 43. Một trong 14 người đó là ông Lưu Công Hào, hiện còn sống và sau 40 năm vẫn nhớ rất rõ cả về chuyến tàu 43 cuối cùng, về cuộc chiến đấu cam go, về những ngày ở bệnh xá Đức Phổ và về nữ bác sĩ Thùy Trâm đã săn sóc anh em, về cái hôm chia tay để lên đường ra Bắc...

Ông Hào cũng còn lưu giữ được một tấm ảnh quý mà 14 người đã chụp chung làm kỷ niệm hôm rời viện. (Hiện nay trong lưu trữ của Lữ đoàn 125 vẫn còn hồ sơ về tàu 43, trong đó có đủ danh sách ba thủy thủ hy sinh, tên của 14 thủy thủ còn sống, trong đó có Lưu Công Hào cùng những sự kiện liên quan đến việc điều trị và trở về của họ, rất khớp với những gì ghi trong Nhật ký Đặng Thùy Trâm, ngày 10 tháng 4 năm 1968 và với những lời ông Hào kể lại)

Tàu 235: do Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh và Chính trị viên Nguyễn Tương chỉ huy, tổng số thủy thủ là 20 người, ra đi ngày 08/02/1968, bị theo dõi sát nên phải trở lại bến ngày 11/02. Đến ngày 27/02 tàu lại lên đường. Vào tới Hòn Hèo thuộc Khánh Hòa thì tàu bị 12 chiến hạm và hàng chục hải thuyền của Mỹ bao vây. Không còn lối thoát, tàu quyết định thả hết hàng xuống biển rồi chuyển vị trí khác để không lộ vị trí thả hàng, sau đó đánh trả quyết liệt. Đến phút chót, chỉ huy mới cho phá hủy toàn bộ tàu. Thủy thủ vượt lên bờ tiếp tục chiến đấu, trong số 20 người thì 14 người đã hy sinh, trong đó có thuyền trưởng và chính trị viên. Số còn lại một người bị bắt, năm người thoát vào rừng, tìm đường trở về miền Bắc tiếp tục phục vụ Đoàn 125.

Dưới đây, chúng ta thử đối chiếu những đoạn nhật ký của tàu 235 và những đoạn tường thuật của đối phương trên đài Tự Do:

Nhật ký tàu 235: .

“Đi hai ngày, hai đêm trên vùng biển quốc tế, đến ngày 29/2/1968 vị trí C 235 ở ngang vùng biển Nha Trang.

18 giờ ngày 29/2: máy bay trinh sát của địch phát hiện ra tàu

20 giờ cùng ngày, 235 vẫn quyết định chuyển hướng vào bờ.

22 giờ 30 phút, 235 điện về Sở chỉ huy: "Cách bờ 19 hải lý, gặp tàu và máy bay địch bám. Phan Vinh. "

23 giờ, C. 235 bắt đầu tiến vào bờ. Phát hiện ra 235, hải quân vùng 2 duyên hải ngụy lập tức điều ba tàu chiến Ngọc Hồi, HQ 12. HQ 617 và bốn tàu khác của duyên đoàn 25 đến vùng biển phía Bắc Nha Trang với ý định bắt sống C. 235.

23 giờ 30 phút: tắt cả đèn trên tàu địch đều tắt. Chúng phục kích, theo dõi 235 bằng ra da. Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh quyết định điều khiển 235 lượn lách qua đội hình tàu địch và đã đến được bến (xã Ninh Phước) lúc 0 giờ 30 phút ngày 1/3/1968. Nhưng hoàn toàn không có người của bên ra đón 235.

Không chần chừ thuyền trưởng Vinh ra lệnh khẩn trương cho hàng xuống nước để bến có thể vớt sau. Các bao hàng đóng gói đặc biệt được các thủy thủ lần lượt vớt xuống. Chừng 1 giờ sau hàng trên tàu vơi dần. Lúc này là 1 giờ 30 phút sáng 1/3. Phía ngoài, ba tàu loại lớn và 4 tàu nhỏ của địch vẫn đang khép chặt vòng vây.

1 giờ 40 phút sáng 1/3/1968: thuyền trưởng Phan Vinh đột ngột ra lệnh ngừng thả hàng. Anh đưa tàu chạy ven bờ để nghi binh vị trí bến nhận hàng. Tàu địch lập tức đuổi theo. Tất cả tàu địch đồng loạt bật đèn pha và điện cho nhau: tàu nào không bật đèn là tàu "Việt cộng". Tàu 235 lọt vào tình thế ngặt nghèo. Trước mặt là núi chắn sừng sững. Sau lưng, bảy tàu chiến địch dàn hàng ngang chặn lối ra".

Tường thuật trên đài Tự Do ngày 04/03/1968:

“Lúc 2 giờ ngày 1/3 cách Hòn Hèo 5 hải lý, tàu lạ chạy vào bờ lẩn trốn... Biết không thể nào tàu thoát, Việt cộng ở trên tàu và ở trên bờ đã phản pháo.

Đến 2 giờ 41 phút, chỉ huy trưởng vùng 2 chiến thuật chỉ thị đổ bộ ngay trước khi trời sáng, nhưng vì hỏa lực Việt cộng bắn ra dữ dội nên lực lượng đổ bộ phải rút lui chờ quân chi viện..."

Hơn nửa tháng sau đó, năm anh em thủy thủ đoàn 235 đã tìm được nơi diễn ra trận đánh cuối cùng của Phan Vinh. Anh vẫn ở trong tư thế nằm vờn người về phía trước như giữa lúc chiến đấu ghìm hai cánh quân địch. Dấu vết còn lại sau trận chiến ác liệt là những hố đạn sâu hoắm, những thân cây ngã gục, cháy loang lổ... Năm đó, thuyền trưởng Phan Vinh vừa tròn 35 tuổi, chưa một lần yêu... Tên anh đã được đặt cho một hòn đảo thuộc quần đảo Trường Sa, Đảo Phan Vinh, nằm ở 8 độ 56 vĩ độ bắc và 113 độ 38 kinh độ đông.

Tàu 165: Thuyền trưởng là Nguyễn Chánh Tâm, Chính trị viên là Nguyễn Ngọc Lương, ra đi ngày 25/02/1968. Đến 29/02, khi đã vào cách cửa Bồ Đề (Cà Mau) 20 hải lý thì bị lộ, bị 8 tàu địch bao vây. Khả năng chống đỡ không còn. Sau những cuộc chiến đấu kiên cường, tàu đã đánh điện xin phép phá hủy tàu. Toàn bộ sĩ quan, thủy thủ trên tàu đã hy sinh cùng với con tàu và vũ khí, không một chút nào lọt vào tay đối phương.

Hai trường hợp không phá được tàu

Trong hàng trăm chuyến tàu tổ chức khôn ngoan, ứng xử thông minh, gan dạ, cũng không phải không có những trường hợp thất bại nặng nề, do rủi ro ngẫu nhiên hoặc do những sai lầm sơ suất chủ quan. Sau vụ tàu 143 tại Vũng Rô, đã có thêm hai chuyến nữa bị đối phương bắt với đầy đủ tang chứng.

Tàu 187: Tàu có 18 thủy thủ, do Thuyền trưởng Phan Văn Xá và Chính trị viên Hồ Đức Thắng chỉ huy, rời bến ngày 11/06/1966. Ngày 19/06 trên lộ trình ngoài hải phận quốc tế, tàu 187 đã bị máy bay trinh sát của Mỹ phát hiện. Bộ Chỉ huy Hải quân Mỹ điều đến ba tàu DD755, DER393, LSD Tortuga. Hải quân Sài Gòn điều đến bốn tàu là HQ225, HQ227, HQ231, HQ238 thuộc Duyên đoàn 35 và Giang đoàn 23. Trời vừa sáng, các con tàu đó bao vây bốn bề tàu 187.

Tuy nhiên các tàu đối phương cũng không dám đến gần; vừa sợ tàu nổ thì "vạ lây", vừa hy vọng với

lực lượng dày đặc thì cuối cùng có thể bắt sống tàu. Lợi dụng sức máy có tốc độ rất cao, tàu 187 tăng tốc lao nhanh vào bờ biển Trà Vinh. Song thật không may, cách bờ chừng 300 m thì tàu mắc cạn. Thuyền trưởng lệnh cho anh em gấp rút rời tàu lên bờ. Sau đó ra lệnh hủy tàu. Nhưng lại một không may nữa: Bộc phá không nổ. Tàu của đối phương tràn đến cướp được tàu và toàn bộ 62,6 tấn vũ khí. Trừ một thủy thủ bị thương không chạy thoát đã bị bắt, toàn bộ 17 thủy thủ còn lại thoát vào rừng Trà Vinh và gia nhập Đoàn 962.

Tàu 198: Lên đường ngày 06/07/1967, do Thuyền trưởng Vũ Tấn Ích và Chính trị viên Huỳnh Ngọc Trạch chỉ huy. Đêm 14/07 khi chuẩn bị vào bến Ba Làng An (Quảng Ngãi) thì tàu 198 bị máy bay và tàu chiến bao vây chặt. Tàu chiến đấu đến phút cuối cùng thì thuyền phó và chính trị viên hy sinh. Do không phá được tàu nên cả tàu và 56 tấn hàng đã bị bắt. Thuyền trưởng và thủy thủ thoát lên bờ, trở về miền Bắc. Toàn đội đã bị kiểm điểm và thi hành kỷ luật.

Sau những thất bại kể trên, năm 1967 Đoàn 125 tổ chức năm chuyến vận tải cho Khu V, nhưng tất cả đều bị tàu đối phương đánh chặn, ba chuyến phải quay về, chỉ có hai chuyến tàu số 43 và 198 vào được bến nhưng phải chiến đấu ác liệt, tổn thất khá lớn.

Để chuẩn bị cho cuộc Tổng tiến công Tết Mậu Thân 1968, Đoàn 125 đã tổ chức bốn chuyến đi. Vì biết tình thế rất khó khăn nên Đoàn đã bố trí rất công phu. Mỗi tàu xuất phát từ một bến khác nhau, đi theo những hướng khác nhau, vào các bến khác nhau:

Tàu 165 vào bến Vàm Lũng (Cà Mau).

Tàu 235 vào bến Hòn Héo (Khánh Hòa).

Tàu 43 vào bến Đức Phổ (Quảng Ngãi).

Tàu 56 vào bến Lộ Giao (Bình Định).

Nhưng cuối cùng không một tàu nào tới đích. Chỉ có tàu 235 chuyển giao được hàng bằng cách thả hàng xuống nước tại bên Ninh Phước.

Tính từ vụ Vũng Rô đến cuối năm 1968, Đoàn 125 tổ chức vận tải 28 chuyến, nhưng chỉ có 7 chuyến thành công, chở được 410 tấn vũ khí cho cả Nam Bộ và Nam Trung Bộ. So với yêu cầu thì con số đó hoàn toàn không đủ.

Kể từ sau Tết Mậu Thân, tháng 2 năm 1968, hoạt động của Đoàn 125 phải tạm thời đình chỉ phương pháp hàng hải thiên văn và tìm hướng giải quyết khác.

10. Chuyển sang phương án vận chuyển gián tiếp (thời kỳ 1968-1969)

Từ sau cuộc Tổng tiến công Tết Mậu Thân tháng 2 năm 1968, trong khi tạm ngừng việc vận chuyển trực tiếp vào các bến ở miền Nam, nghiên cứu những phương án khác, Đoàn 125 đã chuyển sang một kế hoạch mới, được gọi là vận chuyển gián tiếp.

Sau Tết Mậu Thân, Quân ủy Trung ương thông báo cho Đoàn biết về khả năng Mỹ ngừng ném bom toàn bộ miền Bắc để tạo điều kiện tiến hành hòa bình thương lượng tại Hội nghị Paris. Trước tình

hình mới đó, phải nghiên cứu phương án tối ưu để lợi dụng triệt để cơ hội này. Nếu Mỹ ngừng ném bom miền Bắc thì việc vận chuyển từ Đồ Sơn vào tới sát vĩ tuyến là hoàn toàn tự do và an toàn (tất nhiên phải có cả một chiến dịch phá mìn và thủy lôi do Mỹ thả ở ven biển và các cửa sông trong những năm trước). Nhưng đoạn từ giới tuyến vào trong Nam thì sẽ càng khó khăn hơn, vì đối phương tập trung lực lượng để kiểm soát vùng biển.

"Trương kế tự kế", Đoàn 125 tận dụng khả năng vận chuyển trên biển đỡ tốn kém và nhanh chóng hơn trên bộ, đã quyết định chuyển sang vận chuyển phần lớn số hàng hóa và vũ khí mà trước đây Đoàn 559 vẫn phải vận tải bằng đường bộ suốt từ ngoài Bắc vào Nam (như đã nói trong Chương 1). Nếu vận tải bằng đường thủy cho tới sát giới tuyến, sau đó giao cho Đoàn 559 vận chuyển theo đường bộ bí mật qua Lào thì sẽ giảm nhẹ được gần phân nửa công sức của Đoàn 559, giúp cho Đoàn này tập trung lực lượng vào công đoạn còn lại: Từ giới tuyến qua Lào và vào Nam.

Vì theo phương thức vận chuyển này không trực tiếp đưa hàng vào các bến ở miền Nam, nên được gọi là vận chuyển gián tiếp.

Để thực hiện phương án này, Đoàn 125 đã lập một kế hoạch bí mật, gọi là Kế hoạch VT.5.

Theo kế hoạch VT.5, hàng hóa được vận chuyển công khai từ Hải Phòng vào Quảng Bình, đến cửa sông Gianh. Từ đó, ngược lên bến Xuân Sơn là binh trạm đầu tiên của con đường vận chuyển chiến lược trên đường bộ của Đoàn 559. Từ đây, Đoàn 559 sẽ chuyển bằng cơ giới vào chiến trường qua các ngả Đông và Tây Trường Sơn.

Sau khi chuẩn bị lực lượng và phương án kế hoạch VT.5, thì cũng vừa đến ngày 31/10/1968, Tổng thống Johnson tuyên bố ngừng ném bom miền Bắc Việt Nam. Ngay sau đó hai ngày, ngày 03/11/1968, Đoàn 125 mở đầu đợt vận chuyển thứ nhất, gồm những tàu thuyền vốn có của Đoàn và những tàu thuyền của nước bạn mới giúp đỡ, còn huy động thêm cả sà lan và tàu thuyền của đoàn Hồng Hà, tức đoàn vận tải thủy của miền Bắc để tận lực vận chuyển tối đa. Điểm xuất phát của VT.5 là bến Bạch Đằng, bến Cá Hộc và bến K20 thuộc Hải Phòng. Điểm tập kết là bến Xuân Sơn trên sông Gianh.

Kết thúc 90 ngày của đợt 1, kể từ ngày 03/11/1968 đến ngày 29/01/1969, Đoàn 125 đã huy động 364 chuyến tàu tham gia chiến dịch, vận chuyển được 21.737 tấn vũ khí và hàng hóa, đạt 217.57% kế hoạch được giao. Tính trung bình mỗi ngày có 3,5 chuyến tàu xuất bến và cập bến.

Đến tháng 02/1 1969, Đoàn 125 bước vào đợt 2 của chiến dịch VT.5. Trong chiến dịch này đã có 187 lượt tàu ra khơi, chuyên chở được 10.889 tấn vũ khí và hàng hóa, vượt chỉ tiêu kế hoạch hơn 1.000 tấn. Đến ngày 24/06/1969, chiến dịch vận chuyển VT.5 đã kết thúc.

11. Tiếp tục phương án vận chuyển trực tiếp (thời kỳ 1969-1972)

Từ giữa năm 1969, sau khi kết thúc kế hoạch vận chuyển gián tiếp vào miền Trung, Đoàn 125 tiếp tục tính đến việc tìm đường vận chuyển trực tiếp. Sau một thời gian tạm ngừng để nghiên cứu và để tạo cho đối phương cái cảm giác "trời yên bể lặng", mất cảnh giác, Đoàn lại đặt kế hoạch đưa vũ khí trực tiếp vào Nam.

Trước hết là phải tiến hành công tác nghiên cứu tình hình đối phương. Những tin nghiên cứu tình

báo cho biết từ sau Tết Mậu Thân, như là từ sau khi Mỹ ngừng ném bom miền Bắc, đối phương đã thay đổi hệ thống tuần dương ở miền Nam. So với tình hình sau vụ Vũng Rô, đến lúc này mật độ canh phòng đã dày đặc hơn.

Tất cả có ba tuyến kiểm soát: Tuyến 1 là tuyến sát bờ, rộng 3 hải lý. Tuyến này do hải quân của Sài Gòn đảm nhiệm, có các tàu tốc độ nhanh, hải thuyền và máy bay lên thẳng, máy bay trinh sát L.19 đảm nhiệm. Tuyến 2 là vùng biển cách bờ từ 3 đến 15 hải lý do các tàu TCS của Mỹ phụ trách. Tuyến 3 từ 15 đến 45 hải lý, do các tàu khu trục quét mìn, máy bay của hải quân Hoa Kỳ, các loại máy may của P2V7 và P3V phụ trách. Trên tuyến này, từ 3 đến 4 giờ các phương tiện kể trên đi tuần tiêu một lần. Trên bờ, ở những vị trí sát biển và những luồng lạch có khả năng đưa tàu vào đều bị bắn phá, rải chất độc hóa học làm trụi lá cây.

Sau khi nắm được tình hình ba phòng tuyến kể trên, Đoàn 125 quyết định cử một tàu đi thám thính không mang theo vũ khí. Đó là tàu 42 được sơn sửa theo dáng một con tàu nghiên cứu biển, hoạt động ngoài khơi. Tàu do Thuyền trưởng Đỗ Văn Bé và Chính trị viên Trần Ngọc Ân chỉ huy.

Ngày 22/08/1969, tàu 42 xuất phát chạy theo hướng đi Trung Quốc. Từ đó vòng xuống phía Nam theo hướng Hoàng Sa, Trường Sa. Ngày 24/08 có máy bay Mỹ theo dõi. Tàu đi tiếp xuống vùng biển Sumatra, rồi quay lại vùng biển Thái Lan. Đến ngày 01/09 tàu đi ngược về phía Bắc qua vùng đảo Thổ Chu rồi sau đó, ngày 11/09 về tới miền Bắc.

Sau ngày giải phóng, trong những tài liệu thu được của các căn cứ hải quân đối phương, có một đoạn nói về vụ này rất trùng với diễn biến thực tế:

“Sau 18 tháng vắng bóng, đêm 24 tháng 8 năm 1969 không lực Hoa Kỳ mới phát hiện một tàu xâm nhập tại vùng biển cách Đà Nẵng 300 hải lý. Có thể coi đây là thời kỳ đối phương gia tăng trở lại việc vận chuyển bằng đường biển .”

Sau chuyến đi thám sát này, tàu 42 đã báo cáo với Bộ Tổng Tham mưu, Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 về tình hình trên biển khơi, đặc biệt là ở hải phận quốc tế. Sau khi tổng hợp tình hình, Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 nhận định:

Trên vùng biển quốc tế có rất nhiều thương thuyền đi các tuyến Sài Gòn - Hong Kong, Singapore - Thượng Hải, Bangkok - Manila... Trên các tuyến này, máy bay và tàu chiến Mỹ thường xuyên hoạt động nhưng chưa bao giờ dám tấn công tàu dân sự nào. Cùng lắm thì máy bay Mỹ chỉ theo dõi, giám sát và nếu thấy nghi ngờ thì khiêu khích. Càng vào gần vùng ven bờ, tàu kiểm soát của đối phương càng tăng lên nhiều, đặc biệt là các vùng trọng điểm ven biển Khu V nơi có các căn cứ hải quân lớn ở Đà Nẵng, Nha Trang, Cam Ranh.

Nhưng biển rộng mênh mông, vẫn còn những vùng duyên hải đã được giải phóng như Quảng Ngãi, Bình Định, Khánh Hòa... Các bến Lộ Giao ở Bình Định, Hòn Hèo ở Khánh Hòa, các bến ở Khu VII, Khu VIII và Khu IX vẫn còn thừa vắng những tàu kiểm soát, vì đã hơn một năm thấy yên tĩnh nên đối phương có phần chủ quan.

Từ nhận định trên, Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng quyết định cho Đoàn 125 chuẩn bị một đợt vận chuyển mới, bắt đầu với tàu 154.

Tàu 154 cũng do Đỗ Văn Bé làm Thuyền trưởng, Lê Văn Viễn làm Chính trị viên. Tàu xuất phát ngày 17/09/1969 để kịp có con nước vào dịp rằm (khoảng 24-25/10). Tàu nhỏ neo đúng ngày 17/09 chở 58,6 tấn, đi theo đúng hành trình của tàu 42 đã đi trước đó. Chuyến đi trót lọt. Ngày 29/09 tàu đã cập bến Bạc Liêu an toàn. Mùng 8 tháng 10, tàu 154 đã trở về Đoàn 125.

Phát huy thắng lợi này, ngay sau đó Đoàn 125 tổ chức một chuyến đi nữa với tàu 54, nhưng không thành công. Tàu này lên đường ngày 08/11, nhưng luôn luôn vướng phải hệ thống kiểm soát quá chặt chẽ của đối phương nên sau 20 ngày vòng vo ngoài khơi, lại phải quay trở lại.

Sang năm 1970, Đoàn 125 đã tổ chức tất cả 15 chuyến đi, nhưng cũng chỉ có năm chuyến vào được bến, chín chuyến gặp hệ thống kiểm soát của đối phương phải quay về để đảm bảo an toàn, một chuyến buộc phải phá tàu.

Những chuyến đi thành công là tàu 41 , tàu 56, tàu 154, tàu 121 và tàu 54:

Tàu 41 xuất phát ngày 01/05/1970, do Thuyền trưởng Nguyễn Hồng Lý và Chính trị viên Trần Quốc Tuấn chỉ huy, sau nhiều ngày lòng vòng trên biển đã lừa được tàu đối phương vào được bến Cà Mau an toàn, chuyến tàu này đặc biệt có ý nghĩa vì hầu như toàn bộ "hàng hóa" là những vũ khí tối quan trọng như DKZ, B40, trung liên và đại liên 12 ly 7 cung cấp cho Khu IX đang rất đói vũ khí.

Tàu 56 do Thuyền trưởng Dương Tấn Kịch và Chính trị viên Đỗ Văn Sạn chỉ huy. Tàu rời bến ngày 26/05/1970, chở 50 tấn vũ khí đã vào được bến Bạc Liêu.

Tàu 154 do Thuyền trưởng La Văn Tốt và Chính trị viên Phạm Văn Bát chỉ huy, đi lần thứ nhất ngày 15/05 bị tàu đối phương bám, phải quay lại, mãi đến ngày 24/08 tàu mới xuất phát lần thứ hai, chuyến này thành công, chở được 58 tấn vũ khí vào Bạc Liêu.

Tàu 54 do Thuyền trưởng Phùng Văn Đặng và Chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu chỉ huy xuất phát lần thứ nhất ngày 15/04 không thành đến 29/04 phải trở lại hậu cứ. Đến 11/10, tàu xuất phát lần thứ hai thành công, chở được 56 tấn vũ khí vào Bạc Liêu.

Tàu 121 do Thuyền trưởng Dương Tấn Kịch và Chính trị viên Nguyễn Kim Danh chỉ huy, lên đường ngày 29/09/1970, chở 31 tấn vũ khí vào bến Cồn Lợi, cho Bến Tre. Ngày 10/10 tàu hoàn thành nhiệm vụ và trở về an toàn.

Trong 10 chuyến tàu không tới nơi, có 9 chuyến tàu phải quay về.

Riêng **tàu 176** đã đi hai chuyến đều phải quay về (chuyến 28/05 và chuyến 25/07/1970). Đến chuyến đi thứ ba có 18 thủy thủ, do Thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc và Chính trị viên Huỳnh Trung chỉ huy. Tàu lên đường ngày 11/11 vào hướng Cồn Lợi, Bến Tre. Đêm 21/11/1970, đụng tàu đối phương, tàu quyết định đâm thẳng vào tàu của Mỹ, đồng thời tất cả các cây súng đều nhắm đạn, làm tàu Mỹ bị thương.

Tàu 176 lao nhanh vào bờ và đã lên được vào một con kênh. Nhưng tàu đối phương nã pháo tới tấp Thuyền trưởng quyết định cho thủy thủ lên bờ và hủy tàu. Phía thủy thủ tàu 176, 10 người hy sinh,

thuyền trưởng Ngọc cụt một chân, số còn lại lẩn vào rừng và gặp được quân Giải phóng... Từ đó nhân dân ở đây đặt tên địa điểm này là Cồn Tàu ...

Về tình hình năm 1970, báo cáo của đối phương cũng gần khớp với diễn biến thực tế:

"Năm 1970 phát hiện 12 vụ (thực tế là 15 vụ), nhưng chỉ đánh chìm được một vụ vào rạng ngày 22 tháng 11 năm 1970 (tức là tàu 176) ở Thạnh Phú, Bến Tre, còn các vụ khác họ đã thoát. Có vụ ta kèm được 9- 10 ngày. Có vụ ta chỉ kèm được một ngày thì đã mất mục tiêu..."

Sang năm 1 971 tình hình càng khó khăn hơn. Những tin tình báo cho biết đối phương đã tăng cường hơn nữa hệ thống tuần dương. Hải quân Chính quyền Sài Gòn lúc này đã có quân số tới 40.000 với 1.600 chiếc tàu, 16 trạm ra đa cảnh giới, 16 căn cứ yểm trợ. Hải quân Mỹ tự cho mình quyền theo dõi bất cứ tàu nào lạ, kể cả trên hải phận quốc tế. Thời gian theo dõi từ 9 đến 10 ngày liền trên đoạn đường dài 300 hải lý.

Nhưng tình hình chiến trường lúc này đòi hỏi cấp bách, không thể ngừng chi viện cho miền Nam. Đoàn 125 lại cử tàu đi trinh sát một lần nữa. Ngày 20 tháng 1 năm 1971 tàu 525 do Thuyền trưởng Trần Phần và Chính trị viên Trần Ngọc Ân chỉ huy đã lên đường. Sau một chuyến đi dài trên hải phận quốc tế để thám sát tình hình, ngày 10/02 tàu đã trở về và báo cáo tình hình.

Trên cơ sở tin tình báo và những kết quả thám sát của tàu 525, đầu năm 1971, Đoàn 125 đã tổ chức 4 chuyến tàu lên đường, đó là các tàu 69 (đóng mới, còn tàu cũ đã để lại Cà Mau từ năm 1966), tàu 56, tàu 49 và tàu 54. Nhưng tất cả đều bị theo dõi chặt chẽ, buộc phải quay về.

Đến ngày 04/04/1971 tàu 69 lại lên đường lần thứ hai với nhiệm vụ chở 200,20 tấn vũ khí cho Bạc Liêu. Nhưng khi tàu còn cách bờ 9 hải lý thì bị bao vây. Toàn bộ thủy thủ trên tàu đã nổ súng phá vòng vây nhưng không lọt. Cuối cùng đành phải phá tàu. Rất tiếc, vì đây là chuyến chở nặng nhất của Đoàn 125. Trong vụ này, đã có sáu chiến sĩ hy sinh.

Sau đó, từ tháng 10/1971 đến tháng 04/1972, Đoàn 125 đã tổ chức liên tục 20 chuyến đi nữa, nhưng chỉ có một chuyến tới đích đó là tàu 656 do Thuyền trưởng Nguyễn Sơn và Chính trị viên Đỗ Văn Sạn chỉ huy. Tàu xuất phát ngày 18 tháng Giêng năm 1972, phải thả hàng xuống ven đảo Xa Nút thuộc Campuchia rồi trở về căn cứ, không cập được bến.

Sang năm 1972, phương án vận chuyển trực tiếp bằng tàu không số phải ngừng với vụ thất bại lớn của tàu 645. Tàu 645 do Thuyền trưởng Lê Hà và Chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu chỉ huy. Tháng 04/1972 vào Cà Mau, khi còn cách Phú Quốc 200 dặm bị máy bay của hải quân Hoa Kỳ phát hiện và báo cho các tàu tuần tiễu tới vây bắt. Tàu đối phương bắc loa yêu cầu đầu hàng thì sẽ đảm bảo được an toàn, không trừng trị. Nhiều anh em trả lời: "Tiên sư chúng mày, đừng hòng!"

Thế là cuộc chiến đấu không cân sức đã diễn ra. Tất cả B.40, B.41 và 12 ly 8 đều nhả đạn. Tàu đối phương từ bốn phía cùng với máy bay trên trời tấn công liên tục. Khi tàu bị hỏng nặng không chạy được nữa, Chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu ra lệnh cho tất cả anh em phải rời vị trí để xuống biển bơi vào bờ. 15 phút sau thấy anh em đã bơi tới một khoảng cách an toàn, Nguyễn Văn Hiệu điểm hỏa. Anh cùng với con tàu đã mất tích trong biển xanh.

Như vậy, nếu tính từ chuyến đi đầu tiên của tàu không số Phương đông 1 của Lê Văn Một năm

1962 đến chuyến cuối cùng của Nguyễn Văn Huệ năm 1972, đã có 168 chuyến tàu lên đường. Phần lớn vào được bến. Một số buộc phải quay lại. Có chín chuyến phải phá tàu, ba chuyến bị đối phương bắt giữ.

12. Chuyển sang phương thức hoạt động công khai

Do phương thức vận chuyển bằng tàu không số thời kỳ 1971 - 1972 gặp khó khăn, xác suất thành công rất thấp, nên đã có sáng kiến tìm giải pháp tạo một bất ngờ mới. Giải pháp được lựa chọn là dùng phương thức đi công khai.

Sáng kiến này đầu tiên xuất hiện ở Quân khu IX. Ngay từ năm 1970, trước những yêu cầu cấp bách của chiến trường, tại nhiều đơn vị Tây Nam Bộ đã nảy sinh sáng kiến "tương kế tựu kế". Sử dụng ngay những người dân "thật", cho hoạt động công khai ngay trước mắt đối phương, theo phương châm "công khai hóa, quần chúng hóa, địa phương hóa".

Sang năm 1971, lãnh đạo Quân khu IX đã đề nghị với Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng cho áp dụng một phương thức vận chuyển vũ khí trên những con tàu đánh cá hoặc tàu buôn hợp pháp, có giấy tờ nhưng có những đáy bí mật để cất giấu vũ khí.

Tháng 03/1971, một đội tàu của Khu IX vượt biển ra Bắc để báo cáo phương án đi công khai này. Chỉ huy đoàn tàu này không phải ai khác mà chính là Tư Mau.

Tháng 4 năm 1971, Thường vụ Quân ủy Trung ương triệu tập một cuộc họp bí mật gồm đại diện Bộ Tổng Tham mưu, Cục Tác chiến, Bộ Tư lệnh, Chính ủy Quân chủng Hải quân và đại diện Quân khu IX để bàn về phương thức vận chuyển mới này. Đích thân Đại tướng Võ Nguyên Giáp, Bí thư Quân ủy Trung ương chủ trì cuộc họp. Hội nghị đã quyết định chấp nhận đề nghị của Quân khu IX và cho triển khai :

1/ Cho đóng 10 chiếc tàu mới theo dạng tàu đánh cá của miền Nam, lấy mẫu là chiếc tàu của Tư Mau đã đưa ra. Tàu có 2 đáy, phía dưới cất giấu vũ khí, phía trên ngụy trang bằng dụng cụ đánh bắt cá, hàng hóa...

2/ Bổ sung cho đội tàu này những cán bộ quê ở miền Nam có kinh nghiệm đi biển làm nòng cốt, biết kỹ thuật đánh cá.

3/ Hải quân có nhiệm vụ tổ chức bến bãi đặc biệt để nuôi dưỡng và chăm sóc anh em của đội tàu công khai. Bộ Tư lệnh cho phép Đoàn 125 thành lập một tiểu đoàn đặc biệt để đảm đương công việc này, lấy phiên hiệu là Tiểu đoàn 5, do Võ Đỗ và Đặng Văn Thanh phụ trách. Căn cứ của Tiểu đoàn 5 được đặt ở khu vực Vạn Hoa (Đồ Sơn).

4/ Trên hành trình của tàu thuyền "đánh cá", tàu của hải quân có nhiệm vụ dẫn dắt hộ tống trên hải phận miền Bắc và hải phận quốc tế.

Sau khi có các quyết định trên, việc đóng tàu được thực hiện khẩn trương. Cục 2 Bộ Quốc phòng khẩn trương làm các giấy tờ hợp pháp cho các con tàu và từng thành viên trên các tàu "đánh cá".

Cùng với việc chuẩn bị phương tiện và giấy tờ, tất cả những anh em trong các đội tàu đều phải

luyện tập công phu: Trước hết phải ngồi phơi nắng suốt ngày để da đen sạm, cho đến khi nào giống với da ngư dân miền Nam. Ngoài ra ai cũng phải học cách đánh cá, cách thả lưới, kéo lưới .

Sau khi chuẩn bị xong, chuyển đi thí điểm đầu tiên do chính Tư Mau phụ trách với con tàu 605. Khi Tư Mau về tới Khu IX, Quân khu quyết định thành lập một đoàn vận tải bí mật có mật hiệu S.950 mà đến 1972 thì đổi tên là Đoàn 371, do Tư Mau làm Đoàn trưởng, Nguyễn Văn Cứng làm Đoàn phó.

Theo phương án này, những chiến sĩ ưu tú của hai đoàn 125 và 962 đã được điều động để thành lập Đoàn S.950

Đoàn S950 đã tổ chức những đoàn đánh cá công khai, có đăng ký rõ ràng. Thủy thủ có căn cước. Giải pháp khi qua mặt các trạm gác là công thức Tình, Lý, Tiền. Các tàu nhỏ này vừa đánh cá ven bờ, vừa nhận chở hàng thuê, nhưng khi có thời cơ thì kết hợp vận chuyển vũ khí theo những cung đoạn ngắn trên tuyến Cà Mau - Rạch Giá - Sài Gòn - Vũng Tàu - Phan Rang... đến tận Đà Nẵng. Khi có cơ hội thì phóng thẳng ra vịnh Bắc Bộ, nhận vũ khí đưa về. Tính từ đầu năm 1972 đến tháng 11/1973, Đoàn S.950 đã ra Bắc được 31 chuyến, hầu hết trót lọt, đưa được 520 tấn vũ khí về tới Cà Mau và Trà Vinh an toàn.

Đoàn 371 hoạt động liên tục và có hiệu quả cho đến tận ngày giải phóng miền Nam.

Để có thể hoạt động hợp pháp một cách an toàn, phải giải quyết vô vàn vấn đề hoàn toàn mới và khác với phương thức vận tải bí mật: Nào giấy tờ, nào nghi trang, nào hệ thống ám hiệu và đặc biệt là hợp pháp hóa con người, tức dân sự hóa các chiến sĩ.

Có thể kể đến một điển hình là trường hợp của Thuyền trưởng Tư Mau: Từ Bắc theo Trường Sơn vào, mang căn cước hợp lệ, tới Sài Gòn, xuống Rạch Giá để đăng ký nghề đánh cá mà thực chất là Đoàn vận tải 371. Tại đây ông đã làm giấy tờ chính thức cho tàu, cho thủy thủ. Những thủy thủ này đều đã từng phải ngồi tuốt dây chèo hàng tháng trời ở Đồ Sơn để chai tay nổi lên. Họ còn phải phơi nắng trên bãi cát Quảng Bình hàng mấy tháng hè để trông đúng như những ngư phủ lành nghề. Rồi lại phải học cách quăng lưới, vá lưới, lại phải luyện cách nói cho đúng ngôn từ của dân chài, nhất là luyện không được dùng những ngôn từ đã quen trong quân ngũ ở miền Bắc như "đề nghị", "thông cảm", "tích cực", "thỉnh thị". Sau đó họ cũng vượt Trường Sơn, vào đến tận Rạch Giá, làm căn cước rồi tổ chức đi đánh cá công khai. Khi ra đến khơi thì phóng thẳng ra tận Đồ Sơn, Hải Phòng, nhận hàng trăm tấn "cá": AK, B.40, B.41 đưa về các bến bãi. Giao xong lại ung dung trở về bến cá. Khi bị lộ, Tư Mau còn ra Hà Nội đề nghị Trung ương cho đưa ông vào Quân Y viện, giải phẫu mắt, đầu, tóc, thay hình đổi dạng để trở lại tiếp tục làm ông chủ đánh cá lớn hơn, không phải ở Rạch Giá, mà đặt trụ sở ngay tại Sài Gòn...

Hồi ức của Tư Mau:

"Mở xong, tôi về Bộ Tổng Tham mưu gặp lại anh Sáu Nam (tức Lê Đức Anh), khi đó là Tư lệnh Khu IX cũng đang ở Hà Nội.

Tôi hỏi: "Xong rồi đó anh, coi tôi có khác không? "

Anh Sáu Nam lắc đầu: "Xong gì mà xong, mình nhận ra ngay mà. Chưa được đâu! "

Lại vào 108. Và lại mổ nữa. Cắt sườn non độn cho mũi cao lên. Bụng hết cả da đầu, xoay ngược mái tóc từ trước ra sau. Đốt khắp má cho đầy tàn nhang. Còn dấu vân tay thì sao? Phải đốt cả các đầu ngón tay. .

Vội lên đường về Nam, theo dọc Trường Sơn. Xe con đưa đến Vĩnh Linh. Đi tiếp xe tải đến Đakpet Kontum. Rồi đi bộ sang đất Campuchia, xuôi thuyền sông Mê Kông, xuống tới Krachiê, về Lộc Ninh. Anh Sáu Nam đã về trước gặp nhau ở đây...

Ít lâu sau, giữa Sài Gòn xuất hiện một nhà tư sản, chủ vựa cá mới, tên là Sáu Thuận".

Chuyến đi vào Nam của Võ Văn Kiệt:

Võ Văn Kiệt đã từng đi theo đường biển trên tuyến Thái Lan - Trung Quốc vào năm 1951 để kịp dự Đại hội Đảng lần thứ II tại Việt Bắc. Trong thời kháng chiến chống Mỹ, ở cương vị Bí thư Khu ủy miền Tây, sau khi ký Hiệp định Paris, một vấn đề có tính chất chiến lược đặt ra là "ghìm cương vỗ béo", tức là giữ nguyên tình trạng da báo hay là đánh trả mọi cuộc lấn chiếm, tràn ngập lãnh thổ của quân đội Sài Gòn.

Dưới sự lãnh đạo của Võ Văn Kiệt, Quân khu miền Tây quyết định đánh trả cuộc lấn chiếm của đối phương, do đó giữ vững trận địa. Trong khi đó, nhiều quân khu và cả các tướng tá ở Trung ương vẫn muốn chủ trương "ghìm cương vỗ béo".

Bộ Chính trị đã triệu tập Võ Văn Kiệt ra gấp để trao đổi. Khi ra, ông đi đường bộ, vào tới miền Trung thì đi máy bay ra Hà Nội. Khi về, Bộ Chính trị quyết định ông phải về gấp bằng đường thủy, là con đường chỉ cần 4, 5 ngày là tới nơi. Chuyến đi này ông mang theo một niềm vui đặc biệt: tư tưởng tích cực của ông, chống lấn chiếm, đã được Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương chấp nhận, Tổng Bí thư Lê Duẩn và Bí thư Quân ủy Trung ương Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã đồng tình với bản trình bày của ông và quyết định trên toàn miền Nam sẽ chuyển từ thế "ghìm cương vỗ béo" sang thế tiến công tích cực. Đó là một trong những yếu tố vô cùng quan trọng, tạo ra những chuyển biến từ năm 1973, để đi tới đại thắng Mùa xuân 1975.

Để đưa một vị lãnh đạo cao cấp vào Nam với sứ mệnh hệ trọng như vậy, chuyến đi phải được bố trí rất cẩn thận. Một trong những thuyền trưởng dày dặn nhất trên đường biển là thuyền trưởng Tư Mau. Chính Tư Mau được giao nhiệm vụ tổ chức chuyến đi này. Ba chiếc thuyền không số đã được lựa chọn. Hai chiếc chở vũ khí, một chiếc chở riêng Võ Văn Kiệt và một số tài liệu đặc biệt. Ngoài ra, còn có 3 triệu đô la tiền mặt để chi viện cho miền Nam.

Khi Tư Mau từ Hải Phòng lên đón Võ Văn Kiệt thì thấy ngoài số tài liệu và đô la có thể cất giấu an toàn trong mũi tàu hai lớp, thì còn một món quà của Ban Thống nhất Trung ương nhờ Võ Văn Kiệt mang vào cho các chiến sĩ miền Nam: một số chai rượu Lúa mới. Tư Mau nói: "Thứ này thì không thể đem qua giới tuyến được vì có nhãn hiệu Lúa mới, chai rượu cũng là chai rượu miền Bắc, mà chúng ta đi công khai, xin anh cho anh em uống trước khi vượt giới tuyến. Vô đó chúng tôi đền bằng rượu nếp..."

Con tàu chở Võ Văn Kiệt là con tàu mang số 159TT. TT nghĩa là thương thuyền, tức là đi công

khai, mang giấy tờ giả. Võ Văn Kiệt đóng vai một thương nhân sang trọng của Công ty Ngr Long, chuyên kinh doanh muối, có đầy đủ giấy tờ (giả). Con tàu này chở muối trên tuyến Đà Nẵng - Sài Gòn.

Trên đường đi, sau khi vượt qua giới tuyến, tàu đang hoàng dừng lại Cà Ná để nấu cơm ăn, sửa chữa tàu, mua thêm muối. Thấy đáng về "ông chủ muối" rất đàng hoàng, không ai hỏi han khám xét gì cả. Sau đó tàu đi tiếp đến Vũng Tàu, Tư Mau đến trạm quan thuế Bà Đá để ký xác nhận việc chở muối... Sau 4 ngày, tính từ lúc rời Hải Phòng, tàu đã tới vùng căn cứ Cà Mau.

Chuyến đi ra Bắc của Lê Đức Anh:

Đoàn tàu của Tư Mau đưa Võ Văn Kiệt về Nam chưa được bao lâu thì lại nhận nhiệm vụ đưa Tư lệnh Quân khu miền Tây Lê Đức Anh ra Bắc. Chuyến đi này cũng do Tư Mau tổ chức và trực tiếp lái tàu. Bốn con tàu đã được lựa chọn trong đó có con tàu Sài Gòn 159TT mới đưa Võ Văn Kiệt từ Bắc vào Nam. Tư Mau trực tiếp lái con tàu này chở Lê Đức Anh.

Tàu mang giấy tờ của một đoàn tàu đánh cá. Tư Mau lần này đóng vai ông chủ của cả đoàn tàu đánh cá. Lê Đức Anh đóng vai bồi bếp trên tàu, cũng có đủ giấy tờ (giả). Đoàn tàu xuất phát từ Cà Mau ngày 27/11/1973.

Chuyến đi này gặp nhiều điều không may. Con tàu Sài Gòn 159TT đi giữa đường bị rò rỉ nước vì chuyến trước gặp quá nhiều sóng, rạn nứt nhiều, giữa biển không có cách nào chữa được, toàn đoàn đành chuyển sang tàu 158TT. Người cuối cùng điều khiển tàu 159TT là Tư Mau, thấy con tàu chìm dần đến giờ chót cũng đành phải chuyển sang tàu 158TT. Tàu 158TT tiếp tục chạy, con tàu 159TT không người lái nhưng máy vẫn nổ, nổ cho đến lúc con tàu chìm dần và mất tích dưới sóng biển.

Tai họa chưa hết, đến gần phía đảo Hải Nam thì đoàn tàu gặp bão lớn, Tư Mau lại trực tiếp lái con tàu này, vì theo mọi người nói chỉ có tay lái của ông mới vượt qua được cảnh gió to sóng cả giữa biển khơi, sơ suất một chút là con tàu có thể bị sóng đánh chìm. Đã gần tới đảo Hải Nam, và vì chạy ngược sóng nên mãi không tới. Một người cùng đi trong chuyến này kể lại:

"Trời biển mù hết. Trên đường đi thì nhiều tàu nước ngoài bị chìm, xuống cao su trôi bập bênh, có cả người chết nữa. Tàu ta lúc này vô nước nhiều hơn. Chạy một tiếng đồng hồ lại phải bơm nước một lần..."

Cuối cùng thì 2 giờ đêm, có ánh đèn chớp ở phía chân trời, đó là đảo Hải Nam, chiếc đèn đó chính là điểm H, tức cảng bí mật Hậu Thủy...

Những chuyến đi như thế đúng như bản thân Tư Mau nhận xét:

"Chở các anh chỉ có mấy chục ký nhưng nặng hơn nhiều so với hàng trăm tấn trên những con tàu chở vũ khí mà chúng tôi vẫn thường đi." (Đại tá Nguyễn Đắc Thắng. Đưa đồng chí Sáu Nam ra Bắc. Trích trong "35 năm đoàn 962 anh hùng"..., sđd, tr.225-233.)

13. Kết quả, ý nghĩa

Theo con số trong báo cáo của Đại tá Trương Thái Ất, nguyên Chủ nhiệm Chính trị Đoàn 125, thì

số lượng vận chuyển vào như sau:

(Phỏng vấn ông Trương Thái Ất, ngày 30/07/2004. Đại tá Trương Thái Ất là Chủ nhiệm Chính trị Lữ đoàn 125. Ở cương vị đó, ông hiểu biết rất nhiều về lĩnh vực này, ông đã tận tình giúp tác giả tiếp cận rất nhiều tư liệu về lịch sử của của Lữ đoàn để viết chương sách này. Nhưng tiếc thay, khi bản thảo vừa hoàn thành thì ông đã ra đi! Tác giả đã đến thấp hương trước bàn thờ ông tại An Giang. Và hôm nay xin kính trình ông cuốn sách này với tất cả tri ân)

1/ Thời kỳ 10 năm (1961 - 1971)

Tổng số tàu vào bến là 155 chuyến, chở 6.638 tấn vũ khí trang bị, đi 3.758.000 hải lý, đưa hàng ngàn cán bộ vào Nam - không kể 19 chuyến tàu vào tới bến phải quay ra và 6 chuyến đi trinh sát.

Cụ thể

Vào 4 bến ở Nam Bộ: 142 chuyến, chở 6.346 tấn.

- Bến Cà Mau: 105 chuyến, chở 4.196 tấn.

- Bến Bến Tre: 25 chuyến, chở 1.490 tấn.

- Bến Trà Vinh: 9 chuyến, chở 540 tấn.

- Bến Bà Rịa: 3 chuyến, chở 120 tấn.

Vào 5 bến ở Khu V. 13 chuyến, chở 292 tấn.

- Bến Phú Yên (Vũng Rô): 4 chuyến, chở 195 tấn.

- Bến Bình Định: 3 chuyến, chở 89 tấn. .

- Bến Bình Thuận: 1 chuyến, chở 18 tấn.

- Bến Quảng Ngãi: 4 chuyến, vào được 3 chuyến nhưng phải phá tàu, 1 chuyến địch lấy được tàu.

- Bến Khánh Hòa: 1 chuyến vào được bến, địch vây phải phá tàu.

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 được giao, thì đoàn hoàn thành xuất sắc, đạt 93% (giao 50%).

2/ Thời kỳ 4 năm (1971 - 1975)

Đoàn gặp nhiều khó khăn, chuyển sang làm nhiệm vụ vận chuyển gần:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Đi 411 chuyến, chở 30.137 tấn vũ khí, trang thiết bị, hàng hóa và chở 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 14/04/1975 đến 29/04/1975 chở đặc công Quân khu V đánh chiếm đảo Trường Sa 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 đi được 31 chuyến, chở 520 tấn cho Quân khu IX.

Con số của Bộ Giao thông Vận tải trong cuốn “Lịch sử Giao thông Vận tải” mà chúng tôi cộng lại từng thời kỳ là:

1962: 810 tấn.

1963: 1.318 tấn.

Từ 1964-1965: 4.000 tấn.

1965-1968: 410 tấn.

1972: 3.000 tấn.

1973: 12.000 tấn.

1974: 15.000 tấn.

Đầu năm 1975: 7.786 tấn.

Tổng cộng: 44.324 tấn.

Nếu tính theo địa chỉ giao nhận thì:

Cà Mau - 76 chuyến: 4.249 tấn; Bến Tre - 28 chuyến: 1.386 tấn; Trà Vinh - 17 chuyến: 824 tấn. Bà Rịa - 3 chuyến: 109 tấn.

Con số vài chục ngàn tấn đi theo đường biển nếu so với con số vận tải của đường Trường Sơn trên bộ thì ít hơn nhiều. Nhưng ý nghĩa của nó thì rất lớn.

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 này 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 cứ 100 tấn vũ khí đưa vào đến nơi có thể đủ trang bị cho 1 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.

Đầu những năm 1960, mỗi khẩu súng trường chỉ có 15-20 viên đạn, không có hỏa lực đánh xe, đánh tàu. Đến nỗi có chiếc tàu đi qua các căn cứ, thấy lính trên tàu còn vỗ mông thách đố ai bắn trúng. Thời đó đã từng có những bức điện gửi ra Trung ương với giọng đầy bức xúc như: "Đề chúng tôi đánh trận bằng cùi chỏ à?", "Chúng tôi sắp phải lấy cây để đánh giặc!", "Đoàn 125 giải tán rồi sao?"

Từ khi có súng mới (súng trường CKC và súng chống tăng B.40 (từ 1962), tiểu liên AK, kính ngắm để bắn tỉa, súng chống tăng B.41, DKZ.75, DKZ. 57, cối 81, cối 120, đại liên Korinov, đại liên 12,8 mm... (từ 1965) thì việc hạ máy bay, đánh các loại tàu chiến, các loại xe, nhổ các đồn (trong Nam anh em gọi là "móc đồn") là việc thường xuyên, làm cho đối phương từ chỗ hung hăng sục sạo không biết sợ đến chỗ khiếp hãi, né tránh, chùn bước.

Về ý nghĩa này có thể nêu một vài thí dụ tiêu biểu:

Vũ khí mới đương đầu với chiến dịch "Sóng tình thương": Chiến dịch "Sóng tình thương" do quân đội Sài Gòn tiến hành từ đầu tháng Giêng năm 1963 nhằm càn quét các khu rừng ở Nam Bộ, đánh phá kho tàng, các cơ sở của khu ủy, quân khu... nhưng đến lúc này thì quân dân Nam Bộ đã được chi viện nhiều loại vũ khí mới nhờ 4-5 con tàu không số liên tục đưa vào trong đó đặc biệt có công lao của bốn con tàu Phương Đông.

Trong số các vũ khí mới, đã xuất hiện súng trường CKC, K.44, súng chống tăng B.40 và mortar, là những thứ lần đầu tiên Nam Bộ được trang bị. Với loại vũ khí này, Quân khu IX đã thành lập thêm 1 Trung đoàn bộ binh và 1 Trung đoàn pháo binh. Quân giải phóng có thể đương đầu với xe lội nước, những chiếm hạm nhỏ trên sông của đối phương.

Trước đó, những đoàn thuộc Hạm đội nhỏ trên sông đi lũng sục khắp nơi, dùng súng trường không có tác dụng. Đã có lần anh em kể lại rằng, một lính Sài Gòn đi ngang một căn cứ còn vỗ mông nói rằng: "Đạn tụi bay bắn không lũng đâu, thôi đừng bắn, trầy sơn tàu của tụi tao." Nhưng từ đầu 1963 thì tình hình đã khác, mà đối phương không ngờ.

Dịp đó thuyền trưởng Lê Văn Một có mặt ở các bến thuộc Khu IX và chứng kiến những trận càn. Anh tham gia vào việc bảo vệ tàu và khi cần thiết thì cho nổ. Anh viết trong nhật ký:

"Khoảng cuối tháng 11/1962, hai chiếc số 3 và 4 cùng kiểu với mình nhưng máy khác tốt hơn chở hai chuyến hàng vô đậu gần mình. Nói chung Khu IX hàng về đầy đủ nhất. Lúc này, nhân dân càng phấn khởi.

Khoảng năm 1963, địch càn với chiến dịch "sóng tình thương" mình cùng ông Sao ở lại tàu để phá hoại nếu chúng vào. Còn anh em bố trí chống càn. Cũng may trong chiến dịch này, nhờ số đạn chống tăng của tàu mình chở về nên anh em du kích kiếm ăn bội. Cứ việc một trái làm một tàu, nhưng phải ăn. Nằm gần bờ, nhưng tàu chạy ngang khoảng 20 bước cho nó một trái thì tắt máy là bọn địch chết lả cù, không trở tay kịp.

Vì thế trong chiến dịch này, chúng bỏ lại vùng Cà Mau gần 20 tàu lớn nhỏ, kéo xác tàu về nằm ở Cà Mau đầy hai bên bờ... mình tưởng nó kéo dài chiến dịch "sóng tình thương". Nhưng khoảng cuối tháng Chạp ta thì kết thúc, chỉ cho máy bay phản lực bay thật sát ngọn đước, kêu thật to để khủng bố tinh thần nhân dân và rút lui luôn..." (Thuyền trưởng tàu không số đầu tiên..., sdd, tr.54-55.)

Trận Ấp Bắc: Theo báo cáo của Thiếu tướng Trần Ngọc Thỏ, Tham Mưu trưởng Quân khu VII thì riêng trong năm 1963, Đoàn 759 đã tổ chức được 28 chuyến tàu, chở 1.318 tấn vũ khí vào chiến trường Nam Bộ. Số vũ khí này có ý nghĩa vô cùng quan trọng trong việc tạo ra những chiến thắng có ý nghĩa bước ngoặt ở miền Nam, trong đó có trận thắng vang dội là trận Ấp Bắc ngày 02/01/1963, phá tan 1.891 đồn bót, phá rã 623 đồn bót khác ở miền Trung Nam Bộ và Tây Nam Bộ. Trận thắng này đã mở ra khả năng đánh bại chiến thuật "Trục thăng vận", "Thiết xa vận" của Mỹ. (Trần Ngọc Thỏ. Đường Hồ Chí Minh trên biển - một kỳ tích về đức hy sinh... trích trong Bảo đảm..., sdd, tr. 170.)

Tờ báo The Washington Post, ngày 07/01/1963 viết:

"... Những người Cộng sản coi đây là chiến thắng lớn đầu tiên... Quan trọng hơn, họ đã phát triển thành công những kỹ thuật đương đầu được với những công nghệ của Mỹ cung cấp cho miền Nam Việt Nam..."

Nhờ có DKZ, cối 81, đại liên 12,7 mm, tháng 09/1963, Cà Mau đã nhỏ được 2 cái "đỉnh" nguy hiểm là căn cứ Cái Nước và Đầm Dơi, diệt hàng trăm quân, có cả Quận trưởng.

Tỉnh trưởng An Xuyên (Cà Mau) là Nguyễn Thành Hoàng báo cáo về Phủ Tổng thống:

" Vũ khí của Việt cộng vượt ra ngoài tất cả các ước tính của chúng ta. Việt cộng đã dùng Cối 81, Đại liên 12,7 mm, DKZ 75... là những thứ mà quân đội Việt Nam Cộng hòa chưa có. Dạn của chúng rất dồi dào, điều mà trước đây chúng chưa bao giờ làm được." (Báo cáo số 1803/NA3/M ngày 15/09/1963 của thiếu tá Tỉnh trưởng tỉnh An Xuyên)

Trận Ba Gia, Vạn Tường: Đó là những trận thắng lớn ở miền Trung (Quảng Ngãi, 07/1965). Trong trận Ba Gia, quân Giải phóng Quân khu V đã diệt gọn một chiến đoàn, hai tiểu đoàn, phá hủy 15 xe, bắn rơi 18 máy bay. Trận Vạn Tường là trận đánh trực diện với quân Mỹ. Kết quả là 916 lính Mỹ bị hạ, 18 xe tăng bị diệt, 22 máy bay bị bắn rơi ...

Trận Bầu Bàng: Đó là vào cuối năm 1965 đầu năm 1966. Khi đó quân đội Mỹ đã bắt đầu tràn vào miền Nam Việt Nam, trực tiếp tham gia chiến đấu. Vấn đề đặt ra là: quân đội Giải phóng có thể đương đầu với quân đội Mỹ hay không. Đề đương đầu với quân đội Mỹ, không chỉ có ý chí, quyết tâm, sức người mà còn phải có vũ khí, mà là vũ khí tốt.

Trước yêu cầu đó Đoàn 125 đã tổ chức gấp rút bốn chiếc tàu chở 187 tấn vũ khí vào miền Tây Nam Bộ, đặc biệt trong đó có ba quả thủy lôi lớn, súng tự động AK, kính ngắm và súng bắn tia... để kịp thời trang bị cho các sư đoàn chủ lực vào đây. Một số trung đoàn đã được trang bị những vũ khí hiện đại của Liên Xô. Nhờ đó, Quân ủy Trung ương đã quyết định đổi mặt với các đơn vị quân đội Mỹ.

Trong trận Bầu Bàng, bộ đội chủ lực Giải phóng đã đánh bại cả một sư đoàn bộ binh của Mỹ, loại

khỏi vòng chiến đấu hơn 2.000 lính Mỹ. Trung đoàn Bình Giã thuộc Sư đoàn 9 được trang bị đầy đủ, đã nhanh chóng diệt gọn một tiểu đoàn lính Mỹ thuộc lữ đoàn dù 173 ...

Từ những chiến thắng quyết định đó, kết quả không chỉ là việc tiêu diệt bao nhiêu quân Mỹ, bao nhiêu đơn vị, mà còn là một sự khẳng định của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương: “Không sợ quân Mỹ, có thể đương đầu với quân Mỹ và có thể chiến đấu giành thắng lợi cả trong Chiến tranh Cục bộ”. Đó là một kết luận vô cùng quan trọng vào những năm này. (Trận Bình Giã (Bà Rịa) diễn ra từ 2-12-1964 đến 3-1-1965, lúc đó quân Mỹ chưa vào Việt Nam. Sau đó Trung đoàn tham gia trận đánh được mang tên Bình Giã và tham gia trận đánh trực diện với quân đội Mỹ tại Bàu Bàng (Bình Dương) ngày 12-11-1965.)

Trận đánh chìm tàu chiến Mỹ Ballon Rouge Victory: Một thí dụ nữa đó là vai trò của bốn quả thủy lôi khổng lồ hiệu KB của Liên Xô, được chở từ miền Bắc vào Cà Mau, mỗi quả nặng 1.075 kg dùng để đánh những tàu chiến lớn. Sau khi thủy lôi được đưa vào bến Cà Mau, Đoàn 962 được lệnh chở 4 quả thủy lôi này tới Trà Vinh, tới Bến Tre và tiếp đó tới bến Cần Giò thuộc Quân khu VII. Tại đây bốn quả thủy lôi đã phát tủy tác dụng lớn lao. Bốn quả thủy lôi đó đã được bộ đội Rừng Sác bố trí để đánh chìm một tàu chiến lớn của Mỹ mang tên Ba lon Rouge Victory trên sông Lòng Tàu.

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 đi quay lại thì cùng lắm chỉ 1 tuần là hàng đã tới nơi ...

Vấn đề tốc độ càng có ý nghĩa quan trọng trong cuộc Tổng tấn công Mùa xuân 1975. Lúc đó, để thực hiện chỉ thị "Thần tốc", "Đại thần tốc" của Đại tướng Tổng tư lệnh, phải kịp thời chuyển thật nhanh những vũ khí hạng nặng và hàng chục ngàn cán bộ, chiến sĩ vào miền Tây, kịp thời hợp đồng tác chiến với 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. (Thượng tá Đỗ Mạnh Hà, Chính ủy Lữ đoàn Hải quân 125. Tổ chức vận chuyển vũ khí, hàng quân sự chi viện cho chiến trường miền Nam... Trích trong Bảo đảm..., sđd, tr.225.)

Thứ ba, đường Hồ Chí Minh trên biển rất gian nan, nhưng xét về hiệu quả thì rất cao. Tỷ lệ tổn thất lại rất thấp, 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, trong khi tỷ lệ mà Quân ủy Trung ương cho phép là 50%.

Nếu tính về "chi phí" trên mỗi tấn "hàng hóa", thì đường biển "rẻ" hơn rất nhiều so với vận tải đường bộ. 100 tấn vũ khí chở bằng đường thủy, trên một con tàu, chỉ cần 10-15 hay tối đa là 20 chiến sĩ. Nếu vận tải bằng đường bộ thì 100 tấn đó cần đến cả một sư đoàn nếu là khuân vác cả một tiểu đoàn nếu là vận tải bằng cơ giới. Còn chi phí nguyên liệu nếu vận tải bằng cơ giới trên đường bộ thì lượng xăng dầu tổn gấp hàng trăm lần so với vận tải đường thủy. (7% là con số của Đại tá Trương Thái Ất, Chủ nhiệm Chính trị Đoàn 125 (sđd, tr.506). Còn riêng miền Tây thì việc vận chuyển thuận lợi hơn, nên theo Đại tá Khuru Ngọc Bầy thì mức tổn thất chỉ là 5,6 % (Khuru Ngọc Bầy. Các cụm bến thuộc Đoàn 962. Trích trong Đảm bảo... , sđd, tr.386.)

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 móc 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 chế tạo các ngòi nổ, ngòi cháy, sản xuất các loại đạn tại các công binh xưởng ở 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.

Ngoài các loại hàng đặc biệt kể trên, có một thứ "hàng" vô cùng quan trọng nữa đó là "các cán bộ trọng yếu, các chuyên gia đặc biệt" phụ trách những lĩnh vực tối quan trọng của miền Nam. Như trên đã nói, chính con tàu không số 69 đã chở bà Nguyễn Thụy Nga, vợ Tổng Bí thư Lê Duẩn vào Nam hoạt động.

Trên con tàu này còn có nhiều Đại tá thuộc các lĩnh vực: Đại tá Nguyễn Thiện Thành, vua của philatop thời kháng chiến chống Pháp tại căn cứ địa miền Nam, sau khi ở Liên Xô về lại trở vào Nam lo toan công tác kinh tế. Một chuyên gia được mệnh danh là vua chất nổ cũng đi trên con tàu này.

Một số cán bộ lãnh đạo cấp cao của Trung ương Cục đã từng được bố trí đi trên các con tàu này. Trong đó có hai trường hợp tiêu biểu là Bí thư Khu ủy và ủy viên Thường vụ Trung ương Cục miền Nam Võ Văn Kiệt và Đại tướng Lê Đức Anh, Tư lệnh Quân khu miền Tây.

Chương 4 **VẬN CHUYỂN "QUÁ CẢNH"**

1. Vận chuyển qua cảng Sihanoukville

Mở tuyến

Bước sang thập niên 1960, nhu cầu chi viện vật tư, hàng hóa và vũ khí cho miền Nam sau phong trào Đồng khởi tăng lên. Nhưng đó cũng lại là thời kỳ mà trong phe xã hội chủ nghĩa bắt đầu có những bất đồng, trước hết là sự bất đồng giữa Liên Xô và Trung Quốc. Sự bất đồng này ảnh hưởng trực tiếp đến việc chi viện cho miền Nam. Những nguồn viện trợ của Liên Xô, nhất là vũ khí, chiếm phần lớn nhất và quan trọng nhất trong viện trợ, lại gặp khó khăn trong việc vận chuyển qua đất Trung Quốc. Do đó, Việt Nam phải tìm một con đường khác để nhận và vận chuyển hàng viện trợ, nhất là vũ khí vào Nam. Con đường đó chỉ có thể là đường thủy. Hướng được lựa chọn là Campuchia.

Như đã nói ở chương 2, Ngô Đình Diệm đã tiến hành ám sát hụt Thái tử Sihanouk, điều đó càng đẩy Chính phủ Campuchia gần bó thêm với phe xã hội chủ nghĩa, trước hết là với Việt Nam.

Để củng cố mối quan hệ tối cần thiết này, ngay từ cuối những năm 1950, phía Việt Nam đã cử Giáo sư Ca Văn Thỉnh sang làm Đại sứ tại Phnom Penh. Ca Văn Thỉnh vốn là đốc học tỉnh Bến Tre từ thời Pháp, sau đó trở thành thầy giáo dạy trường Trung học tại Sài Gòn mà Sihanouk là học trò. Quan hệ thầy trò chắc chắn đã góp phần rất quan trọng vào việc thắt chặt mối quan hệ Việt Nam - Campuchia.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Một cán bộ "hồi chánh" về làm việc cho Bộ Chiêu hồi từ năm 1967 đã nhận xét:

"Phái đoàn của Ca Văn Thỉnh đã góp một phần không nhỏ trong việc chuẩn bị và tiến hành cuộc chiến ngày nay."

Với quan hệ tốt đẹp giữa hai nước và trước những đe dọa của Mỹ và chính quyền Ngô Đình Diệm, Thái tử Sihanouk sẵn sàng tạo mọi điều kiện thuận lợi cho Việt Nam trong việc vận chuyển vũ khí. Tất nhiên, đối với các tướng tá của Campuchia, ngoài tình hữu nghị, cũng còn phải có những lợi ích vật chất.

Từ đó, đã mở ra con đường thủy để chuyên chở vũ khí thẳng từ Liên Xô tới cảng Sihanoukville mà nay là cảng Komponsom, rồi đưa về những kho đặt rải rác dọc biên giới. Từ các kho này hàng được vận chuyển về các địa điểm khác nhau trong vùng căn cứ.

Đặt cơ sở

Từ năm 1966, cường độ chiến tranh tăng lên mức ác liệt. Chi viện bằng đường bộ không đủ. Con đường vận tải trên biển bị kiểm soát gắt gao từ sau "Vụ Vũng Rô" (tháng 02/1965). Con đường qua cảng Sihanoukville càng trở nên trọng yếu. Tháng 07/1966, Trung ương Cục quyết định thành lập Đoàn Hậu cần 17, chuyên trách việc tổ chức tiếp nhận hàng chi viện từ miền Bắc qua cảng Sihanoukville, rồi từ đó qua nhiều tuyến vận tải khác nhau vào tới tận B2, tức Nam Bộ.

Hàng hóa do nước bạn viện trợ khi chở đến cảng này được chuyển vào một kho riêng mà các bạn Campuchia hay gọi là "kho Việt cộng". Từ đây, có các "đường dây" của Ban Kinh - Tài đến nhận và chuyển về vùng giải phóng. Người phụ trách chính công tác này tại Phnom Penh là ông Nguyễn Gia Đăng, tức Tư Cam, ủy viên Ban Cán sự Việt kiều Campuchia (bí danh là ban Cán sự K).

Có những thời kỳ, phải chấp nhận mức giá "lót đường" rất cao: Tiền lót đường được tính theo giá 2 đô la/1 kg vũ khí và 1 đô la/1 kg các loại hàng khác. Mức giá này luôn thay đổi, tùy theo tuyến đường nào và viên tướng nào quản lý tuyến đường đó. Có những thời kỳ các viên tướng không chịu lấy tiền, mà đòi đòi vũ khí. Cũng theo ông Tư Cam, có trường hợp phải chấp nhận chia cho họ 30% số vũ khí quá cảnh. (Phỏng vấn ông Tư Cam tại nhà riêng ngày 30/07/2004.)

Bản thân Sihanouk sau này cũng có kể lại với sử gia Pháp Jean Lacouture về việc này và với nội dung khá trung thực:

"Các vũ khí chở đến cảng Sihanoukville được chia 1/3 cho Chính phủ của tôi, 2/3 cho phía Việt Minh, chưa kể còn những khoản hối lộ khác cho tướng Tham Muu trưởng Lonol..." (Norodom Sihanouk. L'Indochine vue de Pekin. Entretiens avec Jean Lacouture. Paris)

Trong Báo cáo tổng kết công tác ngoại tệ đặc biệt từ 1964 - 1975, tác giả có nói về việc vận chuyển theo tuyến này như sau:

"Từ 1966 - 1969, việc đưa vũ khí và vật tư hàng hóa cho chiến trường từ Liên Xô qua đường sắt liên vận gặp trắc trở, ta đã vận dụng sách lược với chính quyền Sihanouk và Lonol, đưa hàng từ Liên Xô vào cảng Sihanoukville, sử dụng cảng và địa bàn K để đưa vào miền Nam. Quỹ ngoại tệ đã

chi trả chi phí vận tải và chi phí "lót đường" cho nhà chức trách Campuchia số tiền là 36.642.653,52 USD, nhờ vậy mà chiến nường đã nhận được:

20.478 tấn vũ khí,

1.284 lần quân trang,

731 tấn quân y,

65.810 tấn gạo;

5.000 tấn muối ".

(Mai Hữu Ích. Báo cáo tổng kết công tác ngoại tề đặc biệt từ 1964 -1975. Lưu trữ Ngân hàng nhà nước Việt nam)

Trong hệ thống tổ chức của Đoàn 17, có Công ty Thương mại Vận tải Hắc Lý. Công ty này được chính quyền Campuchia cấp giấy phép kinh doanh trong các tỉnh và trong thành phố Phnom Penh. Đoàn vừa làm nhiệm vụ thu mua khai thác các nguồn hàng hóa tại Campuchia, vừa tổ chức tiếp nhận hàng chi viện của Trung ương qua cảng Sihanoukville, tiếp chuyển hàng về khu vực thuộc chiến trường B.52.

Biên chế của đoàn chỉ có 84 người nhưng sử dụng lực lượng ngoài biên chế là 564 người, chủ yếu là Việt kiều và hàng trăm dân thường, binh lính, sĩ quan quân đội hoàng gia Campuchia hoạt động cho ta. Đây là chuyên vận tải hoàn toàn bằng cơ giới, có tới 150 xe ô tô vận tải, có lúc thuê mượn thêm 300 xe ô tô, 500 ca nô để vận chuyển hàng hóa đi các hướng, nên đã vận chuyển và khai thác được một khối lượng hàng lớn và quan trọng. Ngoài ra, đoàn còn có các cơ sở kinh doanh mua bán sản xuất, sửa chữa ở các thành phố của Campuchia như xưởng sửa chữa xe đạp, thực phẩm, may mặc quần áo

Đại tá Nguyễn Việt Phương viết:

"Một cán bộ đầy tài năng của Tổng cục Hậu cần là Đức Phương được cử vào đóng vai nhà tư sản kinh doanh, làm chủ Công ty Thương mại Hắc Lý. Đức Phương có dáng người to cao, đường bệ, nước da ngăm nâu, trán hói..., đủ điều kiện để đóng vai một ông chủ hãng buôn lớn xứ Chùa Tháp.

Miền Bắc đã cung ứng cho Đức Phương đủ vàng và ngoại tề mạnh để hoạt động kinh doanh, ông đã mở rộng quan hệ với các quan chức cao cấp ở Campuchia, trong đó có Tư lệnh thành phố Phnom Penh là Unxiut. Unxiut đã nhanh chóng kết thân với Đức Phương. Viên sĩ quan phụ tá của Unxiut cũng được Đức Phương ưu ái, cho nên tận tình giúp đỡ. Với mối quan hệ đó, Công ty Hắc Lý có thể thuê cả một đoàn xe nhà binh của quân đội Campuchia chở vũ khí và hàng hóa từ cảng Sihanoukville về đến tận biên giới Việt Nam.

Đức Phương còn chơi thân với Bộ trưởng An ninh của Chính phủ Campuchia. Có lần nhân ngày sinh nhật vị Bộ trưởng này, Đức Phương đã gửi một món quà tặng đặc biệt: một chiếc Mercedes mới. Để đáp lễ, Bộ trưởng an ninh đã tặng lại Đức Phương chiếc xe cũ mình đang đi để làm lưu

niệm. Với chiếc xe này, Đức Phương và các cán bộ của Hắc Lý đi đến đâu cảnh sát cũng không đụng tới, chỉ nhìn thấy chiếc xe và số hiệu là đã giơ tay cúi chào. Chính Đức Phương đã tổ chức những chuyến xe đặc biệt chở hàng Z, tức tiền Sài Gòn, vào cho Trung ương Cục."

Nói các đường dây vào Việt Nam

Tất cả những công việc kể trên mới chỉ là phần việc trên đất Campuchia, mà biện pháp chủ yếu là biện pháp ngoại giao và kinh tế. Phần việc không kém phần khó khăn và phức tạp là đưa số hàng tại các kho ở biên giới kể trên vào chiến trường miền Nam. Trong loại công việc này thì không thể dùng đến những biện pháp ngoại giao, và chỉ trong một chừng mực hạn chế có thể dùng những biện pháp kinh tế để mua chuộc binh lính và sĩ quan quân đội Sài Gòn. Ở phần việc này thì công việc chủ yếu là tổ chức hoạt động bí mật, bất ngờ, trong rất nhiều trường hợp đã phải dùng đến cả biện pháp trực tiếp chiến đấu bảo vệ hàng hóa.

Như trên đã nói, khâu tiếp nhận và vận chuyển vũ khí về các kho ở biên giới là do Đoàn 17 phụ trách. Từ các kho biên giới, Đoàn 17 phân bổ hàng hóa theo nhiều ngã khác nhau về miền Nam:

Tuyển vận chuyển về Tây Ninh do đoàn 18A phụ trách.

Tuyển vận chuyển về Khu VIII (Long An, Đồng Tháp) do đoàn P100 của Quân khu VIII phụ trách.

Tuyển vận chuyển về Quân khu IX tức miền Tây Nam Bộ do Đoàn 195 phụ trách.

Để hình dung được một cách cụ thể về quy mô, hệ thống tổ chức và phương thức hoạt động của các tuyển vận chuyển từ biên giới vào nội địa, ta có thể xem một tuyển cụ thể: Đoàn 195.

Đoàn 195 do Quân khu IX thuộc miền Tây Nam Bộ tổ chức từ năm 1966, sau khi tuyển vận tải của Đoàn 125 trên biển gặp khó khăn do sự kiện Vũng Rô. Nhiệm vụ của Đoàn 195 là tiếp nhận vũ khí từ biên giới Campuchia đưa về miền Tây. Trưởng đoàn không phải ai khác mà là một trong những cán bộ rất thông thạo công việc này, đó là ông Phan Văn Nhờ tức Tư Mau. Chính ủy của đoàn là ông Trương Tấn Lộc, tức Bảy Lúa. Trụ sở của đoàn đóng tại huyện lỵ huyện Túc Mía, thuộc tỉnh Cam Pốt, Campuchia. Địa điểm này cách biên giới Việt Nam khoảng 30 km.

Tại huyện lỵ Túc Mía có con sông Túc Mía chảy qua và xuôi dòng xuyên biên giới chảy vào kênh Vĩnh Tế ở sát biên giới Việt - Miên. Đó là một thuận lợi rất lớn. Hàng do Đoàn 17 chuyển giao được đưa về bến Lò Vôi ngay tại đoạn sông Tắc Mít tại Túc Mía, sau đó được chở bằng thuyền của tổ chức Việt kiều do ông Tư Chúc đứng đầu.

Các tàu này chở hàng xuôi con sông Túc Mía xuống một địa điểm sát biên giới là Sóc Chuốc. Tại đó có đặt một kho hàng hóa để chuẩn bị đưa vào nội địa. Kho này có sức chứa khoảng 300 tấn, mật danh là trạm 95, tức tổng trạm của Đoàn 195.

Từ trạm 95 về tới địa điểm cuối cùng thuộc căn cứ hậu cần Quân khu IX có tất cả 6 trạm: từ trạm 95 qua kênh Vĩnh Tế có trạm 90. Vượt qua con kênh 8.000 có trạm 85. Về tới huyện Hòn Đất thuộc tỉnh Kiên Giang có trạm 80. Đi tiếp đến rừng Tràm Dưỡng là trạm 70. Qua lộ Cái Sắn đến rừng tràm Thanh Bình là trạm 60. Qua Tân Hiệp đến Ba Đình là tổng trạm 50, tức căn cứ của hậu cần Khu IX.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Phương thức vận chuyển chủ yếu là thuyền nhỏ bằng gỗ. Chính ông Tư Chúc, Việt kiều ở Campuchia đã giúp Đoàn 195 mua gỗ từ Phnom Penh chuyển về Sóc Chuốc và lập tại đây một xưởng đóng thuyền gỗ, Buổi đầu từ tháng 08/1967, bộ phận vận chuyển mới đóng được 60 chiếc. Nhưng đến đầu năm 1968 số lượng thuyền đã lên tới gần 1.000 chiếc, mỗi chiếc chở được từ 200-300 kg. Kích cỡ đó là thích hợp để đưa hàng từ kho Sóc Chuốc (trạm 95) vượt qua biên giới về kênh Vĩnh Tế và đi tiếp vào các kênh rạch miền Tây. Về quân số, năm 1967 đoàn 195 mới có hơn 200 chiến sĩ. Đến 1969 đã lên tới gần 1.000 chiến sĩ, tương đương hai trung đoàn. (Trương Tân Lập, nguyên Chính uỷ Đoàn 195. Đoàn 195 với công tác bảo đảm giao thông vận tải từ Campuchia về chiến trường quân khu IX. Tham luận trong hội thảo)

Quân số gần 1.000 chiến sĩ hoàn toàn không đủ cho việc vận chuyển vũ khí dưới hình thức những chiếc thuyền nhỏ, đi những chặng đường rất xa và phức tạp. Tháng 09/1966, Khu ủy miền Tây ra Nghị quyết số 53/66 TPVA về việc thành lập Đoàn Thanh niên xung phong, phục vụ trên tuyến vận tải 1-C. Đoàn thanh niên xung phong này gồm khoảng 800 chiến sĩ, 2/3 là nữ, tuổi từ 17-18. Thanh niên xung phong được tổ chức thành những đại đội, mang tên Đại đội Nguyễn Việt Thái 1, 2, 3..

Phương thức vận chuyển qua nhiều công đoạn khác nhau.

Trước hết là xe của Đoàn 17 chở hàng hóa tới bến Lò Vôi thuộc thị trấn Túc Mía. Mỗi xe có trọng tải 10 tấn, khoảng 2-3 ngày thì có 2-3 xe đưa hàng tới bến Lò Vôi. Đoàn 195 dùng tàu của Việt kiều chở xuôi sông về bến Sóc Chuốc, tức trạm 95. Việc bốc dỡ hàng từ xe xuống bến cũng là một vấn đề.

Theo thỏa thuận với phía chính quyền Campuchia, phía Việt Nam chỉ được đưa sang 20 người mỗi đợt và chỉ được phép ở lại sau 3 ngày để tiếp nhận vũ khí. Nhưng trong thực tế nhờ có lực lượng Việt kiều do ông Tư Chúc huy động nên số người tham gia bốc dỡ hàng từ xe xuống tàu thường xuyên có tới 50-70 người, bốc xếp trong vòng 2-3 giờ là xong một chuyến tàu.

Từ trạm Sóc Chuốc, kho 95 phân phối hàng cho những chiếc thuyền nhỏ của thanh niên xung phong thuộc tuyến đường 1-C, như đã nói ở mục trên (vây tuyến đường 1-C là tuyến đường hai chiều từ biển Đông lên và từ biên giới xuống). Mỗi đợt lấy hàng ở kho trạm 95 có tới 30-40 thuyền, mỗi thuyền chở 200-300 kg đi qua biên giới về kênh Vĩnh Tế và đi tiếp vào các trạm tiếp theo.

Đây chính là chặng đường gian nan vất vả nhất. Nhiều đoạn không có kênh rạch, có những đoạn có kênh rạch nhưng lại bị đùn bốt và tàu thuyền của đối phương kiểm soát nghiêm ngặt nên chỉ có cách vượt qua kênh rạch trong chớp nhoáng rồi lẩn vào các đám sinh lầy. Có nhiều đoạn, đội thanh niên xung phong phải ngâm mình dưới nước, phủ cỏ và bèo cả người lẫn xuống và đẩy đi trên những đoạn dài 20-30 km.

Có những đợt vận chuyển phải đi liên tục 28-29 ngày trong một tháng. Những đợt vận chuyển đó hầu hết thanh niên xung phong đều bị ghẻ lở, hắc lào, đặc biệt là bệnh thối móng chân do ngâm bùn quá lâu. Lại cũng do phải ngâm người trong nước, không được tắm rửa, không được thấy ánh nắng mặt trời nên hầu hết phụ nữ đều bị rụng tóc. Đoàn phải tự tổ chức những lớp đào tạo y tá để chăm sóc những chiến sĩ ốm đau, bị thương ...

Từ đầu năm 1959, đối phương đã phát hiện con đường này nên tổ chức ngăn chặn bằng mọi giá:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Trên không, máy bay B.52 thường xuyên giội bom những khu rừng bị nghi là có các đoàn vận chuyển vũ khí. Một số không ít chiến sĩ đã hy sinh trong các trận oanh tạc này. Trên các kênh rạch, đặc biệt là kênh Vĩnh Tế, các đoàn tàu tuần tiễu đi lùng sục suốt 24/24 giờ. Máy bay Mỹ còn rải những "cây nhiệt đới" (đã nói ở chương 2) để thu tiếng động của các đoàn vận tải.

Đến cuối năm 1969, kênh Vĩnh Tế bị phong tỏa chặt chẽ tới mức không thể nào vượt qua được. Anh em đặt tên kênh này là kênh Vĩnh Biệt. Cùng với việc tuần tiễu, đối phương đã tổ chức những trận càn quét bằng xe lội nước, bắn pháo vào những khu rừng bị nghi là có kho tàng.

Những chiến dịch Phụng hoàng, Nhỏ cỏ U Minh... đã gây rất nhiều khó khăn cho việc vận chuyển. Có những đợt đối phương đã dùng tới ba sư đoàn gồm Sư đoàn 21, Sư đoàn 9 và Sư đoàn 7 để bủa vây và ngăn chặn những đoàn vận chuyển từ biên giới về miền Tây. Đó là cuộc hành quân Cửu Long ngày 09/09/1969, chà xát các vùng Tri Tôn, Tịnh Biên, Hà Tiên, Châu Đốc, Bảy Núi, Vĩnh Tế, Vĩnh Trường... Trong rất nhiều trường hợp, đoàn thanh niên xung phong và các chiến sĩ của Đoàn 195 đã buộc phải nổ súng chống trả những cuộc càn quét đó.

Tổng kết lại, trên tuyến đường này từ năm 1967 cho tới năm 1974 đã vận chuyển được 13.650 tấn vũ khí cho miền Tây, đưa đón hơn 30.000 lượt người gồm bộ đội, cán bộ ngược xuôi từ Trung ương Cục về miền Tây; đã chiến đấu hơn 200 trận lớn nhỏ chống càn, chống tập kích, chống oanh tạc; đã loại khỏi vòng chiến đấu 2.143 lính đối phương, đã bắn rơi 5 máy bay các loại, bắn hỏng 22 xe bọc thép, bắn cháy và chìm 12 tàu chiến. Tuy nhiên, để đạt được những thành tích đó, đã có 399 thanh niên xung phong hy sinh, 271 bị thương.

Để đảm bảo bí mật về các loại hàng vận chuyển trước mắt quân đội hoàng gia Campuchia, đoàn 195 đặt những mật danh cho các loại hàng:

X: Súng đạn

C: Máy móc thông tin

CD: Dụng cụ y tế.

BVK: Tiền và vàng.

Về tuyến đường vận chuyển quá cảnh qua cảng Sihanoukville, nếu căn cứ vào những bản đồ của cơ quan tình báo quân sự Mỹ, thì rõ ràng thấy tình báo Mỹ nắm khá chính xác. Dưới đây là bản đồ do Mỹ vẽ về tuyến đường này.

Tác giả cũng có thư tham khảo ý kiến ông Nguyễn Kỳ Phong ở Washington về những tài liệu đã giải mật của Mỹ liên quan đến con đường này, ông Nguyễn Kỳ Phong trả lời như sau:

"Người Mỹ chú ý nhiều đến hải cảng Sihanoukville. Họ biết rõ đến độ mỗi chuyến hàng cần bao nhiêu xe để chuyên chở và tên người sĩ quan Cam Bốt (Campuchia) phụ trách việc chuyên chở những lô hàng này về một khu của Trung ương Cục. Hình như tình báo Mỹ có người làm việc ở đó và báo cáo lại.

Thí dụ Trong hồ sơ Abrams Tapes, trang 94, có nói về cơ cấu, nhân sự của đường vận chuyển bên Cam Bốt. Tình báo Mỹ còn nói rõ tên Công ty Hắc Lý và tên người sĩ quan Cam Bốt liên hệ đến những vụ chuyên chở hàng ra đường C-4 (Abrams Tapes, trang 95)."

Con đường vận chuyển từ cảng Komponsom chỉ tồn tại đến khoảng năm 1970. Sau đó, ngày 18/03/1970, Mỹ đã giúp nhóm Lonol và Sirik Matak tiến hành đảo chính lật đổ chế độ Sihanouk, nhằm xóa bỏ nền trung lập của Campuchia. Từ đó, nguồn tiếp tế quan trọng này bị cắt đứt.

Cuộc chuyển tiền ngược chiều thần kỳ

Trước khi chấm dứt tuyến đường này, Ban Cán sự K đã phải giải quyết một việc vô cùng hệ trọng, mà có thể coi đó là một kỳ công đáng ghi vào lịch sử. Đó là việc cứu được một số rất lớn tiền riel trước khi diễn ra cuộc đảo chính của Lonol.

Chiến công lớn này lẽ ra đã chìm vào lãng quên cùng với vô vàn những điều bí mật khác của lịch sử. Nhưng nhờ một nhân chứng lịch sử quan trọng, đó chính là ông Mười Phi, Trưởng ban Tài chính đặc biệt của Trung ương Cục, bí danh là N.2683 (sẽ nói kỹ trong chương sau), mà sự kiện này được lưu lại. Trước khi hấp hối, ông Mười Phi đã nói cho tác giả cuốn sách này biết toàn bộ vụ việc và trao lại cho tác giả tất cả những tư liệu liên quan. Ông cũng gửi gắm nơi tác giả yêu cầu công bố những tư liệu này để ghi nhận chiến công của một liệt sĩ đã thâm lặng góp phần làm nên chiến thắng.

Đầu đuôi câu chuyện như sau:

Trong suốt thời kỳ chiến tranh, miền Bắc chi viện cho miền Nam không chỉ có vũ khí mà còn cả một khối lượng rất lớn tiền để chi tiêu cho sự nghiệp kháng chiến (như sẽ nói kỹ trong phần sau về binh chủng tiền). Số tiền đó gồm nhiều loại: đô la, tiền Sài Gòn, tiền bath và đặc biệt là tiền riel của Campuchia, mang bí danh là tiền R.

Tiền R có vai trò rất quan trọng đối với hoạt động của tất cả các bộ phận kháng chiến của miền Nam. Lúc đó tiền R được dùng để mua sắm tất cả những nhu yếu phẩm như gạo, thực phẩm, quần áo, thuốc men, hóa chất... từ đất Campuchia tiếp tế cho Trung ương Cục miền Nam và từ đó cung cấp cho các Khu. Vì thế tại kho tiền trong căn cứ nội địa của Trung ương Cục luôn luôn có một khối lượng tiền R rất lớn, đảm bảo thường xuyên cung ứng cho các đơn vị kinh doanh trong việc mua sắm trên đất Campuchia.

Trước khi Lonol tiến hành đảo chính, ông ta đã tính tới việc đổi tiền để vô hiệu hóa số tiền riel được lưu giữ trên đất Việt Nam. Chắc chắn Lonol không biết cụ thể số tiền đó là bao nhiêu, nguồn gốc từ đâu đến, nhưng ông ta có đủ những thông tin để biết rằng phía Việt Nam dùng rất nhiều tiền riel để giải quyết những nhu cầu trên đất Campuchia, trong đó có việc mua chuộc binh lính, sĩ quan, mua sắm hàng hóa (theo một tài liệu mới công bố gần đây của Mỹ thì tình báo Mỹ lại hiểu sai rằng Liên Xô cung cấp vàng cho Việt Nam để bán trên đất Campuchia lấy tiền riel.).

Chủ trương đổi tiền được giữ bí mật và chỉ công bố vào ngày bắt đầu đổi tiền là ngày 24/02 và kết thúc vào 10/03/1970 (trước khi đảo chính một tuần). Cùng với lệnh đổi tiền là lệnh phong tỏa toàn tuyến biên giới Việt - Miên để "bóp chết" toàn bộ số tiền R trên đất Việt Nam.

Để tiến hành đổi tiền, Lonol phải in những giấy tờ liên quan đến đổi tiền như các bảng thông báo, các bản quy định, tờ khai ... Nhân viên của Lonol đến một cơ sở in hiện đại mà họ tin tưởng nhất, đó là xưởng in Wath Phnom để in những giấy tờ này.

Thật may mắn là Nhà in Wath Phnom lại là một cơ sở của Ban Cán sự K. Người quản lý nó là một thanh niên Việt kiều tên là Trần Chí Năng. Cha của Trần Chí Năng là ông Trần Quang Mẫn, quê tại huyện Tân Châu, tỉnh An Giang. Ông đã sống lâu năm trên đất Campuchia rồi trở thành một viên chức cao cấp trong Kho bạc Quốc gia của Vương quốc Campuchia, nên rất được chính quyền sở tại tin cậy. Cả ông Mẫn và con trai ông đều là cơ sở của Ban Cán sự K, và đều là đảng viên. Chí Năng sinh năm 1948, tức là năm 1970 mới 22 tuổi.

Trước đó Ban Cán sự K đã tính đến chuyện đưa Chí Năng vào vị trí trọng yếu trong nhà in Wath Phnom để vừa kinh doanh, vừa in ấn những tài liệu bí mật của Ban. Vì thế Ban đã gửi Năng đi học ba năm tại Hong Kong về kỹ thuật in, đặc biệt là kỹ thuật in Offset để làm bản kẽm (Cliché). Khi trở về Năng đã có vị trí như một chuyên gia hàng đầu của nhà in này.

Năng có một người bạn gái người Campuchia, tên là Peou Lun cùng học trường trung học Sisowath ở Phnom Penh và sau đó trở thành vợ chồng. Nhờ đó phía chính quyền Campuchia coi anh như đã "đồng hóa" rồi. Khi nhân viên của Lonol đến đặt in bí mật những tờ thông báo đổi tiền, cũng theo thông quán chung là đòi một món tiền hoa hồng hậu hĩnh. Năng thực hiện đúng thủ tục đó, và nhận lời cho in gấp. Ngay lúc đó quân lính Lonol đã vây chung quanh nhà in để đảm bảo bí mật của kế hoạch này.

Đương nhiên riêng vợ Năng là người Campuchia thì có thể ra vào bình thường. Năng trao cho vợ tin mật để báo ngay về Ban Cán sự K. Peou Lun lẳng lẳng ra đi tay không và đến ban K để báo gấp tin dữ. Ngay lập tức tin này được báo về Trung ương Cục và toàn bộ số tiền R ở căn cứ Trung ương Cục đã được đưa gấp trở lại đất Campuchia trước khi Lonol phong tỏa biên giới và trước khi lệnh đổi tiền được ban hành.

Khi lệnh đổi tiền được công bố ngày 24/02/1970, thì toàn bộ số tiền của Trung ương Cục đã được phân phối cho các cơ sở trên toàn đất Campuchia để đổi một cách bình thường sang tiền R mới.

Sau khi đổi xong, số tiền mới đã được các ông Mười Phi và Lữ Minh Châu là Trưởng và Phó ban N.2683 đang có mặt trên đất Campuchia cùng với ông Tư Cam tổ chức chôn giấu tại một kho hàng của Công ty Hắc Lý. Mọi việc xong xuôi thì mới nổ ra cuộc đảo chính của tướng Lonol và biên giới bị phong tỏa.

Đến lúc đó thì lại nảy ra vấn đề nan giải: Làm sao chuyển được tiền về? Số tiền đã đổi bị chôn chôn trên đất Campuchia luôn bị đe dọa bởi sự kiểm soát của Chính phủ Lonol. Hơn thế nữa, "nền tài chính" của toàn bộ Trung ương Cục lâm vào khủng hoảng, vì phần lớn nhu cầu về "cơm áo gạo tiền" vốn trông cậy vào khoản này bị "đóng băng".

Chỉ sau đó một tháng, suất ăn của cán bộ và bộ đội chỉ còn một nửa. Bí thư Trung ương Cục Phạm Hùng chỉ thị cho N.2683 phải bằng mọi giá đưa được tiền về. Chấp hành chỉ thị này lại là một kỳ công nữa: Chính các ông Mười Phi, Lữ Minh Châu, Tư Cam đã nảy ra sáng kiến đóng tiền vào những bao nylon lớn, lồng một bao khác bên ngoài và đổ đầy mắm "bù hóc" lên trên.

Hai xe tải lớn của hãng buôn Hắc Lý vẫn thường chở loại mắm này sang bán ở đồng bằng Nam Bộ lại đi một chuyến mắm nữa như thường lệ, nhưng cố tình chọc thủng nhiều lỗ trên miệng túi để xe chạy xóc thì mắm trào ra xe bốc mùi sặc sụa.

Theo trình sát cho biết thì con đường sang Tây Ninh dẫn tới Trung ương Cục đã bị khóa chặt. Chính ông Mười Phi là người bố trí đường dây an toàn đi theo hướng qua Túc Mía để xuống Tây Nam Bộ. 140 chiến sĩ đã được huy động để bảo vệ hai xe "bù hóc" này bằng cách phục kích bí mật ở những nơi có trạm gác. Nếu gặp rắc rối không cho qua thì chiến đấu, nếu cần thì phải trả bằng máu, quyết không để mất món "mắm" có ý nghĩa sống còn đó.

Mắm "bù hóc" vốn rất nặng mùi, không quen thì từ xa đã không chịu nổi. Khối lượng hai xe tải lớn, lại bị "rò rỉ" nhiều nên bốc mùi nồng nặc, làm cho ngay cả lính Lonol cũng phải lảng tránh. Và lại mắm thì có gì mà phải khám xét? Còn nếu không may bị khám xét thì có phục binh sẵn sàng nổ súng để giải vây.

Cuối cùng, đến ngày 10/04, tức 20 ngày sau đảo chính toàn bộ số tiền đó đã được chuyển qua Túc Mía rồi vượt biên giới an toàn về ngã An Giang, tập kết trở lại ở kho tiền của Trung ương Cục tại Tân Biên, miền Tây Bắc Tây Ninh, không mất một đồng nào. Rất may là mấy hôm sau khi tiền đã được chở về, quân đội Sài Gòn phối hợp với Chính phủ Lonol tổ chức một chiến dịch càn quét lớn suốt từ An Giang vượt qua biên giới. Địa điểm yết hầu Túc Mía đã bị đốt phá tan tành...

Sau đó, trong một bức thư ngắn gọn gửi cho Mười Phi, Bí thư Trung ương Cục Phạm Hùng đã đánh giá công việc của N.2683 như sau:

"Ngày 07/05/1970

Thân gửi anh Mười Phi,

Cái điện anh gửi về anh Hai Già và anh Ba Thái tôi có xem. Những ý kiến anh tốt. Vừa rồi anh em lại đem hết tiền ra. Tôi rất hoan nghênh anh và anh em.

Bữa nay gặp anh Tư Cam và làm việc, viết thư này thăm anh và anh em. Hoan nghênh công tác anh em có kết quả tốt.

Chúc anh và anh em khỏe mạnh, tiến bộ."

Sau đó hai vợ chồng Trần Chí Năng cũng bí mật rút về căn cứ của Trung ương Cục. Nhưng rất không may, trong một chuyến đi công tác, Trần Chí Năng đã hy sinh. Vợ của Trần Chí Năng từ đó mang tên chồng. Sau ngày giải phóng, chị cùng hai con gái sống hẳn ở miền Nam, như những công dân bình thường. Gia đình có bằng Tổ quốc ghi công và bằng chứng nhận liệt sĩ của Trần Chí Năng...

Tác giả xin ghi lại câu chuyện này vừa để tôn vinh một chiến công lớn đối với sự nghiệp kháng chiến của người đã khuất vừa để đáp lời căn dặn của ông Mười Phi, người trực tiếp chứng kiến sự việc này, mà nay cũng không còn nữa.

2. Quá cảnh không qua cảng Sihanoukville

Nói nguồn hàng này bị cắt đứt không có nghĩa là tuyến đường vận tải tối quan trọng này đã ngừng lại. Điều khác trước chỉ là thay đổi nguồn hàng: Thay vì vận chuyển vũ khí bằng đường biển tới cảng Sihanoukville rồi chuyển về biên giới, thì từ nay phải lấy nguồn hàng trên tuyến đường Trường Sơn của Đoàn 559.

Như trên đã nói, đây là tuyến vận tải quan trọng nhất và có ý nghĩa chiến lược quyết định. Từ những năm trước, tuyến này đã mở rộng sang phía Trung và Nam Lào rồi từ đó đưa hàng vào Tây Nguyên. Còn Nam Bộ thì dựa vào tuyến đường vận tải quá cảnh từ cảng Sihanoukville, bây giờ cảng Sihanoukville bị khóa chặt, nguồn hàng được nối với Nam Lào, xuyên qua vùng Đông Bắc Campuchia để vào các tỉnh miền Đông và miền Tây Nam Bộ.

Để mở được tuyến đường này, vấn đề là phải tạo ra một vùng đất ngoài vòng kiểm soát của chính quyền Lonol. Quân đội Giải phóng đã khéo léo liên minh và phối hợp với những lực lượng chống đối chính quyền Lonol ở Campuchia, tiến hành những chiến dịch để giải phóng các tỉnh ở miền Đông sông Mê Kông trên đất Campuchia, chủ yếu gồm các tỉnh Stung-treng và Xiêm Riết. Đó là các tỉnh tiếp giáp với Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp phía Việt Nam. Sau khi giải phóng tuyến đường này, thì con đường vận tải của Đoàn 559 từ Nam Lào bắt đầu đưa vũ khí vào đất Campuchia và về biên giới.

Để mở con đường này, tháng 07/1970, tức là chỉ bốn tháng sau cuộc đảo chính của Lonol, Bộ chỉ huy miền đã quyết định thành lập Đoàn 770 chuyên trách việc tiếp nhận và vận chuyển hàng từ Đông Bắc Campuchia về Nam Bộ. Vì đây là nguồn hàng rất lớn, nên Đoàn 770 đã có quân số tới 3.377 người, chia thành 5 cánh, sử dụng phương tiện cơ giới vận tải khối lượng lớn.

Sang năm 1971, cầu tiếp nhận này đã kéo dài tới bờ sông Mê Kông trên đất Campuchia, đoàn này do Đoàn 340 phụ trách.

Đoàn 340 là đoàn hậu cần lớn nhất trong các đoàn hậu cần của Trung ương Cục, quân số vào thời điểm cao nhất lên tới 4.189 người, gồm 4 cánh quân nhu, 3 tiểu đoàn vận tải, 5 liên trạm đường dây nối liền từ Stung-treng xuống tới Bắc Kratie. Để phục vụ cho số quân rất lớn kể trên, ngoài lực lượng vận tải, đoàn 340 còn có 4 bệnh viện lớn, một tiểu đoàn công binh để làm đường, bắc cầu...

Riêng trong các năm từ 1970-1972, trên tuyến đường này, 26.147 tấn vũ khí các loại đã được vận chuyển. Cùng với vũ khí, tuyến đường này đã đưa hàng nghìn cán bộ và chiến sĩ từ miền Bắc vào tăng cường cho chiến trường Nam Bộ. (Nguyễn Văn Quyền và Lê Quang Lại. Viện Lịch sử quân sự Việt Nam. Công tác bảo đảm chi viện của hậu phương miền Bắc cho chiến trường Nam Bộ... Trích trong Bảo đảm... , sdd, tr. 152-154.)

3. Quá cảnh trên đường hàng không

Đoàn 919

Miền Bắc thời kỳ này rất tiết kiệm trong việc sử dụng đường hàng không đối với lĩnh vực dân dụng. Hầu hết cán bộ và học sinh, sinh viên đi các nước Trung Quốc, Liên Xô, Đông Âu... đều phải theo đường sắt liên vận. Nhưng để chi viện cho miền Nam, thì ngành hàng không của miền Bắc đường

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

như không tiếc sức người sức của.

Con đường chỉ viện cho miền Nam bằng hàng không có ý nghĩa rất quan trọng, vừa tương đối an toàn, vừa đạt tốc độ nhanh, nhất là đối với những trường hợp hệ trọng.

Có hai con đường vận chuyển hàng không: Con đường quân sự và con đường dân sự

Về con đường quân sự, để việc vận tải khẩn cấp những hàng hóa nặng, không quân Việt Nam đã thành lập riêng một đoàn vận tải đặc biệt mang tên Đoàn 919. Từ năm 1960, Đoàn 919 đã đảm đương vận chuyển một phần của tuyến đường Trường Sơn, nhằm rút ngắn thời gian vận chuyển và cũng đỡ được một đoạn đường bộ dài hàng nghìn kilomet từ miền Bắc vào miền Nam.

Giải pháp này được đề xuất và thực thi như sau: Cuối tháng 02/1960, Đại tướng Võ Nguyên Giáp vào Đồng Hới làm việc với các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, đặc khu Vĩnh Linh, Sư đoàn 325, Lữ đoàn 341. Đại tướng ngồi máy bay trực thăng quan sát khu vực Làng Ho, Vitthulu thuộc phía Đông Trường Sơn. Sau chuyến khảo sát đó, Đại tướng gợi ý khả năng sử dụng máy bay để tạo "chân hàng" cho các tuyến vận tải, nhằm phục vụ cấp bách tình hình đang sôi động của chiến trường...

Ba ngày sau, ông Võ Văn Ấp, Trưởng ty Giao thông Quảng Bình cùng một số cán bộ thuộc E70, F325 ngồi máy bay xác định tọa độ thả dù để lập "chân hàng" tại các địa điểm Làng Ho, Vitthulu.

Sau đó những máy bay của Trung đoàn 919 đảm nhận công việc này Trước đó, trung đoàn này đã được thành lập từ ngày 01/05/1959 với các máy bay do Liên Xô viện trợ kiểu IL-14, Li-2, AN-2. Ban đầu Trung đoàn 919 chỉ phục vụ các chuyến bay dân sự của Chính phủ. Từ năm 1960, những máy bay của Trung đoàn 919 bắt đầu tham gia vận chuyển cho tuyến đường Trường Sơn.

Điểm xuất phát của những máy bay này là sân bay Cát Bi ở Hải Phòng, sân bay Vinh, sân bay Đồng Hới. Từ đó, các máy bay chuyển hàng vào Làng Ho, Vitthulu. Một thời gian sau, khi đã mở con đường Trường Sơn Tây, thì máy bay của Trung đoàn 919 bay thẳng sang Hạ Lào. Ban đầu do chưa bố trí được sân bay thích hợp nên phải dùng phương pháp thả dù hàng hóa xuống một số địa điểm quy định như Mường Phin, Mường Phalan... Thậm chí, có những lúc không có dù để thả hàng thì các phi công phải dùng phương pháp hạ thật thấp độ cao rồi thả thẳng hàng xuống mặt đất.

Sau đó, do đã bố trí được sân bay Tà Khổng thuộc tỉnh Xê-pôn, Nam Lào nên các máy bay có thể hạ cánh để đưa hàng và đưa quân tập kết ở đây Từ sân bay này, bộ đội hành quân vào Nam. Còn hàng hóa thì Đoàn 559 vận tải tiếp vào các tuyến phía trong, tới các trạm Tăng Noọng thuộc Quảng Nam, Đắc Lan thuộc Kontum...

Thiếu tướng Võ Bẩm kể về những bước đầu tiên của vận chuyển hàng không:

"Sau khi làm công tác hợp đồng với đại biểu của các Cục Tác chiến, Cục Hàng không, Cục Quân y, tôi đã gấp rút đi sang cánh đồng Lùm Bùm thuộc tỉnh Sa-va-na-khét. Qua một tuần lễ leo đèo, lội suối, tôi đã chuyển từ vai trò Tư lệnh Đoàn 559 sang làm tổ trưởng Tổ thông báo khí tượng của địa phương cho Cục Hàng không.

Hằng ngày nhìn trời mây và cứ sau hai giờ lại báo cho Cục Hàng không một lần. Khi nào có máy bay đến thì chỉ huy anh em đốt khói làm hiệu. Chúng tôi có 10 người. Anh em đã dựng được một

cái lán ở núi đá. Từ lán có thể nhìn ra cánh đồng Lùm Bùm.

Lần đầu tiên, chiếc máy bay IL2 xuất hiện trên bầu trời, lượn một vòng rồi thả ra một loạt dù như những cánh hoa nhiều màu bay lơ lửng trên không. Những chiến sĩ trẻ vừa reo vừa nhảy tăng tăng...

Không đầy một tuần lễ với sự giúp sức của hàng không, chúng tôi đã lập được một kho hàng ở đây gồm toàn gạo và đạn. Sau đó chúng tôi chuyển lên nhận hàng ở sân bay Tà Khổng. Về sau Tà Khổng trở thành kho S1..."

Trong 3 năm từ 1960 đến 1962, trên chiến trường Lào, các máy bay của Trung đoàn 919 phối hợp với các phi công Liên Xô đã thực hiện 3.821 chuyến bay, vận chuyển 9.419 lượt bộ đội và 743 tấn hàng hóa, thả 3.227 dù hàng và kiện hàng xuống 20 địa điểm khác nhau trên đất Lào.

Tuy nhiên tuyến vận tải máy bay quá cảnh sang Lào chỉ tồn tại đến trước thời điểm Chính phủ Liên hiệp 3 phái ở Lào bị xóa bỏ (1963). Những năm sau đó, do phái cực hữu gây sức ép nên việc đưa máy bay sang đất Lào phải đình chỉ. Còn phần trong nước, thì từ năm 1965 không quân Mỹ bắt đầu đánh phá miền Bắc nên không thể sử dụng máy bay chở hàng vào Quảng Bình hoặc vượt lên Tây Trường Sơn được nữa.

Chỉ từ đầu năm 1973, sau khi ký kết Hiệp định Paris về Việt Nam, nhiều vùng giải phóng hợp pháp đã hình thành ở miền Nam, thì hình thức vận chuyển hàng không quân sự mới lại được sử dụng rộng rãi.

Tính từ 1960 cho đến kết thúc chiến tranh tháng 04/1975, Đoàn 919 đã vận chuyển vào miền Nam và xuống Nam Lào 60.000 lượt bộ đội, 31.000 tấn vũ khí đạn dược, khí tài, lương thực, thuốc men và các hàng hóa quân sự...

2. Dừng Air Cambodia và Air France

Hình thức vận tải hàng không dân sự là hình thức vận chuyển "công khai nhưng lại tuyệt mật". Đó là con đường vận tải Bắc - Nam dành cho những cấp đặc biệt quan trọng (cấp tướng, cấp ủy viên Trung ương...) hoặc lớp người được ưu tiên (thương binh nặng, phụ nữ, trẻ em...). Đó chính là tuyến vận tải hàng không dân dụng bình thường của Vương quốc Campuchia (Air Cambodia) bay từ Phnom Penh đi Hà Nội, hoặc từ Phnom Penh đi Quảng Châu, Hong Kong rồi theo đường sắt hoặc đường hàng không về Hà Nội.

Sở dĩ công khai vì nó sử dụng một loại đường bay thương mại bình thường như mọi đường bay khác. Nhưng nó cũng là tuyệt mật vì nó gài vào trong đường bay bình thường những "hành khách" không bình thường. Tất cả đều phải mang tên giả, có căn cước giả, mua vé theo một đường dây được tổ chức rất chu đáo, do một bộ phận đặc biệt của "Ban Cán sự K" lo liệu.

Máy bay của Air Cambodia được quyền bay ngang lãnh thổ miền Nam Việt Nam, đó cũng là việc bình thường trong thông lệ hàng không quốc tế, cũng như máy bay của Nam Việt Nam được phép bay từ Sài Gòn qua không phận Campuchia để đi Bangkok, Tây Âu. Con đường này rất an toàn, vì nó là sự mạo hiểm được bọc lót dưới một hình thức công khai hợp pháp.

Tất nhiên đó là sự mạo hiểm có cân nhắc rất kỹ: Một là, đối với máy bay của Vương quốc

Campuchia, cả chính quyền Sài Gòn lẫn Mỹ đều không ngờ rằng nó lại là tuyến vận tải tối quan trọng như thế. Hai là, vì cả Mỹ và chính quyền Sài Gòn đều rất sợ những liên đới quốc tế nếu đụng chạm đến chủ quyền của Vương quốc Campuchia. Chính Thái tử Sihanouk đã từng tuyên bố nếu Mỹ đụng chạm đến chủ quyền của đất nước ông, ông sẽ lập tức yêu cầu các nước xã hội chủ nghĩa, trước hết là Trung Quốc, can thiệp để bảo vệ Campuchia.

Hơn nữa đây cũng là sự mạo hiểm được tổ chức rất chu đáo: Từ căn cước giả, tên giả, đến lai lịch giả đều có một bộ phận chuyên trách thu xếp sử dụng đến những phương tiện hiện đại bậc nhất lúc đó. Khi đã có đủ những giấy tờ hợp pháp đó, lại phải bọc lót suốt từ khâu soát vé đến khâu kiểm tra hành lý. Tại đây đều có những người của "Ban Cán sự K". Loại nhân viên này thường không phải là cán bộ cách mạng mà là những nhân viên có lý lịch rõ ràng, không có chút gì khả nghi. Thường đó là người Hoa, người Ấn kiều, người Lào, người Khmer... có cảm tình với cách mạng Việt Nam.

Đã có hàng ngàn cán bộ cao cấp đi ra đi vào miền Nam bằng con đường này, tức là bay qua không phận của miền Nam Việt Nam, mà chưa xảy ra một vụ nào rắc rối. Con đường này cũng đã đảm nhiệm vận chuyển những tài liệu, khí tài quan trọng như máy móc, điện đài, hàng triệu đô la để chi viện cho miền Nam.

Những gia đình và con em cán bộ miền Nam cũng đi ra Bắc bằng con đường này. Đặc biệt là việc di chuyển cả hàng ngàn học sinh trường Nguyễn Văn Trỗi ra Bắc, cũng theo tuyến hàng không này. Những bệnh binh, thương binh, những người ốm nặng... thường cũng được đưa theo con đường này để kịp thời ra Bắc chạy chữa, an dưỡng ...

Một nhà văn bỗng thành triệu phú đô la (nhưng chỉ trên không và trong khoảnh khắc):

Ông Trần Đình Vân, nhà văn, nhà báo, tác giả của cuốn *Sống như anh kể* :

"Vào đầu thập kỷ 60, tôi đi B bằng máy bay, từ Hà Nội sang Phnom Penh. Khi đến sân bay Gia Lâm, chỉ vài phút trước khi ra máy bay thì tôi được thông báo mình phải nhận trách nhiệm áp tải một chuyến hàng đặc biệt của Trung ương gửi sang Phnom Penh.

Tôi nhìn thấy đó là khoảng 20 đến 30 bó hàng vuông vắn giống như những lô hàng rau quả hộp xuất khẩu. Đương nhiên, tôi không biết đó là hàng gì, và tôi cũng thừa hiểu rằng tôi không có quyền được biết.

Nhưng tôi vẫn cứ áp tải theo máy bay sang đến Phnom Penh. Khi đến sân bay, tôi là người nhận hành lý ký gửi. Ngay sau đó có xe đưa cả tôi và số hàng đó về một ngôi nhà dành riêng ở Phnom Penh, tức một cơ sở của ta ở bên đó. Sau đó xe chở ngay những "đồ hộp xuất khẩu" đó đi theo đường bộ bí mật vào vùng giải phóng.

Còn tôi cũng vào vùng giải phóng làm nhiệm vụ chuẩn bị ra tờ báo Giải phóng. Nhiều năm sau, sống ở trong vùng giải phóng, tôi mới biết hóa ra chính mình đã từng là người chủ một kiện hàng mấy triệu đô la. Kể ra trong đời có được 2-3 tiếng đồng hồ làm chủ một tài sản mấy triệu đô la đối với tôi là một điều kỳ thú, dù chỉ là lúc ở trên trời thôi... Như vậy, ngoài việc làm văn nghệ, tôi cũng đã đóng góp một phần nào đó cho công tác kinh tế tài chính của miền Nam."

Tổ chức tuyến đường này cũng là một kỳ công của những cán bộ hoạt động tại Campuchia và

những Việt kiều bên đó. Trong đó phải kể đến những bàn tay tổ chức tinh vi của ông Nguyễn Gia Đăng (Tur Canh), nguyên Trưởng ban Cán sự K, và một số cán bộ người Hoa và người Ấn, (trước hết là ông Lục Tác Huyền người phụ trách khâu lễ hành của Air France ở Phnom Penh, ông Check Nguyễn Cang (người lai Ấn Độ), phụ trách khâu lễ hành ở sân bay Pochentong...)

Ông Tur Cam kể:

"Để mở đường này, chúng tôi phải giải quyết rất nhiều việc hóc búa. Giấy tờ lên máy bay tất nhiên không thể mang tên thật, để tránh mọi rủi ro. Tất cả đều là giấy tờ do chúng tôi làm, tên giả, nhưng dấu và chữ ký của cảnh sát thì thật. Rồi phải bố trí người vào các đường dây của hàng không. Chúng tôi còn phân công một bộ phận chuyên trách những hành khách VIP, một bộ phận cho hành khách thông thường. Hai bộ phận này không biết công việc của nhau."

Một trong những nhân viên lễ hành (người làm khâu quan trọng và nguy hiểm nhất như kiểm tra vé, căn cước, visa, nhận diện, cân hành lý) ở sân bay Pochentong là ông Check Nguyễn Cang, một người Ấn Độ lai Việt Nam, ông có bố là một thương gia lớn người Ấn Độ tại Sài Gòn từ lâu đời, lấy vợ Việt Nam và có nhiều con.

Ông Cang đã bí mật hoạt động cho Việt Minh từ thời kháng chiến chống Pháp, dưới cái vỏ là một viên chức làm cho Air France ở Sài Gòn. Sau Hiệp định Genève, đến năm 1955, ông sang Phnom Penh làm cho Air Cambodia với cái tên hoàn toàn Ấn Độ là Check Kesath. Với một lý lịch như thế, ông không bị ai để ý. Nhưng chính ông là một trong những đầu mối chính lo các giấy tờ, đồng thời ông cũng là nhân viên cửa ga. Ông hoạt động ở đó suốt trong những năm chiến tranh, cho đến tháng 03/1975 thì không may ông bị chính quyền Polpot phát hiện và đem đi thủ tiêu.

Em ruột của ông Nguyễn Cang là Kamal Nguyễn, bác sĩ tại bệnh viện thành phố Lille (Pháp), cũng là Chủ tịch Hội Việt kiều tại đây, kể lại trong dịp đón tiếp Tổng Bí thư Nông Đức Mạnh sang thăm Pháp:

"Anh tôi đã hoạt động cho Việt Minh ngay trong những năm 50. Lúc đó tôi đi Pháp du học và ở lại Pháp luôn cho tới nay. Còn anh tôi thì đi Phnom Penh hoạt động cho Mặt trận Giải phóng, chuyên lo việc đưa người của Mặt trận lọt qua hệ thống kiểm soát của sân bay để bay về Hà Nội và từ Hà Nội bay sang Phnom Penh, rồi từ đó bí mật đi vào vùng giải phóng.

Hồi đó tôi ở Pháp nên không tường tận chuyện này, chỉ nghe gia đình và bạn bè kể lại. Nhưng có một người Ấn Độ hiện đang sống ở Paris, hồi đó sống ở Phnom Penh, là bạn của anh tôi, biết rõ công việc của anh tôi, và cũng biết cả việc anh tôi bị Khmer Đỏ bắt và giết hại..." (Bác sĩ Kamal Nguyễn kể lại chuyện gia đình mình nhân dịp Tổng Bí thư Nông Đức Mạnh sang thăm)

Sau câu chuyện của bác sĩ Kamal, tác giả đã nhờ ông giới thiệu đến gặp một người Ấn Độ có quốc tịch Pháp tên là Emanuel Marius Leprince, nhân chứng của vụ việc đang sống tại ngoại ô Paris và được ông Leprince kể lại:

"Cộng đồng Ấn Độ chúng tôi ở Phnom Penh rất lớn và đã định cư ở đó mấy đời rồi. Ông Cang là người có uy tín, được cả cộng đồng rất quý mến. Chúng tôi biết ông ấy làm việc cho phía Cộng sản, nhưng không ai trong cộng đồng tố cáo ông ấy, vì cả cộng đồng này cũng không ưa gì chế độ ở miền Nam.

Chúng tôi thỉnh thoảng còn giúp ông một số việc như lưu giữ chuyển giao thư từ cùng những giấy tờ cần cước, hộ chiếu, mà chúng tôi đoán là giấy tờ giả. Ông ấy rất kín đáo, việc gì thấy cần nhờ chúng tôi giúp đến đâu thì ông ấy nói đến đấy, cái gì chúng tôi không cần biết thì không được hỏi, có hỏi cũng không được trả lời.

Thế rồi vào khoảng cuối tháng 3 năm 1975, khi đó miền Nam đã sắp thua rồi, bên này bọn Khmer Đỏ bắt đầu trở mặt, bài xích trắng trợn người Việt Nam. Người Ấn kiều cũng bị kỳ thị, phải bỏ sang Thái, rồi về Ấn Độ hoặc như chúng tôi thì đi Pháp.

Vào trước khi tôi ra đi, một buổi chiều tôi đến tìm ông Cang để nhờ mua vé Air France, thì thấy lính Khmer Đỏ đã bắt ông ấy, khóa tay và đưa lên một chiếc xe quân cảnh, có mấy người lính mang súng lên xe và đưa ông ấy ra khỏi sân bay, về phía một khu rừng gần đó, nơi họ thường dùng để xử bắn..." (Phỏng vấn ông Leprince tại nhà riêng ở ngoại ô Paris, tháng 7 năm 2005. [Đ.P thực hiện].)

Nếu như tình báo Mỹ biết khá rõ về con đường vận chuyển quá cảnh đường biển qua cảng Sihanoukville, thì hình như về những con đường hàng không này, các cơ quan tình báo và nghiên cứu của Mỹ chưa hề biết tới, hoặc chỉ sau khi chiến tranh kết thúc mới biết một cách rất lờ mờ, vì cho đến nay vẫn không thấy sách báo nào nói về nó một cách cụ thể cả.

Hình như phần lớn những gì được biết đến đều là qua những chuyện kể của chính những nhân vật đã từng đi trên tuyến đường đó thời chiến tranh... (Tác giả cũng tham khảo ông Nguyễn Kỳ Phong xem phía Mỹ có biết gì về con đường này không, và được trả lời: "Sách Mỹ không nói nhiều về đường Hàng không Cambodia, nếu không muốn nói là không có cuốn nào viết một cách có hệ thống về con đường này". (Xin chân thành cảm ơn ông Nguyễn Kỳ Phong về những chỉ dẫn kể trên)

Trong hệ thống vận chuyển quá cảnh bằng đường hàng không, không chỉ có những tuyến vận chuyển "hành khách" và hàng hóa Bắc - Nam, mà còn có cả những tuyến vận chuyển hàng không quốc tế, bằng cargo (máy bay vận tải), chở hàng hóa từ nhiều nơi trên thế giới về Phnom Penh và được chuyển tiếp về vùng giải phóng bằng đường ô tô. Tuyến đường này đã được bố trí để cung cấp nhiều thứ nhu yếu phẩm cho kháng chiến như thuốc men, dụng cụ y tế, máy móc, điện đài...

Một trong những người đảm đương việc này là ông A Huân, một thương nhân Hoa kiều đã nhiều năm sống ở Phnom Penh, chuyên về kinh doanh xuất nhập khẩu giữa Pháp và Campuchia. Ông đã nhận những "com mang" của vùng giải phóng để mua các loại hàng kể trên tại Pháp, có khi tại các nước châu Âu và Bắc Mỹ rồi chở theo cargo của Air France về Phnom Penh.

Là một ông chủ kinh doanh lớn về xuất nhập khẩu, việc ông mua hàng từ Pháp hay bất cứ nước nào đưa về Phnom Penh là chuyện hoàn toàn bình thường: thuốc men, máy móc, điện đài, dụng cụ y tế... đều là hàng dân dụng. Việc đó không có gì lạ đối với hệ thống hải quan cũng như hệ thống an ninh của Pháp, Campuchia.

Điều bí mật là khâu tiếp theo; Từ Phnom Penh, những hàng đó đã được bí mật chuyển về biên giới.

Ông A Huân kể lại:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

"Tôi phải dùng 4-5 chiếc xe hơi cá nhân, mỗi thứ một kiểu. Mỗi lần đi ra vùng giải phóng tôi dùng một loại xe khác nhau, nhằm không tạo ra sự "quen biết" đối với các trạm gác dọc đường. Đối với những món hàng đặc biệt, thường không nặng lắm, thì tôi trực tiếp chở bằng các xe này. Hàng phổ biến nhất là các loại thuốc chống sốt rét, chống ghê lở, lại có loại thuốc trợ lực đặc chủng dành cho người phải ngồi trong hầm bí mật lâu khỏi bị ngất do ngạt thở...

Đặc biệt là tôi được đặt mua rất nhiều thuốc tăng lực cho các chiến sĩ, mà tiếng Pháp gọi là Pharmaton Forle. Loại thuốc này thời đó được sử dụng bình thường ở Pháp, rất có công hiệu đối với những người cần phải làm những việc cực kỳ nặng nhọc, vượt quá sức người bình thường. Theo tôi biết thì loại thuốc này có thể sử dụng cho các chiến sĩ trước mỗi đợt chiến đấu, khi cần xung phong, khi phải chạy nhanh trên một đoạn đường dài, khi leo núi cao... Nó cũng có thể dùng cho những chiến sĩ biệt động đặc công khi cần ngấm mình dưới nước nhiều ngày.

Phương thức thanh toán của tôi với vùng căn cứ rất đơn giản. Khi tôi tới nơi, theo thỏa thuận trước, tôi chỉ báo có bao nhiêu thứ hàng, tên là gì, số lượng bao nhiêu, giá bao nhiêu... Phía bên kia không bao giờ phải mở ra, cân, đo, đếm. Chúng tôi tin nhau. Còn bản thân tôi thì chỉ nhận được một tờ giấy có ghi mật hiệu. Tờ giấy đó tôi cũng chẳng dùng làm gì, vì chỉ vài hôm sau số tiền thanh toán đã được đưa vào tài khoản của tôi"

Chương 5

BINH CHỪNG TIỀN VÀ NHỮNG CON ĐƯỜNG CHUYỂN NGÂN

Để tất cả các binh chủng và các mặt trận kể trên có thể triển khai và hoạt động được, cần có một thứ mà ở bất cứ đâu và lúc nào cũng không thể thiếu: Tiền.

Tiền để lo ăn, lo mặc cho bộ đội, cho chiến sĩ, cho các cơ quan, đoàn thể.

Tiền để lo mua sắm hàng hóa, phục vụ mọi nhu cầu vật chất và tinh thần cho bộ máy kháng chiến - từ cục pin cho các điện đài tới những viên thuốc của các bệnh xá, giấy cho việc ấn loát, từ chiếc xe honda của anh giao liên tới những chiếc máy in báo, in giấy tờ và cả những giấy "căn cước" cho những chiến sĩ hoạt động nội thành...

Tiền để xây dựng các cơ sở bí mật khắp thành thị và nông thôn miền Nam...

Tiền còn để mua những con đường an toàn và bí mật, để vận chuyển vũ khí đến các chiến trường. Nhiều khi, tiền còn dùng để thuê cả những mảnh đất an toàn cho anh em cán bộ làm nhà tạm lánh bên nước bạn để tránh những trận càn quét, những trận mưa bom.

Như vậy, luôn luôn phải có một "binh chủng" rất quan trọng: Binh chủng tiền. Đó là một mặt trận vô cùng quan trọng và ác liệt không kém gì mặt trận quân sự. Đó cũng là nơi thể hiện xuất sắc ý chí Việt Nam, sự thông minh và sáng tạo và chủ nghĩa anh hùng cách mạng Việt Nam. trong "binh chủng tiền" ấy, đã có nhiều chiến sĩ hoạt động thầm lặng cả ở ngoài Bắc và trong Nam, cả trong và ngoài nước, hoàn toàn như "một đơn vị đặc nhiệm". Mục này dành riêng để nói về binh chủng đó.

Trước khi đi sâu vào trình bày về nội dung công việc này, tác giả xin nhân đây bày tỏ sự tri ân đối với những người đã tận tình giúp tác giả hiểu vấn đề và cung cấp những tư liệu rất quý hiếm về lĩnh

vực khá hiểm hóc này. Đó là các ông Phạm Văn Xô, Trần Dương, Lữ Minh Châu, Nguyễn Nhật Hồng và đặc biệt là ông Nguyễn Văn Phi, tức Mười Phi.

Ông Mười Phi là nhân vật trung tâm của hệ thống này suốt trong thời kỳ chiến tranh. Cho đến cuối đời, ông vẫn có nguyện vọng tha thiết là làm sao dựng lại một cách đầy đủ và chính xác sự nghiệp của những người đồng đội ông trong Binh chủng Tiền. Tác giả có may mắn được ông tin yêu và gửi gắm nguyện ước đó.

Biết rằng trọng bệnh không cho mình còn nhiều thời gian, ông đã dành gần hết tâm lực để giải thích cho tác giả tất cả những tình tiết của những công việc ông làm, ông biết. Ngay cả khi đã khó khăn trong cử động trên giường bệnh, ông vẫn nằm viết hàng trăm lá thư cho tác giả để giải thích, căn dặn, hy vọng giúp tác giả dựng lại bức tranh trung thực mà ông mong muốn.

Chương này là một phần nội dung trong cuốn sách, nhưng cũng là nghĩa tình mà tác giả kính mong được gửi tới ông nơi cõi ngàn thu.

1. Thời kỳ trước khi ra đời "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt"

Ngay từ năm 1955, sau khi bàn giao những khu vực kháng chiến cho đối phương và tổ chức tập kết phần lớn lực lượng ra Bắc, những cơ sở còn lại ở miền Nam vẫn có hàng loạt nhu cầu về tài chính. Một phần những nhu cầu đó được giải quyết tại chỗ bằng nhiều cách khác nhau:

Biên niên sử Tài chính Đảng:

"Sau Hiệp định Genève năm 1954, nguồn tài chính gồm số tiền Đông Dương đổi cho dân còn dư, số vàng, tiền để lại trước khi đi tập kết, được Trung ương Đảng, Chính phủ tiếp tục gửi vào. Trung ương Cục miền Nam đã cấp một phần cho Đảng bộ Đặc biệt Tây Nam, một phần cho các tỉnh (mỗi tỉnh khoảng 1 triệu đồng) để hoạt động, một phần giao cho các đồng chí hoạt động bí mật vào các đô thị làm kinh tế, kết hợp hoạt động cách mạng. Cán bộ, đảng viên ở lại miền Nam, phần đông tự lao động nuôi mình để hoạt động cách mạng, sống hợp pháp, ăn ở trong dân, được dân nuôi nấng, đùm bọc, che chở. ...

Khi Xứ ủy Nam Bộ từ căn cứ ở Bạc Liêu, Rạch Giá về hoạt động bí mật trong Sài Gòn, Ban Tài chính Xứ ủy mang theo một số vàng, bán lấy tiền chi dùng vào việc mua nhà cửa, sắm xe hơi, mở xưởng cưa Dân Sanh ở khu vực ngoại ô Sài Gòn để làm bình phong cho cơ quan Thường vụ Xứ ủy làm việc.

Ban Tài chính Xứ ủy lập ra một số cơ sở kinh doanh hợp pháp như: cơ sở vận tải đường sông và đường bộ: một đoàn xe tải 40 chiếc chở hàng, kết hợp chở tiền cho Khu VI, hai tàu buôn làm đại lý chở hàng cho hãng bia BGI, kết hợp chở tiền cho Khu V, hai tàu vận chuyển hàng tuyến Sài Gòn - Đà Nẵng - Huế, đóng ghe xuồng bán cho dân; lập nhà máy xay xát lúa, mở tiệm vàng ở chợ Phú Nhuận..." (Biên niên sử hoạt động Tài chính của Đảng Cộng sản Việt Nam. Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội 2000. tr 204-205)

Hồi ức của Mười Phi:

"Ban Tài chính Xứ ủy Nam Bộ chỉ định một số đảng viên xây dựng cơ sở công khai làm tài chính cho đảng.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Anh Tư Lầu (Phạm Hữu Lầu, Phó ban Xứ ủy kiêm Trưởng ban Tài chính Xứ ủy) giao nhiệm vụ riêng cho từng người. Tôi được giữ lại không đi tập kết. Anh Tư Lầu phổ biến cho tôi kinh nghiệm thay đổi tên. Mỗi khi bị lộ phải đổi địa bàn đứng chân...

Bình phong đầu tiên của tôi là một cửa hàng mua bán tạp phẩm tại đường Huỳnh Quang Tiên (nay là Hồ Hảo Hớn, Q1) để che giấu điểm liên lạc nội bộ. Bình phong thứ hai của tôi là hùn vốn với trại cưa máy Dân Sanh mà chủ nhân là Lâm Đông Sơn, chủ vừa than tại chợ Mỹ Tho bên bờ sông, đồng thời là chủ nhân một xe lô (location) chạy đường Sài Gòn - Mỹ Tho.

Tôi báo anh Tư Lầu để xin chỉ thị. Anh Tư Lầu chỉ thị cho tôi:

- Bàn giao trại cưa máy Dân Sanh lại cho Nguyễn Thanh Quang quê Sa Đéc, cùng quê với anh Tư Lầu. Từ đó Quang trở thành Dân Sanh.

Tôi tự lực chuyển vùng lên Phnom Penh, không quan hệ với người kháng chiến cũ, không được dựa vào cơ sở Campuchia, nằm trong ngành ngoại thương, nối liên lạc với Hà Nội.

Sau đó, Dân Sanh đã biến trại cưa máy Dân Sanh thành trạm liên lạc của Ban Tài chính Xứ ủy. Anh trở thành cốt cán của anh Tư Lầu." (Mười Phi. Bản Góp ý cho Lịch sử Kinh tế miền Nam. Di cảo gửi Đ.P.)

Ngoài phần tự lo như trên, theo yêu cầu của Xứ ủy Nam Bộ, của Khu ủy V và Trị Thiên, Ngân hàng Quốc gia Việt Nam đã bắt đầu phải lo chuyện tiền bạc cho miền Nam. Tiền bạc đó đương nhiên phải là tiền Sài Gòn. Sở Quản lý Ngoại hối, và sau đó là Cục Ngoại hối thuộc Ngân hàng Quốc gia Trung ương được giao đảm nhiệm việc này.

Trong mấy năm đầu, Trung ương chưa có nguồn viện trợ quốc tế bằng ngoại tệ, mà chỉ có những nguồn viện trợ trực tiếp bằng hàng hóa, vật tư của các nước xã hội chủ nghĩa, cho nên biện pháp đầu tiên là dùng ngân sách Nhà nước để mua tiền Sài Gòn tại thị trường nước ngoài, chủ yếu là tại Hong Kong. Ngoài ra, ở chi nhánh Vĩnh Linh cũng đã thực hiện dịch vụ hối đoái giữa tiền miền Bắc và tiền Sài Gòn. Số tiền lo cho miền Nam lúc đó nếu so với các giai đoạn về sau thì không phải là lớn, nhưng so với khả năng của miền Bắc đương thời thì thấy đây cũng là một cố gắng vượt bậc.

Một báo cáo năm 1956 của Sở Quản lý Ngoại hối;

"Trong năm ta đã đổi tiền miền Nam:

- Mua 32.734.439 đồng (tiền Sài Gòn - kể cả số 20.000.000 mua ở Hong Kong, tỷ giá tính ra là 1 đồng MN = 46,02 đồng MB).

- Bán 29.665.723 đồng, phần lớn để phục vụ nhu cầu của Ban Quan hệ Bắc - Nam, nhưng do ta đổi vào được rất ít nên gần suốt năm không thỏa mãn được nhu cầu này, trừ lúc cuối năm mua ở Hong Kong. Số mua bán nói trên gồm cả hoạt động của Vĩnh Linh là.

+ Mua 236.302 đồng

+ Bán 229.273 đồng

Số tồn quỹ đến ngày 31/12/1956 là 3.058.840 đồng ở Trung ương và 7.029 đồng ở Vĩnh Linh.” (Sở Quản lý Ngoại hối. Báo cáo quyết toán năm 1956, ngày 23/01/1957. Lưu trữ Ngân hàng nhà nước)

Qua bản báo cáo quyết toán kể trên, có thể thấy được rằng vào thời kỳ này, hằng năm số tiền lo toan cho miền Nam không lớn lắm, khoảng hơn 30 triệu đồng tiền Sài Gòn, chỉ tương đương nửa triệu đô la Mỹ. Tình hình miền Nam lúc đó chưa đặt ra những nhu cầu lớn về tài chính. Phong trào cách mạng lúc này còn đang trong thời kỳ âm ỉ, thậm chí có những vùng và có những bộ phận tê liệt.

Trong hoàn cảnh đó, ngoài nguồn kinh phí của Trung ương cấp còn một giải pháp quan trọng nữa là dựa vào dân. Hầu hết cán bộ nằm vùng đều ở trong tình thế "điều" hoặc "lắng". Những cán bộ này sống với nhân dân. Trong khá nhiều trường hợp, những nhân sĩ, những trí thức, những nhà tư sản có lòng yêu nước đã cứu mang cán bộ và tổ chức cách mạng.

Từ năm 1959, cục diện miền Nam đi theo chiều hướng mới: tiến công cách mạng. Nhiều vùng căn cứ đã hình thành. Nhiều tổ chức quần chúng, nhiều đơn vị bộ đội, nhiều cơ quan của Xứ ủy, của các khu, các tỉnh phải triển khai hoạt động trong tình hình mới.

Mười Phi:

"Đặc điểm của nền kinh tế vùng do chính quyền Sài Gòn kiểm soát là thị trường tự do, hàng hóa dồi dào, hoàn toàn có khả năng giải quyết "hậu cần tại chỗ". Chỉ còn một vấn đề là: Có tiền." (Mười Phi. Góp ý cho Lịch sử Kinh tế Việt Nam, sdd.)

Đến lúc này thì tài chính là vấn đề nóng bỏng. Không có tiền thì không thể triển khai các hoạt động đó. Tiền đô la và tiền Sài Gòn chi viện cho miền Nam trở thành một yêu cầu khẩn cấp, có ý nghĩa sống còn.

Muốn tăng cường chi viện cho miền Nam bằng ngoại tệ mạnh thì phải có nguồn thu. Nhưng thu về xuất khẩu và dịch vụ đối ngoại cũng như thu kiều hối tại miền Bắc lúc đó còn rất eo hẹp, không đủ trang trải cho nhập khẩu và các nhu cầu chi phí đối ngoại khác. Cục Ngoại hối phải gánh trách nhiệm lo toan ngoại tệ cho miền Nam: vận động bạn bè quốc tế, kể cả đặt vấn đề đàm phán với chính phủ các nước bạn, để có viện trợ bằng ngoại tệ tự do chuyển đổi, lấy tiền đó đổi ra tiền Sài Gòn (gọi là "ché biến"). Đó là ngân khoản chi viện dành riêng cho kháng chiến ở miền Nam.

Trong 6 năm (1960-1965), Trung ương đã chi viện cho miền Nam 1.104 triệu đồng tiền Sài Gòn, tương đương với 18,4 triệu đô la, chiếm 34,8 % tổng thu của ngân sách miền trong các năm đó. (Năm 1960, Trung ương chi viện cho miền Nam là 14 triệu đồng tiền Sài Gòn, tương đương 233.000 đô la, chiếm 18% tổng số thu ngân sách miền. Đến năm 1965 thì số chi viện của Trung ương tăng lên tới 655 triệu, tương đương với gần 11 triệu đô la, chiếm 44% tổng số thu ngân sách miền. Lịch sử Tài chính Việt Nam, tập 2, Hà Nội, 1995, sdd, 330-331)

Tổng thu của ngân sách miền cũng tăng lên từ 1.494 triệu đồng tiền Sài Gòn năm 1965 đã tăng lên 5.827 triệu năm 1968, tương đương 582.700 tấn thóc. Phần chi viện của Trung ương năm 1968 cho miền Nam (chưa kể Khu V) đã lên tới 30 triệu đô la, bằng 272% số tiền Trung ương chi viện năm

1965 (11 triệu đô la) và gấp trên 128 lần số Trung ương chi viện năm 1960 .

Sau năm 169, vùng giải phóng bị thu hẹp, biên giới Việt Nam - Campuchia lại liên tục bị càn quét. Nguồn thu tại chỗ không đủ bảo đảm chi tiêu. Trước đó, các tỉnh Nam Bộ chẳng những thu đủ chi mà còn nộp về miền hàng trăm triệu, giờ đây cũng chỉ đủ đảm bảo cung cấp với mức thấp nhất cho nhu cầu địa phương. Nguồn thu nhập chủ yếu của ngân sách miền lúc đó là số chi viện của Trung ương.

Từ giữa thập kỷ 60, Mỹ tiến hành chiến tranh phá hoại bằng không quân ở miền Bắc. Từ đây, việc đưa viện trợ vật chất vào Nam, cả bằng đường Trường Sơn lẫn đường biển đều khó khăn hơn trước. Bộ Chính trị đã giao cho ông Phạm Hùng, ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng Chính phủ, phụ trách vấn đề chi viện miền Nam. Đến năm 1965, ông Phạm Hùng đã đề xuất với Bộ Chính trị một quyết định có ý nghĩa lịch sử: Lập riêng tại miền Bắc một "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt", lấy từ các nguồn viện trợ quốc tế để trực tiếp chi viện cho miền Nam.

2. "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt" - B.29

Về hình thức hoạt động công khai chính diện, "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt" có danh nghĩa Cục Ngoại hối của Ngân hàng Quốc gia Việt Nam để khi cần thiết có thể làm các thủ tục hợp pháp. Còn về điều hành, nó không phải là một đơn vị trong Ngân hàng Quốc gia. Để đảm bảo tuyệt đối bí mật và an toàn, Quỹ này chịu sự chỉ đạo đơn tuyến. Nét độc đáo trong cách tổ chức này là: Lấy cái công khai làm bình phong cho cái bí mật, mọi hoạt động của cái bí mật đều lấy danh nghĩa của cái công khai.

Như vậy, trong thực tế B.29 tồn tại và hoạt động như một "Ngân hàng Ngoại hối đặc biệt", phục vụ riêng cho việc chi viện chiến trường bằng ngoại tệ.

Biên chế của B.29 trong thời gian 10 năm (1965- 1975) là trên mười người. Người trực tiếp điều hành hoạt động của B.29 là ông Mai Hữu Ích, lúc đó là Phó Cục trưởng Cục Ngoại hối, đồng thời là ủy viên Ban Viện trợ miền Nam.

Ông Mai Hữu Ích:

" Về chức năng, nhiệm vụ của "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt": Theo Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ, từ năm 1965, Ngân hàng nhà nước đã thành lập tại Cục Ngoại hối - Vietcombank - một tổ chức chuyên trách nghiệp vụ thanh toán đặc biệt với danh nghĩa là Phòng B.29 hay là Quỹ đặc biệt với biên chế mười cán bộ có nhiệm vụ chính trị và chuyên môn là:

1/ Tập trung các nguồn vốn ngoại tệ về viện trợ và ủng hộ cho miền Nam vào "Quỹ đặc biệt".

2/ Nắm vững tính chất từng nguồn vốn đó để xây dựng phương án chi viện cho các chiến trường, đề trình Trung ương duyệt và đảm bảo chi viện bằng ngoại tệ được tuyệt mật và kịp thời cho tiền tuyến trong bất cứ tình huống nào.

3/ Bảo vệ và điều chuyển vốn ngoại tệ của Quỹ đặc biệt này để tránh thiệt hại về ngoại tệ mất giá và phá giá, cố gắng tranh thủ được lãi suất cao để tăng tích lũy ngoại tệ cho Nhà nước.

4/ Báo cáo kịp thời, chính xác tình hình cho Thủ tướng Chính phủ để phục vụ cho sự chỉ đạo chi

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

viện cho tiền tuyến được chặt chẽ..." (Báo cáo tổng kết công tác ngoại hối đặc biệt từ 1964-1975 và từ 1976 đến cuối năm 1978. lưu trữ Ngân hàng nhà nước)

Tài sản ngoại tệ thuộc "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt" là dành riêng cho miền Nam nên được điều hành một cách hoàn toàn độc lập, không liên quan gì đến vốn ngoại tệ công khai của Nhà nước tại miền Bắc. Vốn của Quỹ Ngoại tệ Đặc biệt B.29 được gửi tại Vietcombank. Đến lượt mình Vietcombank lại gửi vốn đó ở nước ngoài, tại các ngân hàng đại lý quốc tế lớn đáng tin cậy. Như vậy, B.29 được coi như "khách hàng gửi tiền đặc biệt" và "ngân hàng đại lý đặc biệt" trong quan hệ với Vietcombank.

Mọi nguồn thu của "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt" cũng nằm ngoài ngân sách Nhà nước. B.29 tiến hành hạch toán kế toán riêng, mọi hoạt động thu, chi đều có báo cáo định kỳ đơn tuyến cho cấp trên, trực tiếp là Phó Thủ tướng Lê Thanh Nghị (khi Phó Thủ tướng Phạm Hùng về Nam lãnh đạo Trung ương Cục)

Cách hạch toán của B.29 cũng rất đặc biệt: dùng đồng đô la Mỹ làm đơn vị tiền tệ để hạch toán cân đối tổng hợp chung theo phương pháp kế toán kép. (Khác với cách hạch toán kế toán ngoại hối tại Cục Ngoại hối là hạch toán các tài sản ngoại tệ theo từng nguyên tệ, có quy ra đổi giá bằng đồng Việt Nam theo tỷ giá kết toán nội bộ hiện hành. Nhưng khi hạch toán cân đối tổng hợp, thì tất cả tài sản ngoại tệ thuộc tài sản Nợ và tài sản Có - đều chỉ còn phản ánh thống nhất bằng tiền Việt Nam.)

Tuy Ban lãnh đạo Ngân hàng Trung ương và Cục Ngoại hối về danh nghĩa là cấp trên của B.29, nhưng các hoạt động cụ thể của Quỹ thì lãnh đạo ngành không can dự vào.

Phan Đình Mậu:

"Quỹ Ngoại tệ đặc biệt gồm có năm loại tiền: đô la Mỹ, tiền Sài Gòn tiền riel Campuchia, tiền kíp Lào và tiền bath Thái Lan. Việc đóng gói tiền để vận chuyển vào Nam là do C100 Tổng cục Hậu cần chịu trách nhiệm." (Bản tham gia của ông Phan Đình Mậu, nguyên Kế toán trưởng của B.29, gửi cho tác giả)

Mai Hữu Ích báo cáo:

"Ngoài ra, trong quá trình tiếp nhận ngoại tệ viện trợ đặc biệt và thực hiện kế hoạch chi viện cho các chiến trường bằng ngoại tệ, chúng tôi đã vận dụng linh hoạt các mặt nghiệp vụ kinh doanh chuyển đổi ngoại tệ, tranh thủ điều chuyển vốn viện trợ bằng đô la Mỹ, từ không có lãi để chuyển thành loại ngoại tệ mạnh, thu được chênh lệch tỷ giá và lãi suất cao bằng ngoại tệ Chúng tôi lợi dụng tình hình biến động thị trường tiền tệ tư bản, bố trí gửi ngoại tệ vào ngân hàng đại lý nào có lãi suất cao, nhằm thu được nhiều lãi nhất.

Trong tình hình hệ thống tiền tệ tư bản chủ nghĩa thường xuyên biến động phức tạp mất giá, phá giá, chúng tôi đã linh hoạt chuyển đổi nhiều loại ngoại tệ của Quỹ đặc biệt thành những ngoại tệ mạnh tương đối ổn định, hoặc có xu hướng sẽ nâng giá so với đô la Mỹ. Nhờ đó, đã hạn chế được thiệt hại, và trong thời gian qua, chúng tôi đã thu được 20.993.950 USD tiền lãi..."

Bình luận của Mười Phi:

"Có đi vào chiều sâu mới hiểu hết tài năng của Bảy Ích. Vốn là chuyên viên ngoại hối bậc thầy của Ngân hàng Đông Dương, nên mới có thể nghĩ ra những biện pháp để không những bảo toàn ngoại tệ mà còn dùng nó để kiếm lời cho công quỹ, gọi là "Jeu de bourse". Cần ghi nhận công lao rất lớn của Bảy Ích đối với sự nghiệp tài chính miền Nam."

Phạm Hùng hiểu rõ năng lực này của Bảy Ích nên khi Bảy Ích tập kết ra Bắc, ông đưa ngay vào Ngân hàng Quốc gia để lo liệu các công việc hối đoái và đến khi cần chi viện cho miền Nam thì dùng Bảy Ích như một cánh tay đắc lực đặt tại Ngân hàng Quốc gia.

Xưa nay, trong nghiệp vụ ngân hàng, chung quy chỉ có hai phương thức thanh toán: tiền mặt và chuyển khoản. Đề chi viện cho miền Nam, N. 2683 đề xuất và phối hợp với B.29 dùng đến cả hai phương thức trên, được mang mật hiệu là AM và FM. Hai khái niệm này chỉ là những quy ước tuyệt mật của thời chiến, chưa hề có trong bất cứ sách giáo khoa nào về ngân hàng. Nhưng xét về tính năng hoạt động thì đó vẫn chỉ là hai phương pháp cổ điển của hoạt động ngân hàng:

Chuyển tiền mặt, được gọi là AM.

Chuyển khoản, được gọi là FM.

Trong điều kiện chiến tranh ác liệt, để thắng và "vượt mặt" một đối phương không những mạnh về quân sự mà còn rất thành thạo về tài chính tiền tệ, hơn nữa còn là kẻ khống chế cả hệ thống tiền tệ quốc tế, thì AM và FM là ký hiệu của cả một guồng máy rất tinh vi, liên kết giữa hậu phương với tiền tuyến, có mạng lưới trong nước và quốc tế. Trong đó ta vừa vận dụng những nghiệp vụ ngoại hối cổ điển của ngân hàng, vừa kết hợp với những kỹ thuật quân sự, tình báo mà xuyên suốt những hoạt động đó là ý chí cách mạng, là niềm tin và lòng trung thành tuyệt đối với Tổ quốc

Phương thức AM

Quy trình của phương thức AM rất phức tạp, đa dạng, muôn hình, muôn vẻ. Đến nay, đã từng có nhiều người trong cuộc mô tả lại trong những báo cáo, trong các bài hồi ký... Để giúp người đọc hệ thống hóa lại những nét cơ bản của phương thức AM, xin điểm qua mấy công đoạn chủ yếu như sau:

"Chế biến" tiền từ ngoài nước

Tại các chiến trường miền Nam, nhu cầu tài chính bằng tiền mặt chủ yếu gồm hai loại là tiền Sài Gòn (mật danh lúc đó là tiền Z) và tiền đô la Mỹ. Ngoài ra, còn có nhu cầu chi phí tại một số địa bàn các nước lân cận là Campuchia, Lào, Thái Lan theo yêu cầu của công cuộc kháng chiến, nên cũng cần một lượng nhất định tiền mặt bằng đồng riel, kip và bath:

Từ những năm đầu thập niên 1960, để đáp ứng yêu cầu của chiến trường, Trung ương Đảng và Chính phủ có đặt vấn đề với Trung Quốc viện trợ cho miền Nam một số ngoại tệ bằng tiền mặt đô la Mỹ. Trung Quốc còn giúp lập một cơ sở ngân hàng tin cậy tại Hong Kong. Tại đó, đô la viện trợ được "chế biến", tức là lấy một phần đô la đó mua gom một số biệt tệ khác như tiền Sài Gòn, riel Campuchia, bath Thái Lan và kip Lào, rồi cùng tiền mặt đô la Mỹ được đưa về nước.

Ông Nguyễn Nhật Hồng, người trực tiếp phụ trách B29 nói:

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

“Từ 1965 đến 1975, B29 đã tiếp nhận sáu trăm bảy mươi tám triệu ba trăm ngàn đô la Mỹ (số tròn), trong đó hơn sáu trăm hai sáu triệu đô la là tiền viện trợ đặc biệt, hơn hai mươi bốn triệu đô la là tiền của các tổ chức và nhân dân quốc tế ủng hộ, gần 21 triệu đô la là tiền lãi kinh doanh chuyển đổi và gửi ngoại tệ ở nước ngoài, gần bảy triệu rưỡi đô la là lãi từ tiền dự trữ của chiến trường sau giải phóng...”

Ông cũng giải thích về chuyện đổi tiền mặt các loại:

"AZ là đổi đô la Mỹ thành tiền Sài Gòn. AK là đổi thành tiền kip Lào, AR là đổi thành tiền riel Campuchia, AB là đổi thành bath Thái Lan, chuyển vào các chiến trường có nhu cầu thích hợp với từng loại tiền. Việc đổi tiền này được thực hiện tại Hong Kong, rồi đưa tiền về Quảng Châu, từ Quảng Châu đưa về Hà Nội, từ Hà Nội chuyển đến các chiến trường miền Nam."

Chi phí "chế biến" ra các biệt tệ nói trên đương nhiên là tốn kém, vì phải chịu thua thiệt về tỷ giá và các chi phí khác (tới khoảng 3% trị giá tiền cần mua). Việc "chế biến" đó được thực hiện bởi một cơ sở ngân hàng ở Hong Kong, được quy ước gọi là "Anh Bảo".

Mai Hữu Ích:

"Tôi có quan hệ với đồng chí Trang Thế Bình, sau là Tổng Giám đốc Ngân hàng Trung Quốc BOC ở Hong Kong. Ông Bình đã giúp chúng ta mở L/C với BOC và nhiều ngân hàng khác tại Hong Kong. Lúc đầu, chủ yếu phục vụ phát triển ngoại thương, sau đó ông Bình giúp ta chuyển đổi USD lấy tiền Sài Gòn và nhiều biệt tệ khác, gọi tắt là "chế biến" hoặc chuyển khoản đặc biệt vào miền Nam để phục vụ cho chiến trường." (Mai Hữu Ích. Nhớ mãi Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam. Trong Hồi ức 35 năm Ngân hàng Ngoại thương VN. Tập san Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam. số 4, 1998.)

Tiền mặt các loại do "Anh Bảo" chuẩn bị được tập trung về cơ sở của ngân hàng Trung Quốc BOC (Bank of China) tại Quảng Châu. Đây chính là nơi tập kết các nguồn tiền mặt của đường dây. Từ đây, cán bộ biệt phái hải ngoại của B.29 dùng đường điện cơ yếu của Bộ Ngoại giao thông báo từ Bắc Kinh về cho B.29 ở Hà Nội. B.29 cử người sang Quảng Châu nhận về .

Để phối hợp thật chính xác mọi công tác đổi tiền, chuyển tiền, nhận tiền, tại Bắc Kinh có một cán bộ đặc nhiệm. Người này chính là ông Lê Văn Châu, sau này là Phó Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Việt Nam và Chủ tịch Hội đồng Chứng khoán Quốc gia. Ông Châu là "trung tâm của ba trung tâm": làm đầu mối liên hệ giữa "Anh Bảo" ở Hong Kong, BOC ở Quảng Châu, và B.29 ở Hà Nội. Để đảm bảo bí mật và thông suốt, những thông tin được chuyển bằng mật mã qua hệ thống cơ yếu của ngành ngoại giao và quốc phòng.

Lê Văn Châu:

"Cho đến nay, vẫn rất ít người biết rằng trong những năm tháng ác liệt nhất của chiến tranh, Ngân hàng Ngoại thương và nhiều cán bộ ưu tú nhất của ngân hàng đã được cử vào miền Nam và ra nước ngoài hoạt động với nhiệm vụ tìm mọi cách để bí mật cung cấp một nguồn tài chính rất quan trọng cho chiến trường. Ngay từ đầu những năm 1960, không ít cán bộ ngân hàng đã được giao trọng trách tham gia hoạt động trên một trận chiến thầm lặng: tạo các "kênh tài chính" rất bí mật, xuyên

qua nhiều nước, nhiều vùng, với đầy rủi ro và nguy hiểm, để cung cấp kịp thời số lượng không nhỏ các loại tiền mà chiến trường cần, đất nước cần." (Lê Văn Châu, nguyên Phó Thống đốc Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, Chủ tịch ủy ban Chứng khoán Nhà nước, mà thời chiến tranh được cử đặc trách đầu mối ở Bắc Kinh. Trên con đường xuyên thế kỷ. Trích trong Hồi ức 35 năm... sđd, tr.25.)

Ba Hồng tao ngộ: ông Ba Hồng, tức Nhật Hồng kể lại:

"Một lần, đại diện từ bên Hong Kong báo cho tôi sang gặp ở Ngân hàng Quảng Châu để nhận tiền. Số tiền là hai triệu đô la Mỹ. Tôi cho vào vali và đi tàu hỏa từ Quảng Châu về Nam Ninh. Ngoài chiếc vali và một bộ quần áo duy nhất mặc trên người, tôi không mang đồ đạc gì khác. Gần đến Nam Ninh thì có một chuyện không ngờ. Hồng vệ binh đang làm náo loạn ở đây và lấy đi đầu tàu hỏa.

Tôi nằm chết gí một tuần lễ giữa đường. Vì tôi là khách Việt Nam nên họ không đụng đến, mà chỉ dồn vào phòng trong một trường học bên đường. Tôi loay hoay không biết làm thế nào. Liên lạc với lãnh sự của mình ở Nam Ninh là đồng chí Diên không được, vì mọi đường liên lạc đã bị cắt. Quảng Châu thì báo về Hà Nội rằng tôi đã nhận tiền và đi rồi. Hà Nội thì mãi không thấy tôi về! B.29 và cá anh Lê Thanh Nghị coi như tôi mất tích cùng hai triệu đô la! Cả hai đầu đều gọi cho Tổng Lãnh sự quán của mình ở Nam Ninh. Lãnh sự trả lời không biết!

Trong khi đó tôi cứ ngồi ôm chiếc vali trong cái trường học bỏ hoang đó! Đến ngày thứ sáu, tôi tìm cách "dân vận" với anh bảo vệ nhà ngang. Tôi nói: "Tôi có việc rất gấp cần gặp ông Tổng Lãnh sự Việt Nam. ông ấy nhờ tôi chuyển thư và ít quà cho vợ con ở Việt Nam. Trong lúc Mỹ đánh phá Việt Nam thì thư và quà là điều thiêng liêng lắm. Đồng chí cảm giúp thư này chuyển tới Lãnh sự Việt Nam giúp tôi."

Thế là thư tới tay đồng chí Diên. Ngày thứ bảy, đồng chí Diên tới. Tôi nói như giao nhiệm vụ: "Tôi có trách nhiệm đặc biệt vận chuyển hai triệu đô la trong chiếc vali này. Về nguyên tắc không ai được biết. Nhưng do tình hình đột xuất, tôi buộc phải cho đồng chí biết và đồng chí có trách nhiệm thu xếp để tôi chuyển số tiền này về nước. Đồng thời phải báo ngay cho anh Lê Thanh Nghị về tình hình của tôi"

Ngay hôm đó đồng chí Diên đã tìm cách đưa tôi về Nam Ninh trên một chuyến tàu khác. Để tránh những trục trặc tương tự, tôi đi máy bay từ Nam Ninh về thẳng Hà Nội. Sau chuyện hú vía đó, anh em nói đùa: Bây giờ mới thật là cuộc tao ngộ Ba Hồng. (ý nói Hong Kong, Hồng vệ binh và Nhật Hồng). Chuyến "tao ngộ" đó tôi nhớ suốt đời."

Đối với các nguồn viện trợ quốc tế tại các nước Âu - Mỹ, bằng rất nhiều loại bản tệ khác nhau như bảng Anh, franc Pháp, franc Thụy Sĩ, lire Ý, couronne Đan Mạch... thì việc "chế biến" ra tiền mặt đô la Mỹ được giao cho đại diện Vietcombank Paris tiến hành ngay tại Pháp và Thụy Sĩ, rồi bằng "giao thông ngoại giao" đưa qua đường Moskva về Hà Nội.

Lê Hoàng, nguyên Phó Giám đốc Ngân hàng Ngoại thương, nguyên Thứ trưởng Bộ Ngoại thương:

"Thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, tôi được cử làm công tác đặc biệt của Vietcombank tại Paris. Tôi có một chế độ làm việc riêng, không liên quan đến sứ quán, mặc dù có phòng làm việc riêng tại đây. Tôi thay mặt cho Vietcombank tiếp nhận viện trợ của nhân dân, đoàn thể, cá nhân muốn ủng

hộ cho cuộc kháng chiến chống Mỹ của ta. Các nơi thường gửi về Paris.

Tiền gửi về thường là tiền mặt, đủ các loại khác nhau - đồng franc Pháp, franc Thụy Sĩ, đô la Mỹ, bảng Anh, zloty Ba Lan, couronne của Tiệp và Đan Mạch, lire của Ý, peso của Tây Ban Nha và Cuba...

Nhiệm vụ của tôi là phải tìm cách chuyển đổi số tiền đó ra đô la. Nhưng chuyển đổi một lúc hàng triệu đô la tiền mặt không phải dễ. Tại các nước Âu - Mỹ, tiền mặt chỉ để chi tiêu vặt. Ai chuyển đổi hàng triệu đô la lập tức bị để ý. Chúng ta giải quyết bằng cách nhờ sứ quán của các nước xã hội chủ nghĩa tiêu giúp. Đẳng nào họ cũng phải trả lương, mua sắm những thứ sinh hoạt cần thiết trên thị trường. Sau đó, bạn trả bằng cách chuyển khoản vào tài khoản của Vietcombank.

Đó là một trong những cách để hình thành tài khoản ngoại tệ của chúng ta ở nước ngoài. Cũng theo lệnh của B. 29, ta lại chuyển khoản để chi trả cho những khách hàng đã trao tiền Sài Gòn hoặc bán hàng cho chúng ta ở miền Nam.

Đó là các loại tiền không phải là đô la. Còn đô la tiền mặt thì nhiều khi tôi không đưa vào tài khoản mà phải chuyển từ Paris về Moskva theo con đường ngoại giao.

Đã có lần tôi bỏ 3 triệu đô la vào trong vali ngoại giao, đi với hộ chiếu đỏ đặc biệt từ Paris về tới Moskva. Lần đó cũng hù vía như chuyện anh Nhật Hồng đã kể. Tôi đã nhờ sứ quán ta ở Paris báo theo tuyến đặc biệt cho sứ quán ta ở Liên Xô cho xe ra đón, có cấm cò Việt Nam. Nhưng do trục trặc gì đó, tôi xuống sân bay không thấy xe của sứ quán đâu! Đi taxi ở ngoài với mấy triệu đô la là cả một điều mạo hiểm.

Cuối cùng thì tôi cũng về được Sứ quán an toàn. Còn con đường từ Moskva về Hà Nội, đi máy bay của bạn thì hoàn toàn đảm bảo..." (Lê Hoàng. Phát biểu ý kiến trong buổi tọa đàm về Lịch sử Ngân hàng Ngoại thương)

Đưa tiền vào Nam

Đây là hành trình tiếp theo của đồng đô la và các biệt tệ, thường gọi là giai đoạn hai. Tiền của "Quỹ Ngoại tệ đặc biệt" được cất giữ nghiêm ngặt tại tầng hầm Ngân hàng Nhà nước Trung ương, số 49 Lý Thái Tổ, Hà Nội, do B.29 quản lý. Đến thời điểm hẹn trước, một bộ phận đặc biệt chuyên trách vận chuyển là đơn vị C.100 thuộc Đoàn 559 cùng B.29 tiến hành các thủ tục giấy tờ giao nhận, đóng thùng đặc chủng và chở đi.

Trong giai đoạn đầu, tiền đi vào Nam theo một con đường khá "sang trọng": Tiền được đặt trong "vali ngoại giao", hoặc nếu nhiều thì đóng vào các thùng nghi trang như đồ hộp xuất khẩu, đi theo tuyến hàng không Hà Nội - Phnom Penh hoặc Hà Nội - Quảng Châu - Phnom Penh (như đã nói trong Chương 4). Đó là thời kỳ Campuchia của Sihanouk, một người rất có cảm tình với Việt Nam Dân chủ Cộng hòa và Mặt trận Dân tộc Giải phóng.

Con đường thường xuyên và gian khổ nhất của đại bộ phận đô la vẫn là tuyến đường Trường Sơn, bằng xe tải quân sự và đường biển trên những chuyến tàu không số, cất giấu dưới hầm tàu hai đáy trên con đường lịch sử Hồ Chí Minh trên biển. Có thể nói, giai đoạn 2 của phương thức AM là những trang sử thật hào hùng. Những tổn thất, hy sinh xảy ra ở khâu này không nhỏ.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Ông Mai Hữu Ích:

"Thay mặt ngân hàng, tôi còn mở rộng hợp tác với anh Lê Ba, Đại tá Tổng cục Hậu cần; anh Phước, Cục trưởng Hải quân; anh Ngô Nam, Anh hùng lao động của Bộ Giao thông Vận tải và anh Lý Ban, Thứ trưởng Bộ Ngoại thương Việt Nam, tổ chức vận chuyển vũ khí tiền bạc trên tuyến đường Trường Sơn bằng phương tiện của Đoàn 559 và trên biển, bằng tàu hai đáy với hòm đựng tiền bằng sắt tây có phòng chống cháy, để giúp miền Nam kháng chiến chống Mỹ."

Ông Bảy Hiền, một trong những trợ lý của ông Phạm Hùng:

"Trong một số năm sau 1960, cách chi viện tiền cho chiến trường B2 (Nam Bộ và Khu VI) là đưa đô la Mỹ cho một tổ chức tài chính đặc biệt ở trong Nam, do anh Mười Thắng Long phụ trách. Tại Cục Ngoại hối ở Ngân hàng Trung ương ngoài Hà Nội có giữ một quỹ mật đô la Mỹ do nước bạn viện trợ, dành cho miền Nam. Anh Hai Hùng (tức đồng chí Phạm Hùng) là người quyết định sử dụng quỹ này."

Phải làm sao có được một khối lượng đô la tiền mặt lớn, mỗi lần vài ba triệu đến chiến trường vừa nhanh vừa an toàn? Và không phải chỉ một vài lần, mà nhiều lần như vậy trong một năm. Công việc này được thực hiện như sau:

Khi cần đưa tiền đi, anh Hai Hùng điện gọi anh Thùy Vũ từ Campuchia về Hà Nội làm việc. Tôi cầm lệnh xuất tiền của anh Hai đến Cục Ngoại hối gặp anh Doãn - Cục trưởng, hoặc anh Bảy Ích - Cục phó. Nhận tiền xong, dùng xe anh Hai Hùng chở tiền về phòng làm việc của tôi tại nhà anh Hai Hùng. Ở đây, tiền được gói ghém dưới dạng hàng mẫu để giao cho anh Thùy Vũ mang vào Phnom Penh bằng máy bay. Lúc đó Hà Nội đã có cơ quan đại diện thương mại tại Phnom Penh rồi.

Mỗi lần gửi tiền, tôi phải nghĩ cách nghi trang khác nhau. Mấy triệu đô la là một khối lượng lớn, không thể xách tay mà phải gửi theo hàng, cho nên phải nghi trang khéo léo."

Tiếp nhận và "chế biến" tại chỗ

Hành trình của các loại tiền kể trên từ Hà Nội vào Nam được phân bổ theo từng phân đoạn, theo quy định của Trung ương: tiền tới địa chỉ nào thì nơi đó có đơn vị đặc nhiệm tiếp nhận và cất giữ. Trung ương phân bổ theo từng khu vực lớn là: Trị Thiên - Huế, Khu V, Tây Nguyên, Nam Bộ (B2)... Tại từng khu vực nói trên, việc cấp phát, phân bổ, sử dụng, chi tiêu là công việc nội bộ từng nơi, dưới sự lãnh đạo toàn diện của từng Đảng bộ, với sự tham mưu chỉ đạo chuyên ngành là các Ban Tài chính hoặc Ban Kinh - Tài trực thuộc.

Trong phương thức chi viện AM, tiền mặt đô la Mỹ vẫn chiếm tỷ lệ lớn nhất. Khi có nhu cầu chi tiêu bằng biệt tệ, mà số do Trung ương đã đổi và chuyển vào không đủ, thì phải tiến hành "chế biến" tại chỗ. Việc chế biến này được thực hiện theo phương pháp phân tán, nhỏ lẻ để khỏi bị lộ (trung ương không chủ trương tích trữ dài ngày đồng tiền Sài Gòn, bởi từ sau 1970, sự mất giá của tiền Sài Gòn xảy ra liên tục, tỷ lệ mất giá ngày càng cao).

Việc quản lý thu, chi, theo dõi hạch toán kế toán, kho quỹ được thực hiện rất chặt chẽ. Tại Ban Kinh - Tài hoặc cơ quan Ngân tín được Đảng bộ từng khu vực giao trách nhiệm chỉ đạo, điều hành

công tác này, các bộ phận chuyên trách về kế toán và kho quỹ đều được thành lập. Kế toán từng khu vực đều tiến hành đối chiếu số liệu định kỳ với kế toán B.29.

Tóm lại, hành trình AM có thể sơ đồ hóa như dưới đây:
Xin nợ sơ đồ này (sao Vang)

Với sự phát triển của chiến tranh từ 1964 đến 1965, chi phí cho miền Nam tăng lên rất nhiều, thì phương thức AM càng thêm khó khăn, tốn kém, kể cả sự hy sinh xương máu. Trong tình hình mới, nó bộc lộ mấy nhược điểm sau đây:

Thứ nhất, chiến tranh càng ác liệt, Mỹ càng ra sức đánh phá các con đường trên bộ và trên biển, gây rất nhiều khó khăn cho việc vận chuyển. Vận chuyển đường thủy rất dễ gặp tàu địch. Vận chuyển đường bộ thì bị máy bay đánh phá. Nếu chỉ vận chuyển một vài chuyến đột xuất, thì mức độ rủi ro không lớn, nhưng nếu vận chuyển thường xuyên bằng những con đường này thì độ rủi ro khá cao.

Thực tế đã xảy ra một số lần địch ném bom thùng xe chở hàng, trong đó có các thùng đựng tiền. Vở thùng đựng tiền tuy không bị cháy, nhưng ruột của lửa đã làm phân hủy số đô la bên trong. Cụ thể trong các năm 1972 và 1973, số lượng tiền bị cháy trên đường vận chuyển vào nam do Mỹ oanh tạc như sau: (Để giảm phần nào tổn thất, ngành vận tải quân đội đã giữ nguyên các thùng tiền bị cháy, đưa trở ra Hà Nội, nộp lại cho B.29. Vietcombank đã dùng nghiệp vụ của mình sửa sang, phân loại từng tờ bạc. Số tiền còn đủ tiêu chuẩn lưu thông thì gửi nhờ các ngân hàng đại lý thuộc loại "bạn bè tin cậy" tiêu thụ hộ. Kết quả đã thu lại được 1.241.910 USD, tiếp tục sử dụng chi viện chiến trường, chi bù thêm 3.794.090 USD vì không thể sử dụng được.)

Để tránh địch uy hiếp đường thủy và đường bộ, con đường hàng không được sử dụng tối đa nhờ mối quan hệ hữu hảo với chính quyền bạn. Nhưng từ giữa thập kỷ 60, tình hình chính trị của Campuchia bất ổn, đặc biệt từ khi có đảo chính của Lonnot thì con đường này cũng chỉ có thể được sử dụng một cách rất hạn chế.

Thứ hai, với đà phát triển của chiến tranh, việc "chế biến" lần thứ hai từ đô la ra tiền Sài Gòn cũng gặp khó khăn. Không thể nào "chế biến" một cách nhanh chóng một số tiền quá lớn trên thị trường miền Nam.

Ông Mười Phi :

"Làm như vậy rất chậm, khối lượng tiền không được nhiều, dễ bị tổn thất, địch dễ phát hiện, lại mất nhiều phí tổn đổi tiền (đổi 100.000 USD phải mất 2.700 USD). Nếu chỉ làm mãi theo phương cách này thì lượng tiền chế biến không thể nhiều và nhanh, không theo kịp nhu cầu của cuộc kháng chiến.

Giải quyết khối lượng lớn AM như thế, đều đều, hàng tháng, hàng năm, kéo dài từ năm này sang năm khác thì có thể hình dung được tất cả sự nguy hiểm.

Thời gian và khối lượng tiền tệ không ngừng gia tăng theo đà phát triển của chiến tranh tại miền Nam, rồi mở rộng ra Campuchia, Lào đòi hỏi phải tìm những giải pháp khác...".

Phương pháp mới FM

Có thể coi đây là hình thức vận chuyển hiện đại nhất: Chuyển ngân.

Từ 1965, Trung ương Cục có chủ trương phát triển các cơ sở tại nội thành. Những cán bộ chủ chốt của Ban Tài chính đặc biệt đã được đưa vào nội thành để bám trụ. Chính trong cuộc sống, trong những gian truân của tình thế đã nảy sinh những ý tưởng mới.

Hai cán bộ là Mười Phi và Nguyễn Thanh Quang (còn gọi là Năm Quang, tức Dân Sanh) đã nảy ra ý định "chơi theo luật chơi", nghĩa là sử dụng chính hệ thống ngân hàng của thế giới và của chế độ Sài Gòn để chuyển tiền cho cách mạng.

Các ông suy nghĩ: Ngân hàng là một công cụ mà loài người đã phát minh ra để giúp cho con người có thể chuyển tiền bằng những tín hiệu, không cần phải mang tiền theo người. Tại sao lại không áp dụng phương pháp đó? Phát hiện bất ngờ này được đề xuất với Trung ương. Sau đó được Trung ương chấp thuận cho thực thi, gọi là phương pháp mới, ký hiệu là FM.

FM là phương thức chi viện tiền cho miền Nam bằng chuyển khoản. Chuyển khoản có hai chiều: Nhận và trả.

Khâu nhận: Tiền Z được lấy ngay tại Sài Gòn qua một đường dây hoạt động nội thành của Ban Tài chính đặc biệt thuộc Trung ương Cục miền Nam (tức N.2683). Sau đó hoàn trả cho nhà cung cấp tại nước ngoài bằng đô la.

Nhà cung cấp tiền Z Sài Gòn là những chủ kinh doanh lớn sẵn sàng hợp tác với một đầu mối của N.2683 trong nội thành Sài Gòn, có mật danh là C.130, do Dân Sanh đảm nhiệm. Họ có tài khoản tại các ngân hàng thương mại nước ngoài và ở Sài Gòn. Theo sự thỏa thuận với N.2683, họ rút tiền Z từ ngân hàng để cung cấp cho cách mạng nhưng lấy lý do là để sản xuất kinh doanh.

Trong nhiều trường hợp có những khoản lớn là tiền Z, không cần rút từ ngân hàng mà thu trực tiếp do bán hàng nhập khẩu. Thí dụ, trường hợp ông Tư Trần An, một Hoa kiều chuyên nhập vàng từ Hong Kong về bán buôn cho các chủ tiệm vàng ở Sài Gòn, cung cấp tiền mặt Z cho C.130. Đổi lại, sau đó các đại thương gia được thanh toán bằng ngoại tệ ở nước ngoài. Đôi đàng đều lợi.

Mười Phi :

"Mai Hữu Ích điện cho Mười Phi, mật báo rằng AM đã bắt đầu khó khăn và phí tổn quá lớn, nhất là tại thị trường AM ở Lon don. Mai Hữu Ích hỏi ý kiến Mười Phi xem có cách nào tiết kiệm được hơn không. Có một đại thương gia người Hoa tên là Trần An, còn gọi là Tư Trần An, do một cán bộ nội thành là Năm Tấn giới thiệu để bắt liên lạc. Nhân dịp đó Mười Phi đã đột nhập vào Sài Gòn để rà soát lại con người thương nhân Trần An.

Được biết đó là một tay buôn vàng cỡ lớn, đã từng làm việc tại Ngân hàng Đông Dương Sài Gòn, có rất nhiều kinh nghiệm về chuyện chuyển tiền. Mười Phi trực tiếp gặp Trần An và tìm hiểu được cách Trần An buôn lậu vàng vào Sài Gòn thế nào. Trần An dùng đám lái máy bay chở vàng về, lại có tài khoản đặt sẵn ở Ngân hàng Hong Kong, như vậy là có đầy đủ hạ tầng cơ sở. Các cán bộ cách

mạng làm sao có được những cơ sở như vậy!

Hai bên thỏa thuận với nhau: Trần An rút tiền Sài Gòn cho N.2683. Sau đó đô la sẽ được thanh toán vào tài khoản của Trần An tại Hong Kong. Như thế, về phía Trần An đã giải quyết được việc rất quan trọng là rửa được số tiền bán vàng ở trong nước, lại làm sạch số tiền đô la ở Ngân hàng Hong Kong. Trần An đã nhất trí làm việc đó với N.2683, hai bên đều có lợi.

Mười Phi báo với Phạm Hùng và Nguyễn Văn Linh, được lãnh đạo nhất trí và cho thực hiện, đó chính là FM"

Trường hợp Tư Trần An :

"Từ 1965, Trần An trở thành một nòng cốt chủ lực của C.130 trong nghiệp vụ chế biến tiền. Công ty của Trần An trở thành trung tâm giao dịch nội bộ của C130, có trách nhiệm đảm bảo liên lạc đặc biệt với các đầu mối ở nước ngoài... Trần An ứng trước tiền cho Dân Sanh đưa về chiến khu rồi thanh toán lại sau cho Trần An bằng ngoại tệ. Công lao và tình nghĩa của những nhân vật người Hoa này dù không có tên trong danh sách C.130 hay N.2683, song vẫn hằng sống trong tâm khảm những người từng chịu ơn họ mà hoàn thành nhiệm vụ"

Tiền Z được giao tại những nơi quy ước, đó là vùng giáp ranh ven đô Sài Gòn - Gia Định, có khi còn đi xa hơn, phân tán trong các kho nhỏ rồi tổ chức các chuyến ô tô đem đi.

Phương pháp này được mang ký hiệu là FM vì FM vừa là tên gọi một kênh phát sóng ngắn hơn AM, vừa là chữ viết tắt của phương pháp mới (F: phương pháp; M: mới).

Phương pháp này có nhiều thuận lợi hơn phương pháp AM: Thứ nhất, nó có thể giải quyết một vụ chuyển tiền lớn chỉ trong một ngày, thay vì nhiều tháng hành trình đầy rủi ro của phương pháp AM. Thứ hai, nó an toàn hơn, kín đáo hơn. Thứ ba, không bị thiệt thòi do vấn đề tỷ giá, mà có trường hợp còn sinh lợi nhờ hưởng lãi suất phát sinh tại các ngân hàng (khoản lãi suất này trong 10 năm, tính ra tới gần 25 triệu đô la).

Để thực hiện FM, cần phải có một hệ thống tổ chức rất tinh vi và dày công bố trí.

- Tại Hà Nội, bộ phận B.29 thuộc Vietcombank dùng các mật mã, điện đài để liên lạc với miền Nam và liên lạc với các ngân hàng trên thế giới để nhận và gửi các lệnh chi tiền, chuyển tiền. Bộ phận đó vẫn do ông Mai Hữu Ích điều hành và trưởng phòng thanh toán Nguyễn Nhật Hồng (còn gọi là Ba Hồng) trực tiếp phụ trách.

Mười Phi:

"Với FM, các chiến trường miền Nam được chi viện tài chính rất nhanh. Một vụ FM chỉ thực hiện trong một ngày là xong thay vì nhiều tháng hành trình đầy rủi ro của đồng đô la giấy. Nguồn ngoại tệ chi viện cho miền Nam không bị hao mòn vì không còn phải trải qua lắm khâu đổi chác, vận chuyển như trước."

Ở trong Nam, một bộ phận có bí danh là N.2683 do ông Mười Phi làm Trưởng ban Tài chính đặc biệt của Trung ương Cục phụ trách. Một bộ phận đặt tại Sài Gòn. Cơ sở này trực thuộc Trung ương

Cục, gọi là Ban Công tác đặc biệt. Nó là một "đối tác" đặc biệt của B.29. Đầu mỗi và cùng là cơ sở của N.2683 là một đại thương gia có khả năng chi tiền mặt cho N.2683. Rồi theo thông báo của N.2683, B.29 lại chi trả cho họ bằng cách chuyển ngân vào tài khoản của họ ở các ngân hàng nước ngoài.

Mười Phi:

"Đây cũng là một loại đường mòn Hồ Chí Minh, nhưng không dùng ô tô, tàu thủy, máy bay hay đường ống, cho nên không có vết chân người. Chỉ có những lệnh chuyển tiền thôi. Ngay trong sào huyệt của Mỹ - Ngụy, ta phải hình thành một cơ cấu bình phong hợp pháp phục vụ cho cách mạng miền Nam, phải tồn tại hoạt động suốt cuộc kháng chiến chống Mỹ để hoàn thành nhiệm vụ cho đến ngày hoàn toàn giải phóng. Anh Phạm Hùng cho tôi danh sách năm người để tôi chọn. Tôi chọn anh Ba Châu và nhắc anh Phạm Hùng nên cho anh Ba Châu đi học thêm tiếng Khmer, học tình báo rồi hãy vào Phnom Penh giúp chúng tôi..." (Nguyễn Quang Sáng. Người lính ngân hàng Lữ Minh Châu... Đặc san Công an TP Hồ Chí Minh. số ra các ngày 13, 20, 27-07-1996 và số ra các ngày 3 và 10)

Lữ Minh Châu, Phó Ban N2683 :

"Sau khi tôi nghiệp về Tài chính - Ngân hàng tại trường Đại học Tài chính Moskva, tháng 12/1964 tôi về đến Hà Nội. Ngay ngày hôm sau, anh Sáu Tiêm, Phó Ban Tổ chức Trung ương đảng gọi tôi đến, và đưa tôi sang gặp anh Lê Đức Thọ và anh Phạm Hùng... Các anh cử tôi vào hoạt động công khai, hợp pháp trong lòng Sài Gòn..."

"Chiến trường mở rộng, nhu cầu tiền càng nhiều, càng nhanh càng tốt và phải cung cấp cho nhiều nơi. AM không thể đáp ứng được các nhu cầu, phải tìm cách làm tốt hơn. Cách đó không có gì khác hơn là phải vận dụng các nghiệp vụ mua bán và thanh toán quốc tế của ngân hàng và quan hệ nhiều nơi. Phương pháp này chúng tôi gọi tắt là FM có nghĩa là phương pháp mới."

Với biện pháp FM, nói cách khác, với hoạt động ngân hàng đặc biệt trong thời kỳ chống Mỹ tại miền Nam, chúng tôi "Ban Công tác đặc biệt" trực thuộc Trung ương Cục miền Nam, với các loại bí số D.270 và N.2683, mà tôi là Phó Trưởng ban, anh Mười Thăng Long là Trưởng ban, đã cung cấp các loại tiền nhanh chóng, đủ và đúng theo yêu cầu của Cục Hậu cần miền Nam."

Chuyển tiền cho các căn cứ.

Sau khi lấy được tiền Z, một khâu rất quan trọng nhưng lại đầy rủi ro là chuyển về các vùng căn cứ.

Quy ước là chỉ nhận tiền lớn và đã đóng gói, có dấu của ngân hàng để đỡ mất công đếm. Sau khi nhận, tiền được cất trong các kho phân tán tại các cơ sở rải rác khắp nội thành, do Tư Trần An sắp đặt và Dân Sanh quản lý. Cũng chính Dân Sanh là người tổ chức vận chuyển. Tiền giấy chở nhiều là rất nặng, Dân Sanh phải tổ chức một loạt đường vận chuyển hợp pháp để kết hợp chở hàng, chở khách với việc chở tiền. Đây cũng là cả một kỳ công.

Mười Phi:

"Trần An đã thiết lập những kho chứa kiên cố, bí mật để giấu tiền chờ giao, chờ chuyển, xe hơi có thể ra vào chở hàng thuận tiện. Phía Dân Sanh cũng có hệ kho của mình. Dân Sanh tổ chức thêm xe tải chở đậu vào Chợ Lớn bán rồi mua phân tro tải về Suối Sầu. Năm Đậu tải phân đồng thời tải luôn cả tiền về giao cho Ba Công để chuyển tiền về R.

Dân Sanh đã tự tạo cho mình một cơ cấu bình phong dày đặc gồm một đoàn xe tải, hai tàu đi buôn về miền Trung, làm nhiều thứ việc, phối hợp với Phương Mai, Thu Hương, Dân Cường.

Về sau C.130 đã có cả đoàn bốn mươi xe tải mua bán gạo với cao nguyên và Trung Bộ, giao tận đại lý gạo tại Buôn Ma Thuột. Nơi đó, Khu VI cử người đến nhận lại tiền, giấu trong gạo. Đồng thời có hai chiếc tàu Phương Mai và Thuận Phong mua bán bia từ Sài Gòn chở ra Huế, Đà Nẵng. Trên đường ra miền Trung, tàu dừng lại Vũng Rô (Phú Yên) ban đêm chờ bộ đội giải phóng ra khơi nhận tiền, đưa lên núi cho Khu V"

Tiền mặt các loại, chủ yếu bằng đô la Mỹ và tiền Sài Gòn, theo cả hai phương thức chi viện AM và FM cuối cùng đều được tập trung về các vùng căn cứ kháng chiến, do các cơ quan tài chính và ngân tín trực tiếp quản lý điều hành phân phối theo các nhu cầu kháng chiến.

Về việc vận chuyển tiền cho các căn cứ, một trong những người trực tiếp tham gia là bà Đỗ Thị Lệ Hồng, nay là Phó Giám đốc Ngân hàng Ngoại thương tỉnh Cần Thơ, kể lại:

"Trước khi về miền Tây, tôi là lính của anh Trần Dương, tức anh Ba Thái, Ban Kinh - Tài Trung ương Cục. Tôi được phân công vào một nhóm có nhiệm vụ chuyển tiền từ Campuchia về cho các đơn vị; thuộc Trung ương Cục. Chúng tôi sắm những con thuyền có gắn máy, đóng vai đi buôn gạo, buôn trái cây dọc sông Mê Kông, vận chuyển hàng từ Phnom Penh về Nam Bộ.

Có khi một tháng một lần, khi vài tháng một lần. Bên dưới đáy thuyền có giấu tiền. Chúng tôi phải bố trí những chuyến hàng rất cẩn thận, vì đó là tài sản của Đảng, của bao nhiêu đơn vị đang cần đến nó cho công cuộc kháng chiến. Tiền chở về được đưa về những địa chỉ nhất định, có người tiếp nhận.

Tuy là lính của anh Trần Dương, nhưng trong thời kỳ chiến tranh chưa bao giờ tôi biết mặt anh. Chúng tôi đi về, gặp nhau, giao nhận tiền... thường đều bịt kín mặt, chỉ thấy con mắt. Trong hoàn cảnh ác liệt lúc đó, đảm bảo bí mật là yêu cầu tối quan trọng. Phải không ai nhận được mặt nhau, để nhờ kẻ địch bắt được ai thì cũng không dễ lần ra đầu mối.

Trong số những anh em đến vùng căn cứ, có không ít những người hoạt động trong nội thành. Những người đó lại càng phải giữ bí mật, không ai nhận diện được. Có những trường hợp chúng tôi thậm chí không nhìn thấy người nhau, không thấy dáng đi của nhau, mỗi người một bên bức vách bằng lá, trao đổi với nhau một số điều cần thiết, để lại tài liệu, thỏa thuận những mật hiệu và những con số..., sau đó mỗi người một ngả.

Chính vì vậy kẻ địch khó có thể phát hiện và tìm ra manh mối của các cơ sở cách mạng, cả trong thành lẫn ngoài vùng căn cứ." (Bà Đỗ Thị Lệ Hồng kể chuyện với tác giả tại trụ sở của Ngân hàng Ngoại thương Cần Thơ ngày 04/07/2003.)

Đối với các vùng căn cứ thuộc miền núi và cao nguyên heo lánh mà hệ thống ngân hàng không vươn tới được, thì buộc phải dùng phương pháp thủ công như trên đã nói, tức là người mang tiền đi.

Còn đối với các vùng căn cứ gần các thị trấn hoặc thị xã, thì phương pháp chuyển ngân đã được sử dụng. Với phương pháp này, C130 bố trí các đầu mối trong thị trường tiền tệ quốc nội của Nam Việt Nam để chuyển tiền từ N.2683 tới các thị trấn, thị xã, ở đó có người của các khu căn cứ tới nhận.

Một trong những tuyến chuyển ngân quan trọng nhất là chuyển từ C130 tại Sài Gòn về các tỉnh miền Tây. Đối với miền Tây, từ sau cuộc Đồng Khởi, việc thu đảm vụ tại chỗ ngày càng eo hẹp. Quân đội đối phương lấn chiếm và quản lý rất chặt chẽ các vùng nông thôn. Do đó không có khả năng tự túc về tài chính mà phải nhờ sự chi viện từ Trung ương thông qua Trung ương Cục, cụ thể là qua tuyến C.130 rút về.

Người đảm đương công việc này không phải là ai khác mà chính là thân phụ của Lữ Minh Châu, Trưởng ban N.2683.

Thân phụ Lữ Minh Châu là ông Lữ Văn Buổi, một cán bộ lão thành cách mạng hoạt động từ thời Tiền khởi nghĩa. Trong thời kỳ kháng chiến chống Mỹ, ông đóng vai trò một doanh nhân người Hoa (gia đình ông vốn là dòng họ Minh Hương đã sinh sống ở Cà Mau từ 3-4 thế kỷ trước). Ông chuyên kinh doanh ngành xây dựng. Lĩnh vực của ông là thầu xây dựng các khu chợ thuộc các thị xã và thị trấn ở miền Tây Nam Bộ, suốt từ Sài Gòn đến Cà Mau.

Trong kinh doanh, việc nhận tiền và chuyển tiền qua hệ thống ngân hàng là việc hoàn toàn thường tình. Ông có phong độ chừng chặc của một doanh nhân lớn, công việc của ông lại rất rõ ràng và cụ thể, không ai có thể nghi ngờ được. Khi nhận được "chỉ thị" từ con trai, ông cho chuyển các khoản tiền của C.130 về điểm quy ước là chợ Cà Mau.

Ở Cà Mau có một cơ sở kinh doanh của ông nhận khoản chuyển ngân đó. Họ rút ra thành tiền mặt. Lượng tiền mặt đó được đóng thùng như những thùng hàng bình thường rồi chuyển tới các sạp hàng ngay giữa chợ Cà Mau. Người của các Quân khu VIII, Quân khu IX nhận được mật hiệu thì đến đó để nhận "hàng".

Giữa một khu chợ sầm uất, đông đúc và ồn ào như chợ Cà Mau thì việc có người đem tới những thùng hàng nào đó và có người khác tới nhận mang đi là chuyện hoàn toàn bình thường, không ai để ý, cũng không ai có thể nghĩ được rằng việc chuyển giao những khối tiền lớn cho các căn cứ kháng chiến lại được thực hiện ở đây.

Từ đó cho tới ngày giải phóng miền Nam, tuyến đường chuyển ngân qua tay ông Lữ Văn Buổi là tuyến đường quan trọng nhất, là nguồn dinh dưỡng tài chính cơ bản cho toàn miền Tây Nam Bộ.

Sau ngày giải phóng miền Nam, ông Lữ Văn Buổi đã trút bỏ cái "phần đời" của một nhà thầu khoán, đồng thời cũng thôi công tác cách mạng, sống cuộc đời thanh bạch của một chiến sĩ cách mạng lão thành trong lĩnh vực tài chính của miền Nam.

Chi trả:

Sau khi đã nhận và đưa tiền về các khu căn cứ, thì nhiệm vụ tiếp theo là của B.29. Lữ Minh Châu báo bằng mật mã ra Hà Nội cho Nhật Hồng để lo toan việc thanh toán cho đối tác, bằng cách

chuyển tiền tới tài khoản của họ ở nước ngoài .

Mười Phi :

"Vì vậy trong lòng của hệ thống Ngân hàng Trung ương Hà Nội có một bộ phận cơ mật đặc biệt chuyên trách, vừa phối hợp với những đầu cầu mối quan hệ đặt ở nước ngoài, ví dụ như tại Hong Kong, tại Paris, London, vừa phối hợp với chúng tôi..."

Lữ Minh Châu:

"Phải làm rất nhiều việc khá phức tạp để đảm bảo ăn khớp và an toàn, nhất là phải phối hợp với B.29 xây dựng và thực hiện các loại quy ước và mật mã để hợp đồng thực hiện..."

Nguyễn Nhật Hồng:

"FM xuất phát từ ý muốn của ta: thương nhân cung ứng đồng Sài Gòn (Z) trước và chịu nhận trả ngoại tệ sau ở nước ngoài. Đây giống như một kiểu "đào hối", có lợi cho phía Giải phóng và tất nhiên đảm bảo lợi ích thiết thực của thương nhân làm ăn với ta.

Nghiệp vụ ngân hàng ở đây là sự chuyển tiền bằng điện hối hoặc chuyển tiền bằng séc cầm tay. Nhưng đặc biệt ở chỗ đây là một kiểu thanh toán tay ba. Quỹ đặc biệt B.29 Hà Nội chuyển trả tiền thay cho chiến trường nhận tiền Z. Thời gian và không gian khác nhau.

Chuyển tiền bằng điện hối: B.29 giữ vai trò "Ngân hàng chuyển tiền", Khách hàng yêu cầu chuyển tiền là Ban Tài chính đặc biệt N.2683, cũng tức là người mua hàng. Người nhận tiền ở nước ngoài là cơ sở đại diện của người đã cung cấp tiền Sài Gòn. Ngân hàng thực hiện chuyển tiền trả là nơi giữ tài khoản cho B.29 tại hải ngoại.

Tất cả đều quy ước trước: Loại tiền và số tiền đều mã hóa theo những yếu tố quy ước... Chẳng hạn, tại Hong Kong, BOC Hong Kong chọn giúp hai cơ sở ngân hàng để thực hiện nhiệm vụ giữ tài khoản và trả tiền theo điện hối và séc từ Việt Nam phát hành. Theo quy ước cơ sở này gọi là Anh Bảo, còn đồng đô la Mỹ quy ước là X19...

Chuyển trả tiền bằng séc cầm tay. B.29 thông qua cơ sở trả tiền ở nước ngoài là ngân hàng giữ tài khoản, thực hiện trả tiền cho người cầm séc. Bộ phận N.2683 tại Sài Gòn là người ký phát séc. Người cầm séc là nhà cung cấp vật tư và hàng hóa cho vùng giải phóng, cũng là người hưởng séc. Nội dung của tờ séc là để trả tiền, nhưng quy ước lại là "một tờ lịch" của bất cứ một ngày nào đó đã qua. Những yếu tố ngày, tháng, năm trên tờ lịch cùng những yếu tố về số tiền, loại tiền, địa điểm trả tiền... đều được mã hóa theo quy ước, chính là "số máy điện thoại" được ghi trên tờ lịch. Tờ lịch cũ như tờ giấy lộn, nhưng lại là một tờ séc chuyển tiền cầm tay vô danh của FM. Nếu người cầm tờ séc này bị địch bắt, thì hình thức tờ lịch không nói lên điều gì.

Nội dung là chuyển tiền bằng điện hối, séc. Nhưng sự thể hiện trên giấy trắng mực đen thì không ai biết đó là cái gì cả! Tất cả đều đã được quy ước. Lộ một khâu nào trong dây chuyền là xem như hết! Rất may là ta đã làm việc trót lọt đến tận ngày 30/04/75. Theo tổng kết, FM chiếm đến 1/3 tổng kim

ngạch chi viện.". (Phòng vấn ông Nguyễn Nhật Hồng tại nhà riêng, thành phố Hồ Chí Minh, ngày 15/8/2002)

Trong thanh toán quốc tế, tức là chi trả cho những doanh nhân ở Sài Gòn đã giao tiền Z cho C.130 và tiền lót đường cho các sĩ quan quân đội Campuchia, phía C.130 và B.29 có trách nhiệm chi trả bằng ngoại tệ nhưng không phải trả trực tiếp, mà trả vào các tài khoản do họ quy định ở các ngân hàng nước ngoài.

Như vậy phải có những cơ sở ngân hàng nước ngoài tại các trung tâm giao dịch liên quan đến hệ thống thanh toán này, chủ yếu là Hong Kong, Bắc Kinh, Paris, London.

Ở Hong Kong, như trên đã nói, đã có Ngân hàng BOC. ở London và Paris thì Liên Xô đã giúp Việt Nam bằng cách cho sử dụng các chi nhánh ngân hàng quốc gia Liên Xô tại Paris là Eurobank và tại London là Narodnybank. Các Ngân hàng này đã đứng ra nhận các khoản tiền của BOC gửi sang (theo lệnh của B.29). Các ngân hàng đó cũng nhận các khoản tiền giúp đỡ của bà con Việt kiều. Sau đó, cũng theo lệnh của B.29, các ngân hàng này chuyển tiền chi trả vào tài khoản của các khách hàng như đã nói ở trên.

Ông Nguyễn Nhật Hồng, phụ trách B.29 giải thích về cơ chế này:

"Địa bàn quốc tế của B.29 đã lồng vào địa bàn quan hệ thanh toán của Ngân hàng Ngoại thương, tại thị trường tư bản có Paris, Hong Kong, London, Rome, Bruxelles, Tokyo, Stockholme, Zurich, Bangkok, Vientiane, Phnom Penh. Tại thị trường xã hội chủ nghĩa có Moskva, Berlin, Bắc Kinh, Quảng Châu.

Tại đây, các ngân hàng là đại lý của Ngân hàng Ngoại thương và Ngân hàng Nhà nước Việt Nam có tài khoản tiền gửi ngoại tệ tự do chuyên đổi với kim ngạch rất lớn, chủ yếu là vốn của B.29 dự trữ để thực hiện thanh toán đặc biệt và kinh doanh ngoại hối. Có một số ngân hàng tại các nước tư bản biết rõ nghiệp vụ này là góp phần chuyển viện trợ quốc tế cho miền Nam chống Mỹ nhưng họ đã tự giác bảo mật chuyện đó."

Trong công việc thăm lặn và công phu này, phải nhắc đến công lao to lớn của một người cộng sản Pháp tên là Charles Hilsum, ông làm Giám đốc của Eurobank ở Paris từ 1946 đến 1965. Chính ông là người đã thiết kế những đường dây này và nối nó với những hệ thống ngân hàng ở London và các ngân hàng khác.

Ông đã trực tiếp sang Việt Nam những năm đầu thập kỷ 60 để hướng dẫn các cán bộ thuộc B.29 về những thủ tục thanh toán quốc tế trong hệ thống ngân hàng thế giới, mà lúc đó Ngân hàng Việt Nam còn ít nhiều ấu trĩ. Đặc biệt, ông cũng cung cấp nhiều kinh nghiệm về những biện pháp tránh rủi ro trước hệ thống giám sát của các ngân hàng Mỹ.

5. Tiếp nhận và phân phối

Tại B.2 và các địa bàn khác do Trung ương Cục miền Nam chỉ đạo, có đơn vị kho quỹ là C 32 trực thuộc Ban Kinh - Tài (BS.107) của Trung ương Cục miền Nam. Đó là đầu mối, là tổng quỹ tiếp nhận các nguồn tiền mặt từ Trung ương phân bổ vào theo AM và do N.2683 cung cấp theo FM.

Ông Nguyễn Thành Nguyên, người phụ trách kế toán của C.32:

"Tôi là Trưởng Kế toán và quản lý kho bạc, ký hiệu đơn vị tôi là BL/C32/BSL07. Anh Hai Cảnh phụ trách kho quỹ. Tôi được phân công theo dõi toàn bộ khoản tiền Trung ương chỉ cho B qua 2 con đường. Tiền đô la được Trung ương chuyển theo đường bộ qua đường dây của Đoàn 559 (Trường Sơn) vào thẳng đến C.32. Tiền ngụy Sài Gòn, riel Campuchia, tiền kip Lào được giao chuyển từ nhiều con đường đến C.32..."

Số cán bộ của C.32 lo chế biến có các anh Lý Hồng, Thanh Châu, anh Giàu, anh Năm Hải, anh Ba Hải. Các anh này là cán bộ phụ trách, mỗi chốt đều có thêm một số đồng chí khác cùng làm việc...

Mỗi lần Trung ương có gửi tiền mặt đô la hoặc có chuyển khoản đô la đều có điện báo vào C.32, tôi đều vào sổ để đối chiếu số liệu với các bộ phận liên quan.

Hàng tháng, quý, năm, kế toán chúng tôi đều có lập báo cáo viết và bảng cân đối kế toán nộp lên Ban Kinh - Tài. Ông Trần Dương là Phó ban, ông Hai Xô, Thường vụ Trung ương Cục, là Trưởng ban. Ký hiệu Ban Kinh - Tài Miền là BSL07."

Phạm Bạ, thượng tá an ninh, nguyên chiến sĩ cận vệ Trung ương Cục miền Nam:

"Một hôm, ông Hai Xô cho gọi năm anh em bảo vệ (trong đó có tôi) đến giao nhiệm vụ, ông nói đại ý, hiện có một số hàng cần bảo quản giữ gìn, đây là bí mật quốc gia, các chú phải coi trọng và bảo vệ an toàn tuyệt đối cho dù phải hy sinh cả tính mạng mình".

Không có các thủ tục xuất, nhập, giấy tờ, biên bản. Chúng tôi chỉ biết đào hầm bí mật chắc chắn để chứa những hòm sắt dài độ 50 cm dày khoảng 20 cm, nặng chừng 12 kg, trong ruột có một hộp gắn thiếc nặng chừng 3 kg. Bình thường các hộp đó để trong hầm, được canh gác nghiêm mật ngày đêm. Khi có động thì anh em tháo bỏ vỏ, cho các hộp vào ba lô con cóc, mỗi người mang bốn hộp bí mật chuyển cất giấu ở các cứ dự phòng.

Chúng tôi làm công việc thầm lặng này một cách tự giác và nghiêm mật, tôi cảm thấy ngoài ông Hai Già (tức ông Hai Xô) và Ba Thái thì không còn ai biết "kho báu" cất giấu ở chỗ nào...

Vào một buổi chiều mùa khô năm 1972, hàng chục trực thăng quân đả và đổ bộ xuống trảng; sát cứ Kinh - Tài Miền. Nguy cơ bị chụp chỉ còn trong gang tấc. Anh em cảnh vệ đã tính để phá mở đường máu để cứu nguy thủ trưởng, hoặc chiến đấu đến người cuối cùng để bảo vệ "kho báu". Song chính lúc đó, nhờ sự bình tĩnh và dày dặn kinh nghiệm chiến trường của ông Hai, chúng tôi đã giữ bí mật lực lượng cho đến khi màn đêm sập xuống, bọn địch không dám nóng ra. Thời cơ ấy cho chúng tôi cắt rừng chuyển cứ suốt đêm, đảm bảo người và tài sản an toàn đến nơi ở mới.

Sau này, giải phóng miền Nam, chúng tôi mới được biết mình đã từng bảo vệ "kho bạc" có đến hàng triệu đô la trong bom đạn không hề suy suyển một xu. Trong số năm người thì bốn người đã qua đời vì chất độc màu da cam và các con bệnh hiểm nghèo, nay chỉ còn lại mình tôi. Còn ông Hai Già - người thủ trưởng năm xưa của chúng tôi thì nay đã ở tuổi 91..." (Phạm Bạ. Chuyện ông Hai Già và "kho bạc" ở chiến trường miền Nam. Tạp chí Ngân hàng, số đặc biệt năm 2001, tr.73. Lịch sử Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam. Nxb Chính trị Quốc gia, 2003, tr.132)

Trong hệ thống phân phối tiền từ Trung ương Cục tới các phân khu, có hệ thống các kho quỹ của khu và tỉnh. Nói đến chữ kho, người ta thường hình dung ra những ngôi nhà kín cổng cao tường, với những kết sắt kiên cố... Nhưng cái gọi là Kho của các khu và các tỉnh thời kỳ này thực ra chỉ là một chiếc hòm sắt.

Bà Đỗ Thị Lệ Hồng (đã kể ở trên) sau khi làm công tác vận chuyển tiền, năm 1970 đã được phân công phụ trách kho quỹ của Khu IX, bà kể

"Cơ ngơi kho quỹ của tôi chỉ là một chiếc bàn nhỏ và một chiếc hòm sắt vốn là thùng đựng đạn đại bác, có nắp kín, không thấm nước. Tiền để trong đó. Công việc tôi được giao là cấp phát tiền theo lệnh của khu cho các đơn vị. Tiền đó chủ yếu là để chi tiêu cho các đơn vị như mua sắm, trả tiền thuê mướn, vận chuyển. Còn tiền lương thì tất cả miền Tây lúc đó không có, chỉ có sinh hoạt phí.

Mức sinh hoạt phí của mọi người như nhau. Bản thân tôi cũng như tất cả các đồng chí khác, từ lãnh đạo khu cho tới nhân viên, đều được hưởng một khoản sinh hoạt phí mà tôi không nhớ là bao nhiêu, chỉ nhớ rằng tính ra thì khoản sinh hoạt phí hàng tháng chỉ mua được một ống kem đánh răng và một chiếc bàn chải.

Còn cái "kho" của tôi thì thường xuyên phải chìm xuống sinh (bùn) ba đến bốn lần một ngày. Mỗi lần có máy bay, có đại bác bắn thì người phải chui vào hầm, "kho" thì chìm xuống sinh để nếu lính càn tới không tìm thấy tiền, bom đạn bắn phá thì cũng không bị hư nát. Khi có người đến lãnh tiền, giao tiền lại phải kéo chiếc "kho" đó lên. Kéo lên xong thì rửa tay cho sạch. Làm xong công việc, lại đưa kho xuống sinh. Tay tôi vì thế suốt ngày lấm lem vì sinh..."

Tại chiến trường Liên khu V, nguồn tiền Trung ương đưa vào được Ngân tín Khu V, thuộc Ban Tài-mậu Liên Khu ủy, tiếp nhận, quản lý và phân phối. Nếu phải chế biến từ đô la Mỹ ra tiền Sài Gòn, thì ngân tín các tỉnh được giao trách nhiệm thực hiện chế biến phân tán lẻ, theo sự chỉ đạo về số lượng và tỷ giá tối thiểu của Tài-mậu Khu ủy V ...

Ông Võ Văn Kiều, người phụ trách Ngân tín Bình Định:

"Năm 1968 tôi được Ngân hàng Trung ương cử đi B1, phụ trách Trưởng Tiểu ban Ngân tín, trực thuộc Ban Tài-mậu Tỉnh ủy Bình Định Nguồn tiền mặt đô la Mỹ, Trung ương giao cho Khu, Khu giao cho Tỉnh quản lý và chế biến. Số lượng đô la cần chế biến ra tiền Sài Gòn cũng như tỷ giá tối thiểu giữa đô la và tiền Z đều do Khu ủy chỉ đạo. Người trực tiếp phụ trách là ông Tám Tú, tức đồng chí Nguyễn Quang Lâm, Thường vụ Khu ủy V phụ trách Tài-mậu.

Tiền đô la từ căn cứ chiến khu càn chuyên tới vùng ven thành phố Quy Nhơn, do cán bộ ngân tín phụ trách. Còn các cán bộ hoạt động "hợp pháp" trong thành phố thì liên hệ với các cơ sở thương nhân để đặt yêu cầu, xác định số lượng và tỷ giá. Nguyên tắc là "tiền trao cháo múc". Lấy "Núi Bà" vùng ven chiến khu làm nơi giao nhận tiền.

Từ đây, tiền Sài Gòn tiếp tục do các cán bộ ngân tín đưa về căn cứ các nơi theo chỉ đạo của Tỉnh và Khu ủy. Trong những cán bộ Ngân tín làm nhiệm vụ này, hiện ở Bình Định còn nhiều người đang công tác tại các ngành. Như anh Thao, Giám đốc Vietcombank Quy Nhơn hiện thời, đã từng làm

nhiệm vụ trên, khi đó anh Thao mới 17, 18 tuổi..." (Võ Văn Kiều. Trả lời phỏng vấn của Ban biên soạn, tại trụ sở Vietcombank Quy Nhơn)

6. Quyết toán 10 năm

Cuộc kháng chiến chống Mỹ kết thúc với thắng lợi trọn vẹn. Quỹ Ngoại tệ đặc biệt cùng với B.29 và guồng máy kinh tài của Đảng ở khắp các chiến trường miền Nam chấm dứt nhiệm vụ lịch sử của mình. Theo Chỉ thị của Bộ Chính trị, trực tiếp là Phó Thủ tướng Lê Thanh Nghị, những người đã làm việc âm thầm bao năm trong guồng máy này đã tiến hành việc "quyết toán", đúng với nghiệp vụ ngân hàng...

Các chiến trường đã tiến hành đối chiếu các số liệu về tiếp nhận viện trợ của Trung ương bằng ngoại tệ qua Quỹ đặc biệt suốt những năm chống Mỹ đến 30/04/1975. Trên cơ sở đó, đơn đốc chuyển nộp lại số tiền mặt ngoại tệ chưa sử dụng đến để thống nhất và tập trung sử dụng theo yêu cầu của tình hình mới sau chiến tranh.

Dưới đây là nội dung bản Báo cáo Quyết toán, do ông Mai Hữu Ích thực hiện:

"Kết quả nhận viện trợ của tổ chức, của nhân dân và các tổ chức quốc tế và kết quả chi viện cho các chiến trường từ năm 1964 đến 1975 như sau:

a/ Trong phần viện trợ bằng ngoại tệ tự do cho miền Nam, sung vào quỹ ngoại tệ đặc biệt, điểm 1 phần thu, ghi là của Tổ chức X từ 1964 đến 1975 số ngoại tệ lên đến 626.042.653,52 USD, chính đó là sự ủng hộ của Trung Quốc.

b/ Chính phủ Cuba có ủng hộ bằng 200.000 tấn đường, rải làm 4 đợt trong 4 năm từ 1967 đến 1970. Ban bán thu ngoại tệ được 3.824.349 bảng Anh, quy ra đô la Mỹ vào Quỹ Ngoại tệ đặc biệt là 9.131.280 USD.

c/ Chính phủ Nam Tư ủng hộ cho miền Nam là 1.200.000 USD (một đợt năm 1970: 200.000 USD, một đợt năm 1973: 1.000.000 USD).

d/ Việt kiều Thái Lan ủng hộ trong các năm 1971, 1972, 1974 (do Văn phòng Trung ương Đảng nhận và chuyển vào Quỹ) là 4.348.083 USD.

e/ Một nhân sĩ quốc tế ủng hộ miền Nam bị bão lụt trong hai năm 1970 và 1971 số tiền là 2.021.616 USD

Đến cuối năm 1975 tồn quỹ đặc biệt là:

$(678.701.847,36 - 529.270.079,98) = 149.431.767,38$ USD". (Mai Hữu Ích. Báo cáo tổng kết công tác ngoại tệ đặc biệt từ 1964-1975. Lưu trữ Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.)

Bảng quyết toán trên cũng khớp với lời kể của ông Nguyễn Nhật Hồng, người trực tiếp phụ trách B.29:

“Từ 1965 đến 1975, B.29 đã tiếp nhận sáu trăm bảy mươi tám triệu bảy trăm ngàn đô la Mỹ (số tròn), trong đó hơn sáu trăm hai sáu triệu đô la là tiền viện trợ đặc biệt, hơn hai mươi bốn triệu đô la là tiền của các tổ chức và nhân dân quốc tế ủng hộ, gần 21 triệu đô la là tiền lãi kinh doanh chuyển đổi và gửi ngoại tệ ở nước ngoài, gần bảy triệu rưỡi đô la là lãi từ tiền dự trữ của chiến trường sau giải phóng...”

Đến khi chiến tranh kết thúc, bản kết toán sau đây cho thấy những số liệu về tồn quỹ từ các dạng khác nhau và các nguồn khác nhau:

“Tồn quỹ dự trữ đặc biệt do B.29 điều hành đến cuối năm 1975: 149. 431.767,38 USD

Tồn quỹ ngoại tệ từ các chiến trường nộp về (B.2 và K.5 thực hiện hết sức nghiêm chỉnh): 53.803.36 USD

Tổng cục Hậu cần quân đội giao lại 508.673,29 USD

B.29 tiếp tục điều hành quản lý tác nghiệp quỹ đặc biệt, thu lãi tiền gửi ở nước ngoài, và cả tiền gửi tại Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam: 14.730.374,94 USD

Tổng cộng quyết toán thu 218.474.176,61 USD

Nhìn lại toàn bộ cuộc vận hành của khối lượng tiền kể trên, bằng cả AM và FM, rõ ràng rằng đã có cả một guồng máy tuyệt vời, được thực hiện bởi một đội quân đông đảo gồm những chiến sĩ thâm lặng ở B.29, N.2683, ở khu căn cứ, trên những tuyến đường máu lửa của Đoàn 559, Đoàn 759, và cả những người thâm lặng hoạt động ở hải ngoại...

Đó chính là một binh chủng không thể thiếu cho sự nghiệp giải phóng miền Nam. Để thực hiện nhiệm vụ này, không những chỉ có tâm lòng và của cải của nước bạn, của các nhà hảo tâm mà còn có cả tài năng, ý chí và lòng trung thành tuyệt đối của họ.

Cuối cùng, cũng đáng nêu lên một tình tiết là: Nếu phía Mỹ đã biết nhiều hoặc ít về những con đường mòn trên bộ, trên biển và đã tính đến chuyện đối phó, thì về con đường chuyển ngân này cả Mỹ lẫn Chính quyền Sài Gòn hầu như không biết gì.

Tác giả đã nhờ tìm hiểu các tài liệu đã được giải mật của quân đội và tình báo Mỹ liên quan đến chuyện này, thì được biết: Thời đó tình báo Mỹ không những không biết, mà lại đoán định rất sai về những hoạt động tài chính của Trung ương Cục.

Thí dụ: Trong cuộc giao ban hằng tuần vào chiều thứ Bảy, ngày 13/12/1971 tại phòng họp của tướng Abrams - Tổng Chỉ huy quân đội Mỹ ở Việt Nam (đã được ghi âm lại và nay đã giải mật), một nhân viên tình báo của CIA tên là James Graham đã báo cáo rằng:

"Có một kế hoạch của Liên Xô viện trợ vàng cho Việt Nam, với mức 9 tấn mỗi năm. Việt Nam tìm cách bán số vàng đó tại thị trường London để lấy ngoại tệ mang qua Campuchia mua các hàng hóa cần thiết rồi chuyển ra đường C-4 vào B-2. Việc mua bán này được thực hiện qua một môi giới là viên trung tá quân đội Hoàng gia Campuchia lúc đó tên là Um Savuôt."

Như vậy là tìm yếu tố thì họ có thể có, và cũng chỉ một vài thôi. Nhưng nội dung, ý nghĩ và mối liên hệ giữa các yếu tố đó thì Mỹ đã hiểu hoàn toàn sai: Việc một thương gia người Hoa nhập vàng về bán tại Sài Gòn là chuyện kinh doanh bình thường đã được hiểu là Liên Xô viện trợ vàng cho Việt Nam.

Chuyện Ngân hàng Narodnybank của Liên Xô ở London giúp Việt Nam trong việc thanh toán cho các "khách hàng" lại được hiểu là Việt Nam đem bán vàng ở thị trường London để lấy ngoại tệ trong khi thực ra thì ở London, Việt Nam đã có ngoại tệ rồi, chỉ cần nhờ các tay buôn vàng chuyên ngoại tệ đó ra tiền Sài Gòn (Z) và tiền riel (R) và nhờ các ngân hàng Liên Xô đứng ra thanh toán giúp thôi ...

Trung tá Um Savuôt là nhân vật có thật, nhưng không phải là người môi giới trong việc chuyển vàng của Liên Xô ra hàng hóa, mà là môi giới trong việc nhận tiền lót đường cho các xe chở vũ khí từ cảng Sihanoukville về khu giải phóng...

Thay cho lời kết sau khi trình bày về 5 tuyến đường khác nhau mà miền Bắc sử dụng để chi viện cho miền Nam, người viết e ngại rằng những trình bày đó có thể làm cho một số bạn đọc có hai sự ngộ nhận, và cùng với nó sẽ là hai câu hỏi:

Thứ nhất, những kỳ công và những thắng lợi của những con đường này là do tài năng tổ chức, lòng yêu nước, ý chí, tinh thần hy sinh, trí thông minh, sự gan dạ... của các chiến sĩ cách mạng? Mặt khác còn có thể là do sự đại khờ, kém cỏi của đối phương?

Thứ hai, hình như chỉ có miền Bắc mới thâm nhập miền Nam, còn miền Nam phải thụ động ngăn chặn, chống đỡ? Chống đỡ không nổi vì sức ép của các tuyến xâm nhập từ Bắc vào Nam là quá mạnh mà đường biên giới cả trên biển lẫn đất liền lại quá dài và quá hiểm trở?

Xin thử bàn về cả hai câu hỏi đó:

Về câu hỏi thứ nhất.

Chắc chắn là phần lớn những nhà nghiên cứu của bên này và bên kia đều nhìn nhận rằng phía quân đội Giải phóng có thể thua kém đối phương về nhiều mặt, nhưng hơn hẳn về ý chí. Điều đó đúng.

Không có ý chí thì không thể vượt qua những trở ngại mà theo tính toán thông thường của quân sự là không sao vượt qua được.

Không có ý chí thì không thể nảy sinh được vô vàn những sáng kiến, những giải pháp mà theo tính toán thông thường là không thể có.

Không có ý chí thì không thể chịu đựng được những khó khăn, gian khổ vất vả hiểm nghèo mà theo công thức thông thường về sinh học thì sức người không chịu đựng nổi.

Về điều này thì Tổng thống Mỹ Richard Nixon trong cuốn sách tổng kết chiến tranh Real War đã xác nhận, ông đã dẫn công thức của những nhà quân sự đại tài trên thế giới để chứng minh điều này:

Napoleon nói:

"Trong chiến tranh, tinh thần so với vật chất là 3 so với 1" (à la guerre, le moral est au materiel ce qu'est trois a un).

Sir Robert Thompson - là người đã giúp chiến thắng quân Cộng sản ở Mã Lai và sau đó sang giúp miền Nam Việt Nam - đã từng nói:

"Sức mạnh của một quốc gia bằng nhân lực cộng với của cải nhân với ý chí" (La puissance nationale égale la main d'oeuvre plus les ressources physiques appliquées multipliées par la volonté).

Công thức của ông là:

“Sức mạnh quốc gia = (Nhân lực + Của cải vật chất) x Ý chí.”

Và Nixon kết luận:

"Nếu ý chí là số không, thì tất cả sức mạnh của con người và của cải vật chất cũng sẽ là số không."

Tuy nhiên, trong chiến tranh Việt Nam thì sự tổng kết này vẫn chưa thể coi là đủ.

Trong mọi cuộc chiến tranh, tài năng của những người chỉ huy, ý chí và tinh thần của các chiến sĩ, sự hơn kém về vũ khí là những yếu tố vô cùng quan trọng. Nhưng trên chiến trường Việt Nam, trong chiến tranh Việt Nam, thời nào cũng vậy, luôn luôn có một yếu tố nữa vô cùng quan trọng, có ý nghĩa quyết định cán cân lực lượng: Đó là Dân.

Xin thử giả định: Giả sử như miền Bắc và quân đội Giải phóng mạnh mẽ, tài giỏi, có ý chí kiên cường như thế và hơn thế nữa, nhưng không được dân ủng hộ, không dựa được vào dân, thì có tạo nên được những kỳ tích kể trên hay không? Chắc chắn là không.

Tất cả những hoạt động trên biển, trên bộ, trên không... đều phải dựa vào một sức mạnh mà đối phương không thể nào chống đỡ nổi, đó là sự bao bọc của dân. Dân cho những đoàn quân cái ăn, cái ở. Dân giúp mở ra những bến bãi. Dân làm bình phong để các chiến sĩ "tàng hình" trong đó mà đi qua mọi hệ thống kiểm soát của đối phương. Dân còn trực tiếp tham gia vào sự nghiệp này. Dân gửi thồ vũ khí qua rừng, qua núi. Dân trực tiếp chèo thuyền chuyên chở vũ khí. Dân trực tiếp cất giấu vũ khí trong nhà. Dân chính là biển cả mà đối phương không thể nào tát cạn được. Đó chính là môi trường sống, là sức mạnh quyết định của toàn bộ sự nghiệp kháng chiến.

Trong dịp dự một cuộc hội thảo mới đây về chiến tranh Việt Nam, tác giả đã được gặp và trao đổi với hai nhân vật đã từng trực tiếp tham gia cuộc chiến ở miền Nam từ đầu đến cuối và cũng có tầm cao để nhận định tổng quát những yếu tố quyết định trong cuộc chiến tranh này. Đó là ông Võ Văn Kiệt, nguyên Thủ tướng Chính phủ, ủy viên Bộ Chính trị, thời chiến tranh đã từng nhiều lần là Bí thư Khu ủy miền Tây, Bí thư Khu ủy Sài Gòn Gia Định, ủy viên Thường vụ Trung ương Cục miền Nam và Đại tướng Phạm Văn Trà, nguyên ủy viên Bộ Chính trị, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, người mà suốt trong thời kỳ chiến tranh đã trực tiếp chiến đấu ở miền Nam, để từ cấp sĩ quan trung cấp lên tới Tư lệnh Quân khu.

Đại tướng Phạm Văn Trà nói :

"Không nên đánh giá thấp quân đội Mỹ và quân đội Sài Gòn. Tôi là người trực tiếp đối diện với những quân đội đó. Tôi thấy họ không chỉ mạnh về vũ khí, mà còn mạnh về tổ chức chiến tranh, về kỹ thuật tác chiến và không kém cỏi về tinh thần chiến đấu. Nếu chỉ đơn giản so sánh lực lượng hai bên thì chúng ta kém họ. Vì thế chúng tôi ít khi chủ trương đánh trực diện, mà phải đánh vào chỗ bất ngờ, đánh vào chỗ yếu.

Sở dĩ cuối cùng chúng ta chiến thắng thì ngoài yếu tố vũ khí, yếu tố tinh thần, phải kể tới một yếu tố có tính chất quyết định đó là Dân. Không có dân chúng tôi không có sức để chiến đấu, không có chỗ đứng để chiến đấu, không có cái gì để ăn, để sống mà chiến đấu, không có nơi che chở đùm bọc mà chiến đấu. Dân mình đối với cách mạng, đối với cuộc kháng chiến là tốt vô cùng. Không có yếu tố đó không có chiến thắng. Đối phương không thắng được chúng ta chính là vì chúng ta có dân."

Võ Văn Kiệt nói:

"Suy cho đến cùng, có dân sẽ có tất. Ai mất dân sẽ mất tất." (Tọa đàm với các ông Võ Văn Kiệt và Phạm Văn Trà tại Nhà khách Tỉnh ủy tỉnh Hậu Giang)

Thiết nghĩ nhận định của hai nhân vật kể trên có thể giúp chúng ta thay đổi lại cách nhìn về nguyên nhân của sự thành bại trong chiến tranh Việt Nam mà đối với con đường Hồ Chí Minh thì mọi thành quả và ý nghĩa của nó cũng không nằm ngoài quy luật đó.

Về câu hỏi thứ hai.

Phía miền Nam có chủ trương xâm nhập miền Bắc không và trong thực tế có thực hiện chủ trương đó không?

Xin thưa: Có! Có cả chủ trương, thậm chí là quốc sách, và cũng có quyết tâm rất cao.

Việc thâm nhập không phải là việc một chiều trong cuộc chiến tranh Việt Nam. Thậm chí Chính phủ Việt Nam Cộng hòa khát khao sớm hơn trong việc tiến chiếm miền Bắc.

Miền Bắc suốt từ 1955 đến năm 1959 vẫn chủ trương gìn giữ hòa bình, thống nhất bằng tuyến cử. Chủ trương đó là một mệnh lệnh thực sự chứ không phải chỉ là khẩu hiệu tuyên truyền. Tất cả những Chi thị mật của Trung ương gửi vào Nam thời kỳ này đều khẳng định: Chỉ đấu tranh chính trị, hợp pháp, không được đấu tranh bằng vũ trang, không được manh động.

Mọi cán bộ, chiến sĩ còn ở lại miền Nam đều không được mang vũ khí. Vũ khí phải chôn giấu, chỉ là đề phòng khi nào Chính quyền Ngô Đình Diệm quá ngoan cố, tàn sát các cơ sở tới mức không còn chịu đựng được nữa. Điều đó chỉ đến vào năm 1959, khi Chính quyền Ngô Đình Diệm ban bố Đạo luật số 10/59.

Còn phía Chính quyền Sài Gòn thì ngay từ năm 1956, Tổng thống Ngô Đình Diệm đã đưa ra khẩu hiệu "Bắc tiến", "Lấp sông Bến Hải". Đến thời Tổng thống Nguyễn Văn Thiệu, Chính quyền Việt Nam Cộng hòa vẫn kiên trì khẩu hiệu đó.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Bằng chứng là nhiều con tem của Việt Nam Cộng hòa đã có in khẩu hiệu: “TOÀN DÂN ĐOÀN KẾT CHUẨN BỊ BẮC TIẾN”

Trên các con tem đó, còn có in hình ảnh các toán chiến binh Việt Nam Cộng hòa từ miền Nam tay cầm súng tiến ra phía Chùa Một Cột, một toán khác đang ra sức cắm lá cờ ba sọc vào giữa thủ đô Hà Nội...

Trong bài hát Chuyển đồ vĩ tuyến của nhạc sĩ Lam Phương, mà lúc đó rất được Chính phủ Việt Nam Cộng hòa khích lệ, có những lời không ít khát máu:

“Rồi mai đây, khi quân Nam về Thăng Long,

Lưỡi lê say máu rửa nước Tây Hồ”.

Cùng với khát vọng Bắc tiến thể hiện trên những con tem và trong những bài hát là những hành động với quyết tâm rất cao, với chi phí rất lớn và trang bị rất chu đáo. Rất nhiều toán biệt kích đã được miền Nam tung ra miền Bắc, theo đủ các tuyến đường khác nhau, không kém gì các tuyến đường chi viện từ miền Bắc vào Nam.

Theo đường hàng không, hàng năm có hàng chục toán biệt kích nhảy dù xuống miền Bắc. Căn cứ vào những tài liệu do Mỹ công bố thì các toán biệt kích này được trang bị rất tốt. Nhưng họ không hoạt động được. Tất cả đều tê liệt và lần lượt bị bắt

Theo đường biển hàng năm cũng có không ít những toán biệt kích đổ bộ lên bãi biển miền Bắc và tìm cách len lỏi vào nội địa. Nhưng kết quả cũng như những toán nhảy dù.

Điều này thì tài liệu phía Mỹ đã nói rất nhiều, có cả những bản thống kê, những hồ sơ từng vụ, việc (Conboy, Kenneth K., and Dale Andradé. *Spies and Commandos: How America Lost the Secret war in North Vietnam*. Lawrence, KS: University Press of Kansas, 2000. Shultz, Richard G. *The Secret war against Hanoi: Kennedy's and Johnson's Use of Spies, Saboteurs, and Covert Warriors in North Vietnam*. New York: Harper Collins, 1999 Tourison, Sedgwick. *Secret Army. Secret War. Washington's Tragic Spy Operation in North Vietnam*. Tim Wetner. *Once Commandos for US., Vietnamese are now barred*. The New York Times. April 14, 1995.). phía Việt Nam cũng đã công bố và tổng kết những vụ việc đó rồi (60 năm Công an Nhân dân Việt Nam 1945-2005. Nxb Công an Nhân dân, 2006), xin không nhắc lại ở đây.

Vấn đề là tại sao tất cả những cố gắng đó đều không đạt được một thành công nhỏ bé nào? Phương tiện của họ rất tốt: Họ có nhiều máy bay, nhiều tàu thuyền, nếu cần thì tàu ngầm cũng có. Về trang bị cá nhân thì kỹ thuật của Mỹ hoàn hảo gấp trăm lần kỹ thuật Việt Nam: áo quần chuyên dụng, vũ khí, dao đi rừng, giày đi rừng, thức ăn, thuốc lọc nước uống, thuốc chống rắn cắn, thuốc chống muỗi, điện đài...

Còn bản thân những con người của các toán biệt kích đó thì sao? Phải nói rằng quân đội Sài Gòn không thiếu những người lính gan dạ, thông minh, tài trí và được huấn luyện rất tốt. Nhiều chuyên gia quân sự của Mỹ thừa nhận là có không ít đơn vị quân đội Việt Nam Cộng hòa có tinh thần chiến

đầu không thua kém bất cứ quân đội nước nào.

Một số sử gia giải thích sự thất bại của Việt Nam Cộng hòa bằng lý do đường ranh giới quá dài, cả đường biển, đường núi dài tới hàng ngàn kilomet, không kiểm soát được. Nói như thế thì cũng chẳng khác nào khi bị sút bóng vào lưới thì giải thích rằng "gôn" của mình rộng quá, không đỡ được?

Miền Bắc có bao nhiêu ranh giới với miền Nam thì miền Nam cũng có bấy nhiêu ranh giới với miền Bắc. Cũng như trong đá bóng, hai bên có kích cỡ "gôn" như nhau, có cơ hội như nhau trong việc tấn công, có điều kiện tự nhiên như nhau trong việc phòng ngự. Ấy là chưa kể về mặt trang bị thì miền Nam đá bằng "chân giày", miền Bắc đá bằng "chân đất".

Nhưng vì sao các "cầu thủ" của miền Nam không làm nên công trạng gì.

Họ thiếu một yếu tố: Dân.

Mọi toán biệt kích từ miền Nam xâm nhập vào miền Bắc đều không những không được dân che chở, mà ngược lại, trước khi bị những lực lượng an ninh vây bắt thì đã bị dân phát hiện và thông báo cho công an.

Đây là yếu tố quyết định sự thất bại của họ.

Trong quá trình chuẩn bị nội dung cho cuốn sách này, người viết đã gặp gỡ nhiều nhân chứng lịch sử đang sống rải rác suốt từ Bắc tới Nam. Kết quả của những cuộc gặp đó lớn hơn nhiều so với những gì đã được đưa vào cuốn sách này, vì ngoài những gì khai thác được về mặt lịch sử, người viết còn được bồi bổ rất nhiều về tâm linh, về nhân nghĩa với đất nước, với con người, với lịch sử...

Đặc biệt trong những chuyến công du hải ngoại, tác giả cũng đã cố gắng tìm gặp những nhân chứng lịch sử là những binh lính, sĩ quan, viên chức trong chính quyền và quân đội miền Nam cũ, gặp cả binh lính và nhiều sử gia Mỹ để nhờ chỉ dẫn những tình tiết, tham khảo những ý kiến từ một góc nhìn khác. Điều đó cũng thật bổ ích - không chỉ bổ ích cho việc hoàn thiện cuốn sách này, mà còn bổ ích về tình cảm giống nòi. Chính tình cảm đó đã giúp cho người Việt Nam đi qua khói lửa mịt mù để cuối cùng vẫn nắm được tay nhau, hàn huyên, đàm đạo và "uống chung một chén rượu đào".

Sau khi viết xong cuốn sách này, tác giả cũng đã lần lượt tìm đến phần lớn các địa danh liên quan đến chủ đề này.

Tác giả đã đi dọc nhiều bờ biển và cửa sông miền Nam, xem lại các bến bãi xưa, thăm nhà và viếng mộ nhiều anh hùng thời đó, trong đó có Bông Văn Dĩa, Tư Mau, Lê Văn Một... Gặp gỡ nhiều nhân chứng để hỏi han, trò chuyện...

Tác giả cũng đã qua đất Campuchia, vượt qua kinh Vĩnh Tế với con đường 1-C xưa, sang đất Lào, đến Cảnh đông Chum, đến đất Atôpơ - một trung tâm của hệ thống đường Hồ Chí Minh mà hiện nay còn lưu giữ một chiếc tên lửa SAM-2 dùng để bắn B52.

Tác giả cũng đã đi suốt con đường Trường Sơn, mà bây giờ đã là xa lộ Hồ Chí Minh...

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Đến đâu cũng gặp rất nhiều khách du lịch, nhà kinh doanh, những cựu chiến binh về thăm cảnh cũ, những bạn trẻ đi làm việc thiện nguyện ...

Thế là, ngày nay cả những người chiến thắng và những người chiến bại cùng rủ nhau từng đoàn và từng đoàn trở lại đây.

Bỗng người viết chợt nghĩ: Có lẽ những con đường này giờ đây chính là một "kết luận"? Hình như đến ngày hôm nay thì cả những người làm nên nó, đã ngã xuống vì nó và cả những người thất bại vì nó, đều có thể tìm thấy ở đây một cái gì gần giống nhau? "Khép lại quá khứ, nhìn về tương lai".

Để lý giải về cách nhìn đó, xin nhắc lại câu kết của “Bình Ngô đại cáo” tuy đã được viết ra từ hơn 600 năm trước, nhưng vẫn đúng làm sao:

*“Xã tắc do đó được yên
Non sông do đó đổi mới
Càn khôn đã bĩ mà lại thái
Nhật nguyệt đã mờ mà lại trong
Để mở nền thái bình muôn thuở
Để rửa nỗi nhục ngàn thu ... “*

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. 1C - Con đường huyền thoại. Tuyển tập hồi ký. Nxb Mũi Cà Mau, 2002.
2. 35 năm Đoàn 962 anh hùng (19/9/1962 - 19/9/1997) - Hồi ức và ghi chép. Tập 1 . Trung đoàn Hải quân 962. Nxb Mũi Cà Mau, 1997.
3. 60 năm Công an Nhân dân Việt Nam 1945-2005. Nxb Công an Nhân dân. 2006.
4. Ấn tượng Võ Văn Kiệt. Nxb Vĩnh Long, 2001 .
5. Báo cáo tình hình khu VIII lại Hội nghị Trung ương Cục tháng 9/1972. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III. Hồ sơ 427.
6. Báo cáo quyết toán năm 1956 của Sở Quản lý ngoại hối, ngày 23/1/1957. Lưu trữ tại Văn phòng Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.
7. Báo cáo tổng kết công tác ngoại hối đặc biệt từ 1964 - 1975 và từ 1976 đến cuối năm 1978. Lưu trữ Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.
8. Báo cáo tổng kết 30 năm của ngành Giao thông Vận tải và Bưu điện. Lưu trữ Bộ Giao thông Vận tải và Bưu điện.

9. Báo cáo của ủy ban Thống nhất Chính phủ về tình hình kinh tế vùng giải phóng 1962-1963. Ban Thống nhất Chính phủ. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III. Hồ sơ 254-352.
10. Bảo đảm giao thông vận tải, nét đặc sắc của chiến tranh nhân dân ở vùng đồng bằng sông Cửu Long trong kháng chiến chống Mỹ cứu nước (1954-1975). Kỷ yếu hội thảo khoa học. Nxb Phương Đông, 2006
11. Biên niên sử hoạt động tài chính của Đảng Cộng sản Việt Nam. Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2000.
12. Burchett [W.]. Hồi ký. Nxb Thông tin Lý luận, Hà Nội, 1985.
13. Chiến tranh nhân dân đánh thắng chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ. Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 1982.
14. Chiến tranh Việt Nam 1945-1975: Thắng lợi và bài học. Nxb Chính trị Quốc gia. 2004.
15. Cục Hàng hải Việt Nam. Lịch sử ngành đường biển Việt Nam. Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội, 1995.
16. Đại việt sử ký toàn thư. Quyển 1. Nxb Văn hoá - Thông tin, 1999.
17. Đặng Phong. Lịch sử Ngân hàng ngoại thương Việt Nam. Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2004.
18. Đặng Thùy Trâm. Nhật ký. Nxb Thế giới, Hà Nội. 2006.
19. Đặng Xuân Bảng. Sử học bí khảo. Nxb Văn hóa-thông tin. Hà Nội, 1997
20. Đồng Sĩ Nguyên. Đường Hồ Chí Minh - Một sáng tạo chiến lược của Đảng ta. Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 1999.
21. Đường Hồ Chí Minh trong chiến tranh. Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2007.
22. Đường Trường Sơn thủy bộ Bắc Nam trong thời kháng chiến chống Pháp (1947-1954). NXB Đà Nẵng, 2001 .
23. Gương sáng cựu Thanh niên xung phong Việt Nam. Nxb Thanh niên, 2005.
24. Hàng không dân dụng Việt Nam, những chặng đường lịch sử. Nxb Chính trị Quốc gia, 1995 .
25. Hồ Sĩ Thành. Hành trình bí mật của những con tàu không số. Nxb Trẻ, Tp.HCM, 2006
26. Kiến văn tiểu lục. Lê Quý Đôn toàn tập. Tập 3. Nxb Khoa học Xã hội: 2001.

27. Kim Nhật. Về R. Sài Gòn, 1967.
28. Lâm Giang. Trên con đường không cột số. Nxb Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh, 2004.
29. Lê Bá Hùng. Hồi ký Nhớ ngày anh Ngô Văn Dù hy sinh. Lưu trữ Ngân hàng Đầu tư và Phát triển.
30. Lê Hoàng. Phát biểu ý kiến trong buổi tọa đàm về Lịch sử Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam tại trụ sở Vietcombank, 198 Trần Nhật Duật, ngày 16/10/2002.
31. Lê Văn Một. Nhật ký Thuyền trưởng tàu không số đầu tiên trên biển Đông. Nxb Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh, 2006.
32. Lịch sử biên niên Xứ ủy Nam Bộ và Trung ương Cục miền Nam 1954-1997. Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2002.
33. Lịch sử bộ đội Trường sơn. Phòng Khoa học, Tổng Cục Hậu cần. Hà Nội; 2004
34. Lịch sử đường sắt Việt Nam. Nxb Lao động, Hà Nội, 1999.
35. Lịch sử Đảng Cộng sản Việt Nam. Nxb Sách giáo khoa Mác-Lênin, Tập II, Hà Nội, 1979.
36. Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam. Nxb Giao thông Vận tải, 1999.
37. Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân. Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 2001 .
38. Lịch sử ngành xe máy Quân đội Nhân dân Việt Nam 1945- 1975 . Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 1996.
39. Lịch sử tài chính Việt Nam. Tập II, Hà Nội, 1995 .
40. Liên hiệp các xí nghiệp vận tải đường sông. Lịch sử ngành đường sông Việt Nam, Hà Nội , Tập 2, 1991.
41. Lưu Trọng Lân. Ký ức đường Trường Sơn. Nxb Trẻ, Thành phố Hồ Chí Minh, 2004.
42. Lữ Minh Châu. Đôi điều ghi nhớ trong đời làm lính ngân hàng. Đặc san Công an Thành phố Hồ Chí Minh, 10/1996.
43. Mai Hữu Ích. Báo cáo tổng kết công tác ngoại tệ đặc biệt từ 1964-1975. Lưu trữ Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.
44. Mai Hữu Ích. Nhớ mãi Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam. Hồi ức 35 năm Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam. Tập san Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam, số 4, 1998.
45. Mấy vấn đề kinh tế tài chính hiện nay ở miền Nam. Tài liệu tham khảo, đề cương bài giảng tại

Trường Hành chính Quốc gia miền Nam. Thành phố Hồ Chí Minh, 1978.

46. Mcnamara. Nhìn lại quá khứ. Nxb Thành phố Hồ Chí Minh, 2000.

47. Mười Phi. góp ý cho Lịch sử Kinh tế Việt Nam. Tài liệu cá nhân.

48. Nam Bộ thành đồng Tổ quốc đi trước về sau. Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 1999.

49. Nguyễn Ngọc. Có một con đường mòn trên biển Đông. Nxb Trẻ, 2000.

50. Nguyễn Danh. Những năm tháng đầu tiên. Trích trong Hồi ký Trường Sơn.

51. Nguyễn Kỳ Phong. Vũng lầy toà Bạch ốc. Lịch sử cuộc chiến tranh Việt - Mỹ. Virginia, 2006.

52. Nguyễn Kỳ Phong. Binh đoàn, Binh trạm, và Đường đi B: Đọc một vài quyển sách về đường Hồ Chí Minh. Theo Dòng sử Việt (Mỹ), số 4, tháng 7-9, 2007.

53. Nguyễn Quang Sáng. Người lính ngân hàng Lữ Minh Châu. đặc san Công an Thành phố Hồ Chí Minh, số ra ngày 13, 20 và 27/7/1996, số ra ngày 2 và 10/8/1996

54. Nguyễn Thành Thơ. Hồi ký Cuối đời nhớ lại. Tài liệu cá nhân.

55. Nguyễn Thi Vân. Hồi ký Mãi mãi bên nhau. Tài liệu cá nhân.

56. Nguyễn Văn Đệ. Lịch sử truyền thống của lực lượng thanh niên xung phong chống Mỹ cứu nước. Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội, 2004.

57. Nguyễn Việt Phương. Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh huyền thoại. Tập 1 và 2. Nxb Trẻ, Thành phố Hồ Chí Minh, 2004.

58. Nguyễn Việt Phương. Vận tải quân sự chiến lược trên đường Hồ Chí Minh trong kháng chiến chống Mỹ. Nxb Tổng cục Hậu cần, Hà Nội,

59. Những người con gái đất thành đồng. Bảo tàng Phụ nữ Nam Bộ. Nxb Phụ nữ, 1996.

60. Phạm Bạ. Chuyện ông Hai Già và "kho bạc" ở chiến trường miền Nam. Tạp chí Ngân hàng, số Đặc biệt năm 2001.

61. Phủ biên tạp lục. Lê Quý Đôn toàn tập. Tập 1. Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1977.

62. Riffaut [Madelène]. Hai tháng cùng chiến đấu với các chiến sĩ miền Nam Việt Nam. Nxb Văn học, Hà Nội, 1965 .

63. Tài liệu phục vụ kỷ niệm 50 năm Ngân hàng Đầu tư & Phát triển Việt Nam. Lưu trữ Ngân hàng Đầu tư & Phát triển.

64. Tập tài liệu của Ban Thống nhất tổng hợp về tình hình chung của các Khu VI, VII, VIII, IX, X vùng thành thị và nông thôn năm 1972. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III. Hồ sơ 427.
65. Thăng Long. Đồng đô la trong kháng chiến chống Mỹ cứu nước. Nxb Công an Nhân dân, 1996.
66. Thăng Long. Nhớ Nam Bộ và cực Nam Trung Bộ buổi đầu kháng chiến chống Pháp. Nxb Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh, 1999.
67. Tổ chức và thi hành ngân sách. Số liệu của Tổng nha Ngân sách và Ngoại viện Sài Gòn, 1968.
68. Trần Phúc Sinh và Nguyễn Bá* Mạch ngầm. Tư liệu và ghi chép. CLB Những người kháng chiến tỉnh Kiên Giang, 1999.
69. Trần Dương. Hoạt động kinh - tài trong những năm kháng chiến chống Pháp ở Nam Bộ, 1945-1954. Nam Bộ thành đồng Tổ quốc. Nxb Chính trị Quốc gia, 1999.
70. Trần Tiên Hoạt. Nguồn chi viện to lớn của Liên Xô, Trung Quốc và các nước xã hội chủ nghĩa. Nguyệt san Sự kiện và Nhân chứng. Số 4/2006
71. Trần Hữu Tôi. Đường Trường Sơn trên biển trong Kháng chiến chống Pháp. Trích trong Đường Trường Sơn thủy bộ Bắc-nam trong thời kỳ kháng chiến chống Pháp (1947-1954). Nxb Đà Nẵng, 2001 .
72. Trịnh Tố Long. Có một tiểu đoàn nữ thanh niên xung phong như thế trên chiến trường Khu V. Nội san Cựu Thanh niên xung phong. Số 3/2005.
73. Trọng Thanh. Đường mòn Hồ Chí Minh: Con đường huyền thoại. NXB Chính trị Quốc gia, 1995 .
74. Truyện kể về đường Trường Sơn huyền thoại. Nxb Trẻ, Thành phố Hồ Chí Minh, 2003.
75. Trường Sơn. Cuộc hành trình 5000 ngày đêm (đường Hồ Chí Minh). Nxb Văn nghệ, Thành phố Hồ Chí Minh, 1992.
76. Việt Nam và Đông Nam Á ngày nay. Số 9, tháng 5/1999.
77. Võ Bẩm. Mở đường Hồ Chí Minh. Trong Hồi ký Trường Sơn. Nxb Công an Nhân dân, Hà Nội, 2005.
78. Xê dọc Trường Sơn. Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội, 1985.
79. Võ Bẩm, Đồng Sĩ Nguyên, Nguyễn Việt Phương. Đường về thành phố mang tên Bác. Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 2001.

Tiếng Anh

80. Conboy, Kenneth K., và Dale Andradé. Spies and Commandos: How America Lost the Secret war in North Vietnam. Lawrence, KS: University Press of Kansas, 2000.
81. Croissat [Victoria]. The Brown water Navy: The River and Coastal war in Vietnam, 1948- 1972 .
82. Cutler (Thomas J. Brown water, black berets: Coastal and riverine warfare in Vietnam. Anapolis, Naval Institute Press, 1988.
83. Dommen [Arthur]. Conflict in Lao. Preager. New York. 1964.
84. Encyclopedia of Vietnam war. New York. 1997.
85. Foreign Relations of the Unitedstate, 1964-1968, Vol. IV, Vietnam.
86. Guster [Herman L.]. The Air War in Southeast Asia. Air Unit Maxwell Afbal, 1993 .
87. Kutler [Stanley I.] Encyclopedia of the Vietnam war. Charles Scribner's Son's. New York, 1996.
88. Marolda [Edward J.] và G.Wesley Pryce, III, A Short History of the United State Navy and the Southeast Asian Conflict 1950-1975. 1994
89. Middleton (Drew] Air war in Vietnam. Amo Press, 1978.
90. Mon is [Virginia] và Hills [Clive]. A history of the Ho Chi Minh Trail - The Road to Freedom. Orchid Press, 2006.
91. Nixon (Richard]. Real war. New York: Simon & Schuster, 1980.
92. Prados [John] The Blood Road. The Ho Chi Minh Trail and the Vietnam war. John Wiley & Sons Inc. 1999.
- 93 . Sorley (Lewis). Vietnam Chronicles. The Abrams Tapes 1968- 1972. Texas Tech University Press, 1994.
94. Shultz [Richard G.]. The Secret war against Hanoi: Kennedy's and Johnson's Use of Spies, Saboteurs and Covert warriors in North Vietnam. New York: Harper Collins, 1999.
- 95 . The Vietnam war, the Illustrated of the conflict in Southeast Asia, London.
96. Tourison [Sedgwick). Secret Army, Secret war: Washington's Tragic Spy Operation in North Vietnam.
97. Washington (AFP). NSA Release History of America SIGINT and the Vietnam war. January 7, 2008.

98. Weiner [Tim]. Once Commandos for US., Vietnamese are now barred. The Newyork Times. April 14, 1995 .

99. Zumwalt [Elmo R.]. On walch, N.Y. Quadrangle. 1976.

Tiếng Pháp

100. Debre [Francois]. Cambodge, la révolution de la forêt. Flammarion, Paris. 1975.

101. Geirt [Van] Lapiste Ho Chi Minh. Ed. Speciales. Paris. 1971.

102. L 'Offensive du Vendredi Saint. Fayard. Paris, 1973.

103. Sihanouk [Norodom]. L'Indochine vue de Pekin, Entretiens avec Jean Lacouture. Paris, Seuil, 1972.

BIÊN NIÊN TÓM TẮT 1955-1975

1955

12 tháng Hai: Mỹ tiếp quản việc huấn luyện cho quân đội Việt Nam.

16 tháng Năm: Miền Bắc hoàn toàn giải phóng.

26 tháng Mười: Ngô Đình Diệm tuyên bố thành lập Cộng hòa Nam Việt Nam và Diệm trở thành Tổng thống.

22 tháng Mười hai: Thành lập Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam.

1956

11 tháng Giêng: Chính quyền Nam Việt Nam ra đạo dụ số 5, cho phép bắt bất cứ ai xét ra nguy hiểm cho an ninh quốc gia mà không cần xét xử.

24 tháng Tư: Khánh thành đường hàng không dân dụng Việt Nam - Trung Quốc.

3 tháng Giêng: Ủy ban Kiểm soát Quốc tế tố cáo cả miền Bắc và miền Nam không nơi nào thực hiện các cam kết trong Hiệp định Genève.

22 tháng Mười: Cơ quan phái bộ cố vấn quân sự Mỹ MAAG ở Sài Gòn bị đánh bom.

1958

Tháng Giêng: Du kích bắt đầu hoạt động tại Nam Việt Nam.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

25 tháng Mười: Trụ sở phái đoàn cố vấn quân sự Mỹ (MAAG) bị tấn công.

1959

Tháng Giêng: Ban chấp hành Trung ương Đảng họp Hội nghị lần thứ 15, họp đợt 1: đề ra đường lối cách mạng của cả nước và cách mạng miền Nam.

2 tháng Năm: Tổng Quân ủy quyết định lập Phòng nghiên cứu hoạt động chi viện quân sự cho miền Nam.

19 tháng Năm: Thành lập Đoàn 559.

20 tháng Bảy: Rải xong 9 trạm của Đoàn 559: Bắc đường 9 có 5 trạm, vượt đường 9 đặt 1 trạm, nam đường 9 có 3 trạm.

Chuyến hàng đầu tiên xuất phát từ Kim Lũ với 15 xe tải vào tới Khe Hò.

Tháng Bảy: Thành lập Đoàn 759.

Đắc Lắc xoi hành lang Nam Tây Nguyên dài 200 km vào tới Đông Nam Bộ.

Tháng Năm: Hội nghị TW lần thứ 15, họp đợt 2: quyết định áp dụng hình thức đấu tranh chính trị kết hợp với đấu tranh vũ trang để tự vệ, bao gồm việc xây dựng các vùng căn cứ địa.

29 tháng Năm: Chính quyền Nam Việt Nam thông qua Đạo luật 10-59.

Cuối năm 1959: Con đường Xứ ủy Nam Bộ chỉ đạo xoi ra đã nối thông được với tuyến hành Tây Nguyên từ khu V, khu VI xoi vào

1960

17 tháng Giêng: Đồng khởi của đồng bào tỉnh Bến Tre.

26 tháng Giêng: Chiến thắng tại Tua Hai, một cứ điểm lớn án ngữ mặt biên giới Việt-Miên, trên đường 22, cách thị xã Tây Ninh 5 km về phía Bắc.

27 tháng Giêng: Chiếc tàu đầu tiên xuất phát chở theo 5 tấn súng và đạn, 500 kg vải, 400 kg nylon đi mưa, một số lớn thuốc men vào Quảng Nam không thành công.

25 tháng Hai: Miền Trung Nam Bộ bắt đầu đồng khởi.

6 tháng Ba; Phong trào đồng khởi của miền Tây Nam Bộ diễn ra rộng khắp.

20 tháng Mười hai: Mặt trận Dân tộc Giải phóng Miền Nam Việt Nam được thành lập.

1961

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

23 tháng Giêng: Thành lập Trung ương Cục miền Nam.

Tháng Năm: Đoàn 559 khai thông gần 100 km đường từ đường 9 đến Mường Phalan, nối Trung Lào và Hạ Lào.

19 tháng Năm: Chính quyền Nam Việt Nam đề ra kế hoạch Staley - Taylor" (Bình định Nam Việt Nam trong vòng 18 tháng). Đến tháng 8 năm 1962, kế hoạch này được thực hiện trên toàn miền Nam.

7 tháng Tám: Tàu của Cà Mau do Bông Văn Dĩa phụ trách xuất phát từ Cà Mau vào cửa sông Nhật Lệ.

16 và 18 tháng Tám: Đội ghe Số 1 và Số 2 của Bến Tre lần lượt xuất phát từ Cồn Tra (xã Thạnh Phong, huyện Thạnh Phú) tới Hà Tĩnh.

Bộ Quốc phòng ra Quyết định số 97/QĐ về việc thành lập Đoàn 759 trực thuộc Bộ Quốc phòng.

Tháng Mười hai: Số cổ vũ quân sự Mỹ từ 600 người lên tới 15.000 người. Lực lượng quân sự Mỹ ở Nam Việt Nam đạt tới 3.200 người. Nam Việt Nam được hứa cung cấp vũ khí mới trị giá 40 triệu đô la.

1962

8 tháng Giêng; Mỹ đặt Bộ chỉ huy Viện trợ quân sự Việt Nam (MACV).

24 tháng Bảy: Chiếc tàu thứ nhất do Phan Văn Nhờ, tức Tư Mau phụ trách, xuất phát từ Cà Mau. Ra đến Đà Nẵng ngày 30 tháng 7 thì tàu bị bắt giữ.

26 tháng Bảy: Chiếc tàu thứ hai của Bông Văn Dĩa khởi hành. Tàu cập bờ biển Nam Định ngày 1 tháng 8 và ngay sau đó được đưa lên Hà Nội.

Tháng Tám: Những con tàu gỗ đầu tiên loại 30-50 tấn được chế tạo dành riêng cho đoàn 759 đã ra đời tại Xí nghiệp Đóng tàu số 1 Hải Phòng.

19 tháng Chín: Trung ương Cục đã quyết định thành lập một đơn vị đặc biệt, lấy tên là Đoàn 962, có vị trí tương đương cấp sư đoàn, do Trung ương Cục trực tiếp chỉ đạo.

Tháng Mười: Chính quyền Sài Gòn tổ chức chiến dịch "Sóng tình thương", "Phượng hoàng TG1" đánh vào rừng U Minh.

11 tháng Mười: Tàu Phương Đông 1, trọng tải 30 tấn, rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng). Đến 6g sáng 16/10/1962 tàu vào cửa Vàm Lũng. Đây là chiếc tàu đầu tiên chở vũ khí về Nam an toàn.

30 tháng Mười: Thành lập Ngân hàng Ngoại thương nước Việt Nam Dân chủ Cộng hoà.

1963

2 tháng Giêng: Chiến thắng Ấp Bắc

3 tháng Giêng: Đánh bại chiến dịch "Sóng tình thương"

20 tháng Hai: Khánh thành đường hàng không Việt - Lào.

Tháng Ba: Xí nghiệp đóng tàu số 1 Hải Phòng đã cho hạ thủy những con tàu bằng sắt đầu tiên.

17 tháng Ba: Chuyến tàu sắt đầu tiên chở 44 tấn vũ khí đã rời Đồ Sơn đi Trà Vinh.

24 tháng Ba: Trà Vinh đón chiếc tàu sắt đầu tiên vào bến an toàn.

28 tháng Sáu: Bến Tre đón chuyến tàu sắt đầu tiên vào bến (có tài liệu nói ngày 26 tháng 6).

Tháng Tám: Quân ủy TW quyết định giao Đoàn 759 cho Quân chủng Hải quân.

27 tháng Tám: Campuchia cắt đứt quan hệ ngoại giao với Chính quyền Ngô Đình Diệm.

Tháng Mười: Quân số Mỹ tổng cộng đã lên tới 16.500 người.

3 tháng Mười; Bà Rịa đón chuyến tàu đầu tiên cập bến.

19 tháng Mười: Chiến thắng Lộc Ninh (Bạc Liêu), trận Ấp Bắc thứ hai, đánh bại chiến thuật "Phượng hoàng vồ mồi".

2 tháng Mười một: Đảo chính lật đổ chế độ Ngô Đình Diệm

22 tháng Mười một: Tổng thống Kennedy bị ám sát. Tổng thống Johnson đảm bảo Mỹ tiếp tục ủng hộ Nam Việt Nam.

1964

29 tháng Giêng: Đổi phiên hiệu Đoàn 759 thành Lữ đoàn 125 Hải quân, do Tư lệnh và Chính ủy Bộ Tư lệnh Hải quân trực tiếp chỉ đạo

5 tháng Năm: Tổng thống Johnson ra lệnh cho máy bay Mỹ tiến công bắn phá nhiều đợt xuống vùng phụ cận Vinh - Bến Thủy, vùng phụ cận thị xã Hòn Gai, cửa Lạch Trường (Thanh Hoá) và cửa sông Gianh (Quảng Bình).

27 tháng Bảy: Quân số Mỹ đạt mức 21.000.

Tháng Tám: Máy bay Mỹ đánh phá các mục tiêu ở miền Bắc.

2 tháng Tám: Chiếc khu trục hạm Maddox của Mỹ tấn công vùng biển Hòn Mê và Lạch Trường (Thanh Hoá).

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

4 tháng Tám: Xảy ra sự kiện Vịnh Bắc Bộ.

7 tháng Tám: Theo yêu cầu của Tổng thống Johnson, Quốc hội Mỹ chấp nhận Nghị quyết “về Vịnh Bắc Bộ”.

16 tháng Mười một: Tàu 41 đi chuyến thứ nhất vào Đèo Cả, chở được 43,920 tấn vũ khí, cập bến ngày 5 tháng 12.

20 tháng Mười hai: Các tướng Nguyễn Cao Kỳ và Nguyễn Văn Thiệu lật đổ tướng Nguyễn Khánh.

21 tháng Mười hai: Tàu 41 đi tiếp chuyến thứ hai mang theo 46,729 tấn vũ khí, cập bến Vũng Rô ngày 31 tháng 12.

1965

1 tháng Giêng - 7 tháng Hai: Tổng thống Johnson ra lệnh đánh trả đũa vào Bắc Việt Nam.

28 tháng Giêng: Tàu 41 đi chuyến thứ ba, cập bến ngày 9 tháng 2 năm 1965, chở được 45,951 tấn vũ khí.

2 tháng Hai: Tàu sắt số 143 khởi hành cùng với 18 thủy thủ, thuyền trưởng Lê Văn Thêm, Chính ủy là Phan Văn Bảng mang theo 63,114 tấn vũ khí. Đến 11 g đêm 15 tháng 2 tàu vào đến bến Vũng Rô an toàn.

16 tháng Hai: Xảy ra vụ Vũng Rô.

28 tháng Hai: Số quân Mỹ đạt tới 125.000 người (tăng tới 474.000 người vào năm 1967). Số quân Nam Hàn là 6.500 người (50.000 người vào cuối năm 1966) và 2.000 lính Australia và New Zealand. Tổng số quân Nam Việt Nam lúc đó là 600.000 người.

8 tháng Ba: 3.500 lính thủy đánh bộ Mỹ đổ bộ vào Đà Nẵng.

Tháng Sáu: Ngân hàng Trung ương phát hành "Phiếu bách hóa", chỉ lưu hành ở Trường Sơn theo đề nghị của Bộ Tư lệnh 559.

19 tháng Sáu: Tướng Kỳ lên làm Tư lệnh không quân, tướng Thiệu lên làm Tổng thống Nam Việt Nam.

8 tháng Bảy: Henry Cabot Lodge thay tướng Taylor làm Đại sứ ở Nam Việt Nam.

15 tháng Bảy: Đại sứ W A. Haltiman bắt đầu những cuộc đàm thoại không chính thức về Việt Nam với Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng Liên Xô Kossyguine.

3 tháng Mười hai; Mỹ tăng cường ném bom Lào để ngăn chặn sự xâm nhập qua đường mòn Hồ Chí Minh.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

1966

15 tháng Ba: Mcnamara thông báo quân số Mỹ ở Việt Nam là 215.000 người và yêu cầu ném bom các kho dầu ở Bắc Việt Nam.

Tướng M. Tavior đề nghị thả mìn phong tỏa Cảng Hải Phòng.

12 - 20 tháng Tư: Mỹ bắt đầu cho B.52 ném bom Bắc Việt Nam. Mcnamara thông báo quân số Mỹ là 245.000 người và 50.000 nhân viên hải quân ngoài khơi.

21 tháng Tư: Tàu sắt số 69 có trọng tải 100 tấn, do thuyền trưởng Nguyễn Vũ Phúc chỉ huy khởi hành tại Đồ Sơn, mang theo 61,093 tấn hàng. Đến đêm 28 tháng 4 tàu cập bến Vàm Lũng. Đây là chuyến giao hàng thứ 8 của Tàu 69 cho chiến trường miền Nam.

24 tháng Tư: Tàu 100 với 17 thủy thủ, do Thuyền trưởng Lê Minh Sơn và Chính trị viên Nguyễn Hữu Tương chỉ huy, rời bến Bình Động chở 62,605 tấn vũ khí cho Cà Mau.

Tháng Bảy: Trung ương Cục quyết định thành lập Đoàn Hậu cần 17, chuyên trách việc tổ chức tiếp nhận hàng chi viện từ miền Bắc qua cảng Sihanoukville vào B2, tức Nam Bộ.

Tháng Mười một: Nhà Trắng chấp thuận cho mở rộng danh sách các mục tiêu ném bom.

Mặt trận Giải phóng đề nghị ngừng bắn 48 tiếng trong các ngày lễ Noel, năm mới và tết (8-12/2). Chính quyền Sài Gòn đồng ý.

Tháng Mười hai: Mỹ ném bom, bắt đầu các cuộc đánh lớn vào các mục tiêu khu vực sát Hà Nội.

Lực lượng quân đội Mỹ lên tới 389.000.

1967

Tháng Năm: Lần đầu tiên quân đội Mỹ và Nam Việt Nam tiến vào khu phi quân sự.

22 tháng Sáu: Lực lượng quân đội Mỹ đạt 463.000 người. Lực lượng Giải phóng được phỏng đoán là 294.000 người, bao gồm cả 50.000 quân chính quy Bắc Việt Nam.

3 tháng Tám: Tổng thống Johnson thông báo tăng quân đội ở Việt Nam lên đỉnh cao là 523.000.

8 tháng Tám: Tổng thống Johnson thông qua việc oanh tạc các mục tiêu mới.

27 - 29 tháng Mười hai: Sihanouk tuyên bố sẽ yêu cầu quân tình nguyện từ Trung Quốc và các nước Cộng sản khác, nếu quân đội Mỹ vượt biên giới vào Campuchia. Trung Quốc tỏ ra sẵn sàng ủng hộ Campuchia nếu Mỹ mở rộng chiến tranh vào đất nước này.

1968

21 tháng Giêng: Mở đầu Chiến dịch Khe Sanh.

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

30 tháng Giêng: Mở đầu cuộc Tổng tiến công Tết Mậu Thân.

Tháng Hai: Đoàn 125 phải tạm thời đình chỉ hoạt động để tìm hướng giải quyết khó khăn.

20 tháng Tư: Công trường 18 được thành lập với nhiệm vụ chuyên trách việc xây dựng hệ thống ống dẫn xăng dầu.

27 tháng Sáu: Quân Mỹ rút khỏi căn cứ Khe Sanh sau 77 ngày chiếm giữ.

10 tháng Tám: Tuyến ống dẫn dầu (được mang mật danh là X-42) dài 42 km, từ Nam Thanh (Nam Đàn, Nghệ An) tới Nga Lộc (Can Lộc, Hà Tĩnh), bắt đầu hoạt động.

24 tháng Tám: Bộ Quốc phòng ra Quyết định số 95/QĐ-QP thành lập Cục Xăng dầu thuộc Tổng cục Hậu Cần.

31 tháng Mười: Tổng thống Johnson tuyên bố "Mỹ sẽ ngừng mọi cuộc bắn phá của không quân, hải quân và pháo binh" chống Bắc Việt Nam kể từ ngày 1 tháng Mười một.

1969

20 tháng Giêng: Nixon lên làm Tổng thống Mỹ, đề ra chiến lược "Việt Nam hóa" chiến tranh.

Tháng Ba: Công trường 18 tiếp tục thực hiện đoạn ống từ Nà Tông đến Ka Vát.

9 tháng Chín: 3 sư đoàn quân đội Sài Gòn (Sư đoàn 21, Sư đoàn 9 và Sư đoàn 7) đã thực hiện cuộc hành quân Cửu Long chà xát các vùng Tri Tôn, Tịnh Biên, Hà Tiên, Châu Đốc, Bảy Núi, Vĩnh Tế, Vĩnh Trường... nhằm ngăn chặn những đoàn vận chuyển từ biên giới về miền Tây.

4 tháng Mười một: Tuyên bố kế hoạch Việt Nam hóa chiến tranh của Nixon.

1970

21 tháng Giêng: Tàu 146 do Lê Xuân Mậu làm thuyền trưởng, Huỳnh Trung làm Chính trị viên, chở 60 tấn vũ khí vào Bến Tre đã đụng tàu đối phương, 10 thủy thủ hy sinh.

24 tháng Hai - 10 tháng Ba: Lonol ở Campuchia tiến hành đối tiền Riel.

18 tháng Ba: Mỹ đã giúp nhóm Lonol và Sirik Matak tiến hành đảo chính lật đổ chế độ Sihanouk, nhằm xóa bỏ nền trung lập của Campuchia.

22 Tháng Sáu: Nữ bác sĩ Đặng Thùy Trâm hy sinh trong một trận càn ở Đức Phổ.

Tháng Bảy: Bộ chỉ huy miền (Ban cán sự K) đã quyết định thành lập Đoàn 770 chuyên trách việc tiếp nhận và vận chuyển hàng từ Đông Bắc Campuchia về Nam Bộ.

7 tháng Tám: Cảng Sihanoukville ngừng tiếp nhận các tàu của miền Bắc Việt Nam.

15 tháng Mười: Đường hàng không dân dụng Hà Nội - Moskva chính thức bay thường xuyên.

1971

30 tháng Giêng - 23 tháng Ba: Chiến dịch phản công đường 9 - Nam Lào, đánh bại cuộc hành quân "Lam Sơn 719", nhằm cắt ngang hệ thống đường Hồ Chí Minh.

27 tháng Hai - 1 tháng Tư: Chiến dịch phản công đánh bại cuộc hành quân "Quang Trung 4".

Tháng Năm: Tiếp tục xây dựng mạng đường kín (đường K): Đến đầu mùa khô 1971-1972, đã có 778 km chạy đường kín.

20 tháng Bảy: Thành lập các Bộ Tư lệnh khu vực thuộc Bộ Tư lệnh Đoàn 559.

14-20 tháng Chín: Sư đoàn 21 quân đội Sài Gòn đã mở cuộc hành quân phản kích quân dân U Minh như "một cố gắng lớn để giành lại vùng này".

1972

26 tháng Ba - 4 tháng Tư: Chiến thắng Tây Nguyên.

30 tháng Ba - 3 tháng Tư: Chiến thắng lớn ở mặt trận Trị - Thiên.

30 tháng Ba - 14 tháng Tư: Giải phóng Kon Tum.

6 tháng Tư: Mở đầu cuộc chiến tranh phá hoại ra miền Bắc lần thứ hai.

16 tháng Tư: Mỹ ồ ạt đánh phá suốt dọc bờ biển từ Nghệ An đến Đồ Sơn, Hải Phòng, Hà Nội.

24 tháng Tư: Tàu 645 do thuyền trưởng Lê Hà và Chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu chỉ huy vào Cà Mau, bị vây bắt và buộc phải phá tàu.

8 tháng Năm: Mỹ đánh mìn cảng Hải Phòng cùng tất cả các cảng khác, cho tàu chiến bao vây vùng biển miền Bắc.

25 tháng Chín: Hoàn thành tuyến đường này T-72. Toàn bộ công trình có 4 đường ống song song, dài 368 km, có thể đồng thời bơm cả xăng và diesel.

21 tháng Mười hai: Mỹ cho máy bay B.52 đánh phá Hà Nội, Hải Phòng.

Đêm 24 tháng Mười hai: Nixon ra lệnh ngừng các cuộc ném bom miền Bắc.

1973

15 tháng Giêng: Mỹ tuyên bố chấm dứt toàn bộ việc ném bom, bắn phá, thả mìn miền Bắc nước ta.

23 tháng Giêng: Ký tắt Hiệp định về chấm dứt chiến tranh, lập lại hoà bình ở Việt Nam tại Paris.

27 tháng Giêng: Hiệp định về chấm dứt chiến tranh đã được chính thức ký kết tại Paris.

1 tháng Ba: Thành lập ủy ban Kinh tế hỗn hợp Việt Nam và Hoa Kỳ theo Hiệp định Paris.

Tháng 9: Thủ tướng Fidel Castro sang thăm Việt Nam và có vào thăm đường Trường Sơn.

27 tháng Mười một: Thuyền trưởng Tư Mau trực tiếp lái con tàu chở Lê Đức Anh ra Bắc.

20 tháng Ba: Thành lập Lữ đoàn 316 đặc công - biệt động tại miền Đông Nam Bộ.

15-20 tháng Tư: Quân và dân Gia Lai tiến công tiểu đoàn 82 biệt động biên phòng.

16 tháng Năm: Tiến công căn cứ Đắc Pét (cách thị xã Kon Tum 80 km), xóa bỏ điểm chốt cuối cùng trên đường 14

8 tháng Tám: Tổng thống R. Nixon từ chức do dính líu đến vụ Watergate. 6 tháng sau, Quốc hội Mỹ từ chối viện trợ tài chính cho Sài Gòn.

13 tháng Mười hai 1974 - 6 tháng Giêng 1975: Chiến dịch đường số 14, giải phóng hoàn toàn tỉnh Phước Long.

1975

17 tháng Hai: Đại tướng Võ Nguyên Giáp gửi điện khen ngợi bộ đội xăng dầu.

10 tháng Ba: Quân chính quy miền Bắc tấn công Buôn Mê Thuột.

24 tháng Ba: Toàn bộ Tây Nguyên được giải phóng.

25 tháng Ba: Cố đô Huế, thị xã Tam Kỳ, Quảng Ngãi được giải phóng.

26 tháng Ba: Giải phóng Chu Lai.

29 tháng Ba: Quân giải phóng tiến vào Đà Nẵng.

31 tháng Ba: Giải phóng Nha Trang.

3 tháng Tư: Giải phóng vịnh Cam Ranh

10 tháng Tư: Bộ Tư lệnh Hải quân điều 3 tàu vận tải 673, 674, 675 (Trung đoàn 125) từ Hải Phòng vào Đà Nẵng.

14-29 tháng Tư: Chiến dịch tổng công kích giải phóng Sài Gòn được mang tên "Chiến dịch Hồ Chí Minh".

Đoàn 371 chở đặc công Quân khu V tiến ra Trường Sa. Giải phóng các đảo Trường Sa do quân đội Sài Gòn chiếm đóng.

18 tháng Tư: Người Mỹ di tản khỏi Sài Gòn.

30 tháng Tư: Giải phóng Sài Gòn.

BẢNG CHỈ MỤC

A

Abrams, 76, 77, 269, 334, 358
AC-130, 81, 82, 86, 96, 97, 98
Air Cambodia, 7, 279, 282
AK, 215, 223, 241, 248, 251, 300
AM, 7, 297, 298, 299, 305, 307, 308, 310, 311, 313, 315, 319, 328, 333
Anh Bảo, 300, 301, 323
Áo giáp, 93, 94, 98
Áp Bắc, 249, 250, 363

B

B.29, 7, 295, 296, 297, 298, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 309, 313, 314, 322, 323, 324, 325, 332, 333, 334
B.40, 215, 238, 241, 248
B.41, 215, 238, 241, 248
B.52, 70, 77, 79, 80, 94, 106, 209, 261, 265, 343, 366, 370
Ba Gia, 64, 250
Ban Kinh - Tài, 259, 307, 319, 328,
Ban Tài chính đặc biệt, 310, 311, 323
Bến K. 15, 178
Bến Quang, 147, 151, 153
Bình Giã, 64, 220, 251
Bình trạm, 77, 102, 106, 125, 140, 355
Bồ Đề, 164, 165, 194, 197, 226, 231
BOC, 300, 301, 323, 324
Bom bi, 83, 84, 111
Bom điện quang, 83
Bom nổ chậm, 86
Bom thông minh, 103
Bông Văn Dĩa, 32, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 192, 342, 345, 361, 362
Bốt Lũ, 48, 49
Bù Gia Mập, 42, 138, 151, 152, 153

C

C100, 199, 202, 203, 304, 306
C.130, 311, 312, 318, 320, 321, 324
Ca Văn Thỉnh, 21, 30, 258

Cát Bi, 276, 279
Cầu treo, 107
Cây nhiệt đới, 74
CKC, 248
Cọc tiêu sống, 103
Cối (súng), 120, 205, 236, 238
Con dấu, 172, 173, 174
"Con rệp", 69
Chế biến tiền, 296
Công sự di động, 97
Công trường, 49, 50, 34, 135, 136, 138, 139, 156
Cơ yếu 170, 184, 185, 186, 187

D

Dân công hỏa tuyến, 64, 65
Dân Sanh, 277, 278, 294, 295, 296, 301, 302
Dốc Bút, 25, 29

D

Đặng Thùy Trâm, 88, 119, 227, 228, 350, 368
Đặng Tính, 131, 133
Đặng Văn Thanh, 176, 188, 189, 191, 212, 213, 214, 225, 240
Đình Đức Thiện, 115, 140, 141
Đoàn 17, 260, 262, 263, 264
Đoàn 371, 240, 246, 372
Đoàn 559, 46, 48, 50, 52, 54, 55, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 72, 93, 94, 107, 110, 115, 120, 121, 122, 126, 127, 131, 147, 151, 152, 233, 274, 276, 277, 304, 305, 306, 328, 334, 360, 361, 369
Đoàn 759, 159, 160, 161, 164, 166, 168, 175, 205, 206, 210, 211, 249, 334, 360, 362, 363, 364
Đoàn 919, 7, 275, 276, 278
Đoàn 950, 184, 199
Đoàn 962, 181, 187, 198, 222, 224, 232, 244, 245, 251, 252, 349, 362
Đội đặc nhiệm, 205
Đồ Sơn (bến), 160, 161, 165, 167, 170, 171, 212, 221, 228, 229
Đồng Sĩ Nguyên, 357
Đồng Trường Sơn, 28, 58, 138, 147, 150, 276
Đức Phương, 261
Đường Ngầm, 80, 104
Đường 9, 29, 54, 55, 57, 58, 63, 64, 82, 95, 139, 143
Đường ống xăng dầu, 141, 150
Đường thượng, 28

E

Eo Lỏi, 188, 194
Eurobank, 288, 324, 325

F

Fidel Castro, 68, 128, 129, 370
FM, 7, 15, 299, 310, 311, 312, 313, 315, 319, 322, 323, 327, 328, 333

G

Ghe hai đáy, 190, 192, 193
Ghe đục, 192
Giấy tờ giả, 182 .
Gửi thồ, 13, 55, 57, 62, 63, 66, 320

H

Hắc Lý, 260, 261, 269, 271, 272
Hải Nam, 35, 163, 179, 180, 244
Hạm đội 7, 69, 205, 207, 217, 220
Hạm đội nhỏ trên sông, 207, 209, 210, 248
Hàng rào McNamara, 71, 90
Hậu Thủy, 179, 244
Hilsum. Ch, 308
Hồ Chí Minh, 9, 10, 11, 13, 14, 20, 21, 28, 29, 30, 31, 38, 43, 44, 45, 48, 50, 52, 64, 65, 70, 76, 82, 83, 90, 91, 92, 94, 121, 125, 126, 127, 130, 131, 151, 153, 154, 155, 159, 163, 164, 177, 211, 249, 252, 261, 305, 314, 335, 338, 343, 344, 350, 355, 356, 357, 365, 369, 372
Hồ Tàu, 184

I

Igloo White, 72, 90
IL. 16
Island Tree, 77

J

Johnson, 90, 341, 358, 363, 364. 367

K

K.44, 248
Kavat
Khe Hò, 52, 360
Khe Sanh, 28, 59, 94, 36
Khe Ve, 61, 63
Kho "gửi dân", 187
Kim Lũ, 48, 49, 56, 360
Kontum, 66, 138, 147, 151, 241, 277

L

Lam Sơn, 91, 92, 96, 369
Láng Nước, 181, 184
Làng Ho, 65, 276
Lao Bảo, 5 9
Laser, 79

Lê Duẩn, 26, 59, 130, 163, 165, 172, 176, 180, 186, 243, 253
Lê Văn Một, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 176, 178, 212, 213, 214, 238, 248, 342, 350
Lót đường, 246, 247, 307, 317
Lùm Bùm, 262
Lữ Minh Châu, 271, 272, 290, 314, 315, 316, 317, 318, 320, 322, 346, 355
Lữ Văn Buôi, 320, 321, 322

M

Mã Đà, 24, 29
Mai Hữu Ích, 15, 260, 296, 297, 298, 300, 305, 310, 311, 313, 332, 333, 355
Mai Trọng Phước, 141, 142, 143, 144, 151, 154, 155
Mỗi giả, 104
Mụ Già, 65, 76, 138, 147, 155
Mười Phi, 15, 269, 270, 271, 272, 273, 290, 291, 292, 293, 294, 298, 307, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 318, 319, 322, 330, 335, 355
Mười Thợ, 163
Mường Phìn, 59, 65, 276

N

N.2683, 269, 271, 272, 298, 311, 312, 314, 315, 320, 323, 328, 334, 335
Narodnybank, 324, 326, 334
Ngô Tấn Nhơn, 21, 22, 23, 24, 25, 31
Nguyễn Duy Trinh, 24, 25, 27, 33
Nguyễn Khang, 106, 107
Nguyễn Kỳ Phong, 15, 69, 70, 77, 86, 91, 125, 154, 155, 268, 269, 284,
Nguyễn Thị Định, 29, 30
Nguyễn Thúy Nga, 180, 181, 253
Nguyễn Việt Phương, 43, 47, 52, 55, 56, 58, 64, 67, 68, 72, 83, 90, 92, 94, 99, 107, 108, 109, 115, 122, 126, 129, 131, 139, 140, 141, 152, 154, 261, 276, 356, 357
Nhật Hồng, 290, 300, 301, 302, 303, 313, 316, 322, 323, 324, 333
Ngư Long (Cty), 232
Nixon, 72, 91, 336, 337, 358, 368, 370, 371

O

Ó đêm, 54

P

Phạm Văn Đồng, 22, 23, 27, 33, 44, 28, 53
Phạm Văn Trà, 338, 339
Phạm Văn Xô, 290, 335
Pháo sáng, 224
Phòng không, 64, 65, 71, 75, 89, 90, 92, 98, 99, 110, 112, 182
Phương Đông 1, 165, 168, 212, 238, 362
Prados. J, 74

Q

Năm đường mòn Hồ Chí Minh

Quá cảnh, 6, 7, 274, 275
Quân y, 241
Quảng Châu, 13, 35, 38, 163, 279, 300, 301, 305, 324
Quỹ Ngoại tệ đặc biệt, 276, 280, 281, 282, 288, 315

R

Rạch Chanh, 193, 194, 213
Rạch Gốc, 165, 181, 188, 191, 192, 194, 227
Sân bay, 69, 262, 264, 266, 267, 268, 269, 287
Sensor, 69, 73, 100, 101, 147
Sê pôn, 82
SLGINT, 107, 108, 358
Síhanouk, 128, 129, 258, 259, 260, 269, 280, 305, 358, 367, 368
Sihanoukville, 6, 38, 92, 256, 258, 259, 260, 261, 267, 268, 274, 284, 335, 366, 368

T

Tà Khổng, 85, 276, 277
Tàu 100, 226, 366
Tàu 41, 215, 225, 226, 236, 364, 365
Tàu 69, 223, 225, 366
Tàu không số, 12, 149, 151, 162, 167, 170, 175, 180, 182, 183, 209, 227, 236, 240, 289, 327, 332
Tây Trường Sơn, 21, 24, 26, 28, 52, 59, 63, 64, 106, 110, 138, 147, 148, 150, 151, 153, 233, 277
Thanh niên xung phong, 264, 265, 350, 357
Thả dù, 261, 262
Thảm báo, 57, 70, 71, 73, 74, 86, 93, 99, 100
Thông tin, 18, 20, 349, 350
Tiền riel, 255, 256, 282, 284, 317
Tiền Z, 311, 313
Trần Chí Năng, 271, 273, 274
Trục thẳng, 249
Trương Thái Ất, 179, 211, 245, 247, 252, 345
Túc Mía, 263, 264, 272
Tư Cam, 259, 271, 272, 273, 281, 282
Tư Mau, 162, 165, 176, 223, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 263, 342, 362, 370
Tư Trần An, 311, 312, 313, 318

U

U Minh, 166, 173, 186, 199, 152
U tàu 178. 185. 220

V

Vàm Lũng, 165, 168, 170, 192, 193, 194, 212, 219, 223, 224, 232, 344, 362, 366
Vân Kiều, 26, 29
Vận tải bán công khai, 200
Vận tải công khai, 200
Vĩnh Tế, 263, 264, 265, 266, 343, 368
Vitthulu, 261, 262

Võ Bẩm, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 57, 59, 65, 160, 277, 357

Võ Nguyên Giáp, 93, 95, 99, 130, 131, 133, 140, 141, 146, 154, 171, 212, 218, 239, 243, 254, 276, 371

Võ Văn Kiệt, 12, 27, 28, 34, 35, 130, 184, 243, 244, 253, 338, 339, 349

Voi 20, 55, 62

Vũng Rô, 6, 181, 194, 205, 206, 212, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 231, 232, 234, 246, 259, 263, 319, 364, 365

W

Westmoreland, 91, 206, 217

X

Xưởng cưa, 277

Y

Y tá, 213, 251, 253

Y tế Trường Sơn, 213, 251, 253