

Phan Trọng Tuệ - Vị Tư lệnh đầu tiên của Đường Trường Sơn huyền thoại

(Hồi ký của đồng chí Phan Trọng Tuệ và các cộng sự)

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

wWw.VietLion.Com



Lời giới thiệu

Cách đây vừa đúng 25 năm (1984-2009), Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ lúc này còn minh mẫn, đang trong trạng thái đầy phấn chấn về kỷ tích đường Trường Sơn mà có thời ông được Bác Hồ, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương giao trọng trách cho ông đi mở đường cơ giới trên dãy núi Trường Sơn hùng vĩ. Được sự giúp đỡ của hai cán bộ Nhà xuất bản GTVT là Nghiêm Đa Văn (đã mất) và Đức Ngọc, cuốn hồi ký: "Mùa mưa Trường Sơn 1965" của ông đã được chấp bút đầy đủ theo nội dung lời kể của ông.

Ngày 19-5 năm nay là ngày lễ trọng thể kỷ niệm 50 năm mở đường Trường Sơn đi cứu nước. Được sự đồng ý của bà Phan Thị Gia Liên, con gái cố Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ, chúng tôi tổ chức thực hiện cuốn hồi ký này nhằm góp phần để đồng bào bạn đọc có dịp ôn lại truyền thống dũng cảm quên mình của hàng vạn cán bộ, công nhân, thanh niên xung phong và chiến sĩ Quân đội nhân dân Việt Nam chiến đấu mở đường vận chuyển binh lực với các loại hàng hóa, vũ khí, trang thiết bị, xăng dầu... chi viện cho tiền tuyến, góp phần quan trọng cho công cuộc giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Để góp phần cho cuốn hồi ký thêm sinh động, phong phú, chúng tôi đã mời nguyên Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Nguyễn Tường Lâm, người một thời là Phó Tư lệnh Đoàn 559, cùng một số đồng chí từng công tác với Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ thời gian ở Trường Sơn. Những đồng chí này khi vào Trường Sơn còn phơi phới tuổi thanh xuân thì nay đều đã trên dưới 80 tuổi rồi. Do thời gian chuẩn bị quá gấp nên chúng tôi chưa có điều kiện tiếp xúc và thu thập được hết các tư liệu của nhiều người có tâm huyết muốn gửi in trong dịp này. Chúng tôi hy vọng sẽ nhận bổ sung và tái bản vào lần sau.

Xin trân trọng cảm ơn Thiếu tướng, Nhà văn Hữu Ước - Tổng biên tập Báo Công an nhân dân, cùng các cộng sự của ông đã biên tập và hỗ trợ xuất bản cuốn hồi ký "Phan Trọng Tuệ: Vị Tư lệnh đầu tiên của đường Trường Sơn huyền thoại".

Trân trọng giới thiệu cuốn sách cùng bạn đọc.

BÌNH TÂM

Nguyên Thứ trưởng Bộ GTVT

MÙA MƯA TRƯỜNG SƠN 1965

PHAN TRỌNG TUÊ

(Nguyên Ủy viên Trung ương Đảng

Nguyên Phó Thủ tướng Chính phủ

Nguyên Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Kiểm Tư lệnh và Chính ủy Bộ Tư lệnh 559)

Tôi còn nhớ, vào tháng 4 năm 1965, Tổ chức Đường sắt quốc tế OCZD của các nước xã hội chủ nghĩa họp cấp Bộ trưởng tại Hà Nội. Đó là phiên họp hàng năm tại thủ đô các nước thành viên. Là nước chủ nhà lần này tôi phải chủ tọa hội nghị.



Đại tướng Võ Nguyên Giáp và ông Phan Trọng Tuệ thăm thanh niên xung phong làm đường Trường Sơn

Vào năm 1964 và đầu năm 1965 phong trào cách mạng ở miền Nam đang chuyển sang giai đoạn mới. Bọn ngụy quân đang trên đà tan rã, mặc dầu ở miền Nam lúc bấy giờ đã có tới 20.000 cố vấn quân sự Mỹ trực tiếp chỉ huy quân đội ngụy để đàn áp cách mạng, thực hiện chiến tranh đặc biệt của Mỹ; mà cuộc chiến tranh này hiện đang bị phá sản thảm hại bởi phong trào đồng khởi của đồng bào miền Nam. Đế quốc Mỹ phải thay đổi chiến lược chiến tranh để hòng cứu vãn tình hình.

Chúng đang chuẩn bị những âm mưu đen tối hòng lừa bịp nhân dân Mỹ và thế giới để từng bước cho quân Mỹ đổ bộ vào miền Nam trực tiếp đánh phá phong trào cách mạng, hà hơi tiếp sức cho bọn nguy quân, nguy quyền đang giãy chết. Thực chất, đó là cách thực hiện chiến lược chiến tranh cục bộ của Mỹ. Ngày 1-8-1964, chúng đã gây ra sự kiện Vịnh Bắc Bộ để lấy cớ thực hiện âm mưu đen tối của chúng. Ngày 5-8-1964, chúng cho máy bay đánh phá thị xã Hòn Gai, Vinh và đưa quốc hội Mỹ thông qua việc trả đũa đó. Ngày 2-3-1965 chúng đã đổ bộ 3.500 lính thủy đánh bộ Mỹ lên Đà Nẵng, nâng quân số Mỹ có mặt ở miền Nam lên 27.000 tên. Tháng 4-1965, Hội đồng An ninh quốc gia Mỹ quyết định chính thức đưa quân Mỹ vào tham chiến ở miền Nam Việt Nam và cùng tháng, hội nghị chiến lược của Mỹ họp ở Honolulu, chúng đã nhất trí phải tăng quân Mỹ lên đến 820.000 hòng cứu vãn được tình hình. Và cuối cùng chúng phải bộc lộ bộ mặt xâm lược: ngày 2-3 năm ấy, chúng bắt đầu leo thang đánh phá bằng máy bay liên tục ra miền Bắc, đến vĩ tuyến 20, với một mức độ khá ác liệt. Cái gọi là "để trả đũa", thực tế là leo thang chiến tranh xâm lược ra miền Bắc bằng không quân để ngăn chặn miền Bắc chi viện cho miền Nam. Hầu hết các hệ thống cầu cống trên đường số 1 từ Vĩnh Linh ra tới nam Thanh Hoá đã trở thành mục tiêu đánh phá dữ dội. Nhiều cầu cống trên các trục đường sang nước Lào anh em cũng đã bị phá hỏng. Có ngày đang chủ trì cuộc họp, tôi đã được báo cáo của đại diện Bộ Giao thông vận tải từ Khu 4 về rằng số lượng cầu bị máy bay phản lực Mỹ phá sập trong ngày hôm đó lên đến 22 chiếc lớn nhỏ.

Tan phiên họp là tôi phải lao ngay vào việc chỉ đạo lên kế hoạch khắc phục các phương tiện vượt sông lúc đó rất thiếu để thông đường.

Cử thêm người thêm cán bộ kỹ thuật, thêm phương tiện vào tuyến lửa Khu 4. Một vài phiên họp của hội nghị quốc tế này phải tạm ngừng vì có điện báo cho biết máy bay phản lực Mỹ đang lảng vảng ở phía nam và phía đông bầu trời Hà Nội... Hội nghị vẫn tiến hành theo chương trình. Các Bộ trưởng bạn được thông báo sơ lược tình hình chiến sự từng ngày rất ngạc nhiên vì phong thái bình tĩnh trong chiến đấu của ta. Theo tục lệ hiếu khách và chương trình của ta, chúng tôi vẫn đưa các Bộ trưởng ra thăm Vịnh Hạ Long, một thắng cảnh đẹp nhất của đất nước. Các bạn cũng đã biết rằng trên bầu trời Hạ Long năm ngoái máy bay Mỹ đã láo xược leo thang ném bom và đã bị trừng trị đích đáng và hiện giờ ở phía nam Hà Nội máy bay Mỹ đang oanh tạc các cầu đường; còn ở ngoài khơi những hòn đảo thiên nhiên đẹp như chuỗi ngọc kia, hạm đội 7 của Mỹ đang đưa nhiều chiến hạm lăm le khóa chặt đường biển của ta... Ngày cuối của hội nghị, tin điện trực chiến cho biết, địch đã đánh sập cầu Đò Lèn và oanh tạc dữ dội cầu Hàm Rồng. Được sự đồng ý của trên, tôi tranh thủ đưa một số Bộ trưởng đến tận nơi để tố cáo tội ác của giặc Mỹ, đồng thời kêu gọi sự ủng hộ thiết thực về tinh thần cũng như vật chất kỹ thuật của ngành Giao thông vận tải các nước bạn giúp ta đánh Mỹ.

Nửa đêm đến Đò Lèn, chúng tôi đã thấy anh em công nhân khẩn trương bắc cầu phao làm đường tránh. Một bên phà đã chiến đang được gấp rút thiết lập. Đồng chí Thứ trưởng Nguyễn Tường Lân, thường trực của Bộ tại Khu 4, từ khi giặc Mỹ đánh phá miền Bắc cũng đã có mặt. Vì đường chưa thông được xe ô tô, anh đã đạp xe đạp từ Hàm Rồng ra chỉ đạo ở đây, rồi lại đạp xe vào Hàm Rồng để bàn phương án phối hợp tác chiến với các đơn vị pháo, các đơn vị dân quân chiến đấu bảo vệ cầu...

Trong thời gian hội nghị quốc tế, tôi cũng như tất cả anh chị em trong Bộ đã quen với nếp sống chiến đấu, nên ban ngày tôi điều khiển hội nghị quốc tế, tối về hội ý Bộ và phân công trực ban chiến đấu.



Gia đình ông Phan Trọng Tuệ (ảnh chụp năm 1966). Từ trái qua: Phan Vi Linh (con gái cả), ông Phan Trọng Tuệ, bà Nguyễn Thị Thanh Xuân (vợ), Phan Thị Gia Liên (con gái)

Hội nghị kết thúc được mấy ngày thì tôi được lệnh triệu tập họp Quân ủy Trung ương. Đồng chí Văn thay mặt Quân ủy phổ biến nhiệm vụ mới của tôi, do Bộ Chính trị quyết định. Tôi tham gia Quân ủy Trung ương giữ nhiệm vụ Chính ủy, kiêm Tư lệnh Bộ Tư lệnh 559 (tương đương một quân khu). Với trách nhiệm là một sĩ quan Quân đội nhân dân kết hợp với cương vị hiện tại là Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, với cương vị này, tôi có điều kiện huy động mọi lực lượng và tiềm năng của hai Bộ, mở rộng đường Trường Sơn, từ đường chủ yếu là đi bộ và gửi thồ đến hệ thống xe cơ giới kéo pháo đi lại suốt tuyến vào cả hai mùa, nhằm đẩy mạnh việc chi viện cho cách mạng miền Nam, tiến lên một bước ngoặt mới để đối phó với chiến lược chiến tranh cục bộ của đế quốc Mỹ, đang chuẩn bị thực hiện ở miền Nam. Nhiệm vụ bắt đầu từ mùa mưa năm ấy và trước mắt là phải tăng nhanh khối lượng vận chuyển hàng cấp tốc chi viện cho các chiến trường từ Trị Thiên, Khu 5, Tây Nguyên, Nam Bộ...

Đây là nhiệm vụ khó khăn vì tôi đã biết mùa mưa Trường Sơn từ lâu nay vẫn là một cản trở rất lớn, thậm chí còn làm ngưng trệ mọi hoạt động vận tải ngay cả trên các tuyến đường đá của thời Pháp xây dựng. Còn đường đất thì tất nhiên, mùa mưa sẽ làm cho đường sinh lầy, trơn trượt, sẽ cản trở nhiều hơn. Đương nhiên, tôi vẫn phải đảm bảo thông suốt giao thông vận tải ở hậu phương với

cương vị phụ trách Bộ Giao thông vận tải, hậu phương trực tiếp của Đoàn 559 là Khu 4. Vì vậy giao thông vận tải ở Khu 4 phải đảm bảo trong mọi tình huống, để hợp đồng vận chuyển xây dựng chân hàng cho Đoàn 559, đồng thời phải vận chuyển kịp thời cho lực lượng quân sự bảo vệ cầu đường và nhu cầu thiết yếu của nhân dân để đảm bảo cho sản xuất. Lực lượng phòng không của ta lúc này có hạn và lực lượng dự phòng cầu phà của ngành Giao thông cũng chưa nhiều. Trong khi đó địch đánh phá tương đối ác liệt và tập trung vào cầu đường, nhà ga. Để đối phó với tình hình ấy, ta đã đề ra và thực hiện tốt khẩu hiệu kiên trì là: "Địch phá, ta sửa ta đi". "Địch lại phá, ta lại sửa ta đi". Nhưng dầu sao khẩu hiệu ấy vẫn mang tính chất bị động. Bộ Giao thông vận tải chúng tôi đang chuẩn bị khăn trương tạo ra thế chủ động, nay nhận thêm nhiệm vụ này, việc phối hợp hoạt động có thuận lợi giữa Bộ Quốc phòng và Đoàn 559 với Bộ Giao thông vận tải, song rất nặng nề và phạm vi lãnh đạo rất rộng.

Nhận nhiệm vụ, tôi cấp tốc họp ngay Bộ Tư lệnh mới thành lập. Cùng làm việc với tôi có Đại tá Vũ Xuân Chiêm, hiện nay là Trung tướng, vốn là bạn tù với tôi tại Côn Đảo. Anh Chiêm là Phó Chính ủy; Đại tá Vũ Văn Đôn là Tham mưu vận tải; Đại tá Diêu làm Tham mưu công binh; Đại tá Võ Bẩm, hiện nay là Thiếu tướng đã nghỉ hưu, vốn là người có công khai đường mở tuyến thành lập Binh đoàn Trường Sơn từ những ngày đầu, nay là Phó Tư lệnh của Bộ Tư lệnh mới. Tôi được biết anh Võ Bẩm là người đã trực tiếp nhận lệnh của Bộ Chính trị do đồng chí Nguyễn Văn Vịnh thay mặt Quân ủy Trung ương truyền đạt lại là đi mở đường vào đúng ngày 19 tháng 5 năm 1959, ngày sinh của Bác. Vì thế mà sau này, ngày tháng đáng ghi nhớ, đây vinh dự này được lấy làm phiên hiệu cho đơn vị và đặt tên cho đường là: Đường Hồ Chí Minh.

Tôi được cấp trên giao nhiệm vụ mới là rất khó khăn nhưng cũng rất vinh quang phấn khởi. Là một cán bộ quân sự miền Nam tập kết, lại là người phụ trách công tác giao thông vận tải, không còn vinh dự nào lớn lao bằng được trực tiếp mở đường chi viện cho cách mạng miền Nam thân yêu...

Tôi vốn là cán bộ quân sự, đến năm 1960 được Đảng, Nhà nước giao làm nhiệm vụ Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, còn đang bỡ ngỡ trước việc phải tìm hiểu ở một ngành kinh tế kỹ thuật quan trọng vừa lớn về mặt địa bàn, vừa phức tạp về mặt quản lý và kỹ thuật. Chấp hành chỉ thị của Trung ương, trong tình hình nửa nước chưa được giải phóng, nước bạn cách mạng chưa thành công, Bộ chúng tôi đã quan tâm chỉ đạo các tuyến đường phía Bắc và Trung Lào để các đoàn xe C của Bộ tiếp tế cho cách mạng bạn. Đồng thời củng cố đường 15 vào Nam để phục vụ cho Bộ Quốc phòng, thực hiện chi viện cho miền Nam. Mở rộng các đường lâm trường, nông trường, phục vụ xây dựng chân hàng cho Đoàn 559 mà tôi cũng biết nó giờ đây đã thành một hệ thống đường mang tên Hồ Chí Minh, tuy chủ yếu vẫn còn gùi thồ ở phía tây Trường Sơn.

Con đường đã mang tính chất chiến lược xuyên Trường Sơn cả ở phía tây, để chi viện cho cách mạng miền Nam. Những năm 1960 - 1961 phong trào cách mạng đang lên cao, các Đảng bộ ở miền Nam đang phát huy Nghị quyết 15 năm 1959 của Trung ương Đảng. Từ phong trào đồng khởi 1-1960 ở Bến Tre đã bùng lên như vũ bão, giáng vào đầu Mỹ - Diệm, và lan ra khắp cả miền Nam. Mặt trận Dân tộc giải phóng miền Nam Việt Nam được thành lập, và ra mắt ngày 30 tháng 12 năm 1960, một bước ngoặt của cách mạng. Tháng 5 năm 1961, địch đã phải đề ra kế hoạch Sta-lây Tay-lo, lập 17.000 ấp chiến lược, để hòng đối phó lại tương quan lực lượng giữa ta và địch đang có sự thay đổi, có lợi cho ta.

Tôi hằng ao ước từ hậu phương tới tiền tuyến có nhiều tuyến đường chi viện, trên cơ sở tận dụng địa hình của đất nước để thực hiện nhiệm vụ chiến lược cho những ngành vận tải của giao thông, quốc phòng, vận chuyển trong chiến tranh, nhất là trong thời điểm lúc bấy giờ. Một ngày giữa năm 1961, tôi được đồng chí Phạm Hùng, Phó Thủ tướng mời lên Văn phòng Hội đồng Chính phủ để làm việc, sau đó có thêm đồng chí bên Bộ Quốc phòng cũng tới dự. Anh Phạm Hùng thay mặt Bộ Chính trị và Hội đồng Chính phủ thông báo cho chúng tôi biết những nét lớn về tình hình phát triển mạnh mẽ của cách mạng miền Nam, và nêu rõ yêu cầu chi viện gấp cho miền cực Nam bằng cách mở những con đường trên biển. Một số Đảng bộ miền Nam đã chuẩn bị sẵn bến bãi và đã cử những đồng chí vốn làm nghề sông nước dũng cảm bí mật vượt biển bằng thuyền đánh cá ra Trung ương xin vũ khí.

Anh Phạm Hùng nói rõ chủ trương đóng loại tàu đặc biệt có trọng tải hàng chục tấn, có sức máy mạnh, chạy được tốc độ cao, chịu được bão cấp sáu cấp bảy, nhưng phải giống thuyền đánh cá để tránh sự đánh hơi của địch. Tàu của lực lượng hải quân không thể tham gia được, dễ bị lộ vì kế hoạch này tuyệt đối bí mật. Tôi bên Giao thông vận tải lo thiết kế máy và đóng tàu. Bên Quân đội lo tổ chức bến bãi, chân hàng, thủy thủ đoàn và hải trình. Vật tư và kinh phí anh Phạm Hùng cấp từ quỹ đặc biệt. Tôi đề xuất việc giao cho Anh hùng Ngô Văn Năm phụ trách Viện Thiết kế tàu của Bộ Giao thông vận tải đảm nhận nhiệm vụ thiết kế. Anh Năm là cán bộ kỹ thuật của xưởng Ba Son chuyên thiết kế sửa chữa tàu thời Pháp thuộc. Để giữ bí mật, trừ các thủ trưởng trong đảng đoàn và anh Năm, còn các kỹ sư, công nhân trong xí nghiệp không được biết cụ thể mà chỉ cho biết là đóng loại tàu cho bên Quốc phòng để chống biệt kích và người nhái của địch lúc bấy giờ đang quấy phá ta ở ven biển. Bí mật được giữ rất nghiêm ngặt, nên đến bây giờ có kỹ sư và công nhân tham gia thiết kế đóng những con tàu đó, vẫn chưa biết là mình đã vinh dự tham gia vào việc tạo con đường mòn trên biển, có anh em còn gọi là đường Hồ Chí Minh trên biển.

Nhớ lại những ngày đầu kháng chiến chống Pháp khi tôi ở Bộ Tư lệnh Khu 9, khu tận cùng của đất nước, chúng tôi cũng đã tổ chức vận tải xin chi viện và nhận chi viện của Trung ương bằng đường biển và cho anh em sang cả Thái Lan mua vũ khí và vận động kiều bào yêu nước gửi người và vũ khí về nước tham gia kháng chiến. Tàu, thuyền thường cập bến ở Mũi Cà Mau, các vàm Gành Hào, Bảy Háp, sông Ông Đốc ở tỉnh Minh Hải, Bạc Liêu và tỉnh Bến Tre. Tổ chức tiếp tế chi viện này đã góp phần đáng kể vào việc xây dựng lực lượng vũ trang trong những năm đầu chống Pháp ở Chiến khu 9 và ở đồng bằng sông Cửu Long, Nam Bộ.

Tôi vô cùng phấn khởi, lo ngay việc thực hiện. Tôi mời anh Năm lên bàn bạc và giao nhiệm vụ. Tôi hỏi anh Năm xem nên giao cho xí nghiệp nào. Anh Năm cho biết trong tất cả các xí nghiệp đóng tàu của ngành Giao thông, nên chọn xí nghiệp 3 ở Hải Phòng do anh Đoàn Kim Quang làm Giám đốc. Vì ở đây tay thợ của anh em cao, có khả năng đóng tốt và đảm bảo. Đợt thiết kế đầu tiên hành làm loại gỗ tốt, mớn nước thấp, giống tàu đánh cá, đạt tốc độ trên 10 hải lý/giờ, chịu đựng được bão và mức độ gió cấp 7 và trọng tải gần 30 tấn. Nếu chất lưới lên tàu, thì hoàn toàn giống một tàu đánh cá loại lớn mà người ta thường gặp ở vùng biển Nam Hải.

Chuyến đầu tiên, tôi được vinh dự tiễn anh em tại Lý Nam Đế có thuyền trưởng là đồng chí Bông Văn Dĩa, quê ở Rạch Gốc (Bạc Liêu), Minh Hải, sau này được phong Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân, (đồng chí Dĩa mới mất năm 1981). Có chuyến chỉ huy là đồng chí Nguyễn Văn Khương, tức Khương Kèn, người Cần Thơ, Hậu Giang cũng là cán bộ cũ của Chiến khu 9 (đồng chí

Khuong đã hy sinh trong chiến tranh chống Mỹ ở chiến trường Nam Bộ).

Sau thắng lợi của những chuyến tàu gỗ đầu tiên, cấp trên yêu cầu Bộ Giao thông vận tải thiết kế và đóng tàu sắt trọng tải lớn hơn, có sức chịu đựng gió bão cao hơn, và sức ngựa mạnh hơn, với số lượng tàu nhiều hơn. Chúng tôi cố gắng hoàn thành nhiệm vụ, mà công đầu thuộc về Anh hùng Ngô Văn Năm và anh em cán bộ, kỹ sư, công nhân xưởng đóng tàu 3 Hải Phòng... Một lần anh Phạm Hùng gửi cho tôi một quả dừa. Anh cho biết đây là quả dừa từ Cà Mau. Anh em chở ra để nguy trang trên boong tàu và làm quà. Cầm quả dừa trên tay, tôi vô cùng xúc động. Tôi không dám ăn mà đem ươm cho nảy mầm. Tôi muốn đem trồng ở sân Bộ Giao thông vận tải, hoặc ở trước xưởng đóng tàu 3 làm kỷ niệm. Vì đây là một phần thưởng thâm lắng nhưng vô giá. Sau khi suy tính, sợ làm như thế sẽ bị lộ bí mật, nên tôi đem về trồng ở bờ ao xóm Thượng ở thôn Đa Phúc, xã Sài Sơn, dưới chân núi chùa Thầy, tỉnh Sơn Tây (nay là Hà Sơn Bình). Đó là quê của tôi. Đến nay cây dừa Cà Mau thấm tình nghĩa Bắc Nam vẫn rủ bóng xanh mát rượi và hàng năm đem hoa kết trái. Mỗi cho đến ngày đại thắng bà con quê tôi mới biết lai lịch đặc biệt của cây dừa thấm tình nghĩa Bắc Nam đó.

Khi được tham gia một phần vào kế hoạch mở đường trên biển, tôi vẫn hướng về phía Trường Sơn, còn gì vinh dự hơn là sau khi tham gia mở đường biển với khả năng của mình, tôi lại được giao trực tiếp mở rộng đường xuyên Trường Sơn (đường biển, sức vận chuyển sẽ bị hạn chế bởi hạm đội 7 của giặc Mỹ đã bao vây bờ biển). Việc mở đường Trường Sơn thành đường ô tô chạy suốt Bắc - Nam là rất cần thiết, đã trở thành một yêu cầu chiến lược để phục vụ kịp thời cho chiến trường miền Nam đang phát triển và để hỗ trợ nhau giữa đường biển và đường bộ. Thời cơ đã đến, lòng tôi rộn rã vì ước mơ đã đạt.

Nhớ lại, vào những năm 1946 đến 1947 khi là Chính ủy Bộ Tư lệnh Chiến khu 9 tôi đã được gặp các cán bộ từ Trung ương và tăng cường cho Khu 9 kể cho nghe con đường Trường Sơn, con đường thống nhất, con đường kỳ diệu nối liền Trung ương với miền Nam. Tôi luôn mơ ước có một dịp may nào đó được đặt chân lên con đường Trường Sơn ấy để ra Trung ương công tác, gặp Bác Hồ, gặp các đồng chí, đồng bào miền Bắc và thăm lại quê hương, gặp lại người mẹ hiền kính yêu vừa là đồng chí vừa cùng bị tù và bị trục xuất từ Lào về nước. Giữa năm 1949 khi ở Chiến khu Đ, Quân khu 7 miền Đông Nam Bộ, tôi thường được tiếp đón các đoàn vào ra trên con đường ấy và tôi được biết con đường xuyên Trường Sơn có qua một phần vùng tự do Khu 5; đó là con đường mà đồng chí Lê Đức Thọ, Thường vụ Ban Chấp hành Trung ương Đảng vừa đi vào để tăng cường cho lãnh đạo kháng chiến miền Nam. Năm 1950, tôi được tham gia đoàn đại biểu Nam Bộ ra dự Đại hội Đảng lần thứ 2 ở Chiến khu Việt Bắc. Tôi đã hy vọng được đặt chân đi xuyên rừng núi Trường Sơn trùng điệp, nhưng cũng không thành vì thời gian tại Việt Bắc gấp quá, nên phải đi đường khác. Thế là con đường Trường Sơn vẫn chỉ nằm trong mơ ước của tôi.

Cho đến năm 1955, tôi được vinh dự bảo vệ con đường giao liên ấy. Khi đó tôi là Trưởng đoàn Quân đội ta trong Ủy ban Liên hiệp đình chiến Trung ương thi hành Hiệp định Giơ-ne-vơ ở khu vực Vĩnh Linh. Tôi được lệnh phải bảo vệ các cửa khẩu của tuyến đường giao liên bí mật ở phía tây dãy núi Trường Sơn và góp phần đưa tin tức và nhân chứng những vụ vi phạm hiệp định Giơ-ne-vơ do Mỹ - Diệm gây nên, ra miền Bắc, để tố cáo trước dư luận tiến bộ trong nước và quốc tế. Và cũng qua các cửa khẩu bí mật đó, đưa cán bộ tập kết trở về, chủ yếu là Khu 5 và Trị Thiên, để củng cố lại các cơ sở cách mạng, củng cố lại phong trào đang bị Mỹ - Diệm phá hoại sau hiệp định Giơ-ne-vơ.

Tôi đã cùng tổ Liên hiệp đình chiến khu vực Vĩnh Linh, do các đồng chí Trần Chí Hiền, Hồ Sĩ Thân phụ trách, và cùng bộ phận cấp ủy Trị Thiên đóng ở Vĩnh Linh cố gắng tìm cách ngăn chặn những con mắt tò mò thiếu thiện chí của các thành viên có ác cảm với cách mạng trong Ủy ban giám sát quốc tế. Có lần vì bảo vệ con đường, tôi đã buộc lòng phải ra lệnh giật bộc phá làm hỏng một chiếc cầu đi lên phía Trường Sơn, để không cho xe của Đoàn xâm phạm vào khu vực có con đường mòn đang vận chuyển, trong đường dây giao liên bí mật lúc đó.

Đầu năm 1959, tôi được chuyển sang Bộ Công an, làm Thứ trưởng, kiêm Tư lệnh, Chính ủy lực lượng Công an vũ trang, phụ trách tổ chức, xây dựng lực lượng Công an nhân dân vũ trang vừa mới được thành lập. Một lần nữa, tôi lại được trực tiếp đến với đường Trường Sơn. Nhiệm vụ của chúng tôi là xây dựng mới và củng cố lại những đồn biên phòng, bảo vệ biên giới đất nước. Theo chỉ thị của trên, chúng tôi chỉ đạo các đồn biên phòng đóng dọc Trường Sơn, làm nhiệm vụ bảo vệ biên giới, vừa giúp đỡ cách mạng của nước bạn, vừa lo xây dựng cơ sở quần chúng, giúp đỡ bảo vệ các đoàn cán bộ vào Nam và ra Bắc, theo các tuyến đường dây giao liên. Nhất là các đồn mới đóng ở phía Cù Bai, Cù Bạt tây Vĩnh Linh. Cũng trong năm 1959, hai tháng sau khi Bộ đội Biên phòng được tổ chức lại và lực lượng Công an vũ trang ra đời, thì đơn vị tiền thân của Binh đoàn Trường Sơn cũng ra đời.

Nói như thế để thấy từ nhiều năm con đường Hồ Chí Minh, con đường Trường Sơn vẫn dường như ở phía trước mắt tôi, gần bó thân thiết với tôi, nhưng tôi chưa được đặt chân tới. Đến khi nhiệm vụ mới được giao, tôi được vinh dự tham gia trực tiếp phục vụ xây dựng và mở rộng hệ thống đường, chủ yếu là gùi thồ, thành đường chiến lược cơ giới, để chi viện lớn cho cách mạng miền Nam. Hiện lúc này cách mạng miền Nam vừa chiến thắng huy hoàng, chiến lược chiến tranh đặc biệt bị phá sản kết thúc trong trận Bình Giã tháng 12-1964, đánh tan quân chủ lực ngụy Sài Gòn, nội bộ ngụy đang đảo chánh lẫn nhau. Tôi rất phấn khởi, song cũng rất lo lắng vì nhiệm vụ và trách nhiệm. Sau hội nghị Quân ủy, tôi khẩn trương bắt tay ngay vào công việc. Tôi dành một nửa ngày để lo giải quyết công việc ở Bộ Giao thông vận tải, phân công lại các Thứ trưởng, ra các chỉ thị mệnh lệnh cần thiết, để điều động lực lượng cơ giới mạnh trong ngành và cán bộ kỹ thuật cho Đoàn 559 để có thể vào tuyến sớm. Nửa ngày còn lại, tôi làm việc với Bộ Tư lệnh 559, lúc bấy giờ tạm đóng ở Lý Nam Đế. Tôi cùng đồng chí Võ Bẩm, đồng chí Vũ Xuân Chiêm làm việc tỷ mỉ với các bộ phận công binh, vận tải, hậu cần, vạch phương án tổ chức mới. Các trạm giao liên gùi thồ được chấn chỉnh tổ chức thành binh trạm. Chia toàn bộ hệ thống đường Trường Sơn thành ba tuyến. Từng bước mở đường cơ giới vận tải bằng xe ô tô quân sự, phá thế độc đạo, bắt đầu từ tuyến I. Mỗi tuyến tổ chức một Bộ Tư lệnh, có lực lượng tương đương sư đoàn với các lực lượng làm đường, công binh, vận tải, giao liên, kho, bộ đội chiến đấu bảo vệ, bộ đội phòng không đánh địch...

Trên đường phía tây Trường Sơn, để tiếp tục vận chuyển trong mùa mưa lũ, chúng tôi nhất trí việc đầu tiên có tính quyết định là phải thông được xe trên tuyến I từ R đến đường 9 (từ phà Xuân Sơn, phá Tân Ấp bắc Quảng Bình đến đường 9 - Nam Lào). Đó là nhiệm vụ trọng tâm số một của đường Hồ Chí Minh, vì đầu tuyến là nơi tập kết chân hàng, chở từ hậu phương chi viện cho miền Nam qua tuyến II và III, là các tuyến đường 9 - Nam Lào tới giáp Tây Nguyên và các đầu đường cái B2. Nếu tuyến I thông thì các tuyến sau mới có hàng. Còn hành khách thì tuyến I có hai cửa khẩu phía bắc và phía cực nam của tuyến nên không đáng lo mấy. Trọng điểm khó khăn của tuyến I là phải tránh túi nước Xiêng Phan, trên đường 12 bắc Trung Lào và tận dụng nó, đồng thời phải thi công một con đường cho xe cơ giới chạy, coi như nhiệm vụ cấp bách số một để thay thế cho đường 129 từ bắc

Trung Lào tới đường 9 nhỏ hẹp, sụt lở nặng, thậm chí mặt đường lại phải qua nhiều suối lớn. Đường 129 này nối từ đường 12 chạy qua đất bạn tới đường 9, do công binh Khu 4 làm đã chiến, khi giúp bạn tấn công Sêpôn Nam Lào. Túi nước Xiêng Phan dài hơn 30 km, cắt đứt đầu con đường 129. Trước mắt, để tránh túi nước này, tôi điện ngay cho Ty Giao thông Quảng Bình đưa cán bộ, công nhân và dân công hỏa tuyến lên làm con đường gùi thồ, gọi là đường 050. Đồng chí Nừ, Phó ty, đi trước vượt Trường Sơn, dẫn quân đi mở con đường xé này. Ở Bộ Giao thông vận tải, tôi phân công lại nhiệm vụ điều hành và trực chiến. Anh Nguyễn Tường Lân là Thứ trưởng vốn làm đại diện của Bộ tại Khu 4, được giao việc tổ chức tăng cường cho Ban bảo đảm giao thông Khu 4, gọi tắt là B4. Lúc đầu nhiều việc chưa vào nề nếp chúng tôi gọi đùa là "bê bối". Nhiệm vụ B4 đảm bảo giao thông vận tải ở tuyến lửa trong mọi tình huống, phải giành chủ động quyết thắng địch trong âm mưu chiến lược đánh phá giao thông, để ngăn chặn ta chi viện cho miền Nam. Trước mắt chúng ta phải đảm bảo phân hàng cho Đoàn 559, là hậu phương trực tiếp của Đoàn 559 trung tuyến Trường Sơn. Ở Bộ, đồng chí Nguyễn Hữu Mai, nguyên là Thứ trưởng từ Ban Công nghiệp trở về lo việc phụ trách chung và trực ở Bộ khi tôi đi vào 559. Đồng chí Dương Bạch Liên phụ trách vận tải, đồng chí Hồng Xích Tâm đảm bảo giao thông, đồng thời lo việc huy động sức người sức của để bổ sung xây dựng cho tuyến trước.

Sau một thời gian tích cực và khẩn trương chuẩn bị, chúng tôi đã lên được kế hoạch và báo cáo với Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng xin và tăng cường cho lực lượng. Các anh đồng ý với những ý kiến của chúng tôi là phải coi tuyến I là trọng tâm, tận dụng túi nước Xiêng Phan đi được chừng nào hay chừng ấy. Nhưng trước mắt phải có đường khác thay thế đường 129 cũ và sau đó cả đường 12 phải phá thế độc đạo, phải mở rộng ngay con đường mòn 16 nối với đường 9 và nối các đường cơ giới chạy từng đoạn với nhau thành các tuyến dài tuyến II, tuyến III và tận dụng đường thủy.

Để mở con đường mới thay cho đường 129 ở tuyến I, bộ đội tăng cường công binh, giao thông vận tải huy động công nhân và các lực lượng làm đường cơ giới. Tôi phải điều lực lượng cơ giới mạnh nhất của Bộ đang thi công trên công trường Tây Bắc, cộng với một số xe máy tốt của các công trường khác, giao cho đồng chí Nguyễn Trí Tuệ (tức Lam Chi, cán bộ Nam Bộ tập kết, vốn chỉ huy công trường 6 Tây Bắc, làm chỉ huy cùng với đồng chí Nguyễn Lang làm Bí thư Chi bộ kiêm Chính trị viên. Các đồng chí đó có nhiệm vụ tập trung xe máy, lực lượng công nhân cán bộ và hành quân cấp tốc, hạn có mặt cuối tháng 4 tại ngã ba Làng Khăng, đầu đường 129. Vì nếu trễ thì túi nước dâng, xe máy không vào được tuyến thi công.

Tôi qua Bộ Nông trường bàn với đồng chí Thứ trưởng Nguyễn Văn Trí, nguyên Chính ủy Bộ Tư lệnh Khu 7, Nam Bộ, hỗ trợ cho 2 đại đội cơ giới khai hoang. Đồng chí Trí sẵn sàng điều động ngay.

Để huy động thêm lực lượng cán bộ kỹ thuật cho Đoàn 559, tôi huy động số đông các lực lượng kỹ thuật của Bộ Giao thông vận tải, các kỹ sư, cán bộ trung cấp và công nhân có tay nghề cao, giao cho đồng chí Phan Trầm, Cục phó Cục Kiến thiết cơ bản tổ chức nhập tuyến. Lúc bấy giờ Viện Thiết kế giao thông là đơn vị có nhiều cán bộ khoa học kỹ thuật nhất, có thể nói là trung tâm của kỹ thuật khảo sát thiết kế của cả nước. Đồng chí Nguyễn Nam Hải vừa nhận nhiệm vụ quyền Viện trưởng Viện Thiết kế giao thông, đã lập tức mặc quân phục, khoác ba lô cùng lực lượng xung kích của Viện hành quân vào chiến trường. Các anh Hải và Trầm phải đi lo việc phát tuyến mở đường, dự kiến thi công, dự kiến khối lượng đất đá, cầu phà, ngầm tránh... để công binh, thanh niên xung

phong, công nhân cầu phà đến nhận khối lượng thi công... Anh em cán bộ và công nhân giao thông vận tải đã trải qua mấy tháng chiến đấu chống chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ, đã xây dựng cho mình được một nếp sống quân sự hóa, nên có lệnh là đi, sẵn sàng lên đường, sẵn sàng nhận nhiệm vụ, chẳng khác nào những chiến sĩ công binh trong quân đội.

Được phép của Hội đồng Chính phủ, ngành Giao thông đã sử dụng một lực lượng thanh niên xung phong rất lớn, hình thành một số Tổng đội do Trung ương Đoàn tổ chức làm nhiệm vụ bảo đảm giao thông trên các tuyến đường. Đồng chí Nguyễn Văn Đệ bên Trung ương Đoàn được biệt phái sang Bộ Giao thông vận tải để phụ trách. Lực lượng này tuy chưa có tay nghề kỹ thuật cao, nhưng rất dũng cảm, có trình độ văn hóa khá và nhiệt tình, hăng hái. Có lệnh xuống là lên đường ngay, xứng đáng với danh hiệu thanh niên "Ba sẵn sàng". Bộ đội cũng tăng cường cho Đoàn 559 một số đơn vị cao xạ phòng không để bảo vệ cầu đường và các công trường làm đường. Lực lượng ô tô vận tải cũng được tăng cường. Sau này được đồng chí Đinh Đức Thiện phụ trách xây dựng khu gang thép Thái Nguyên vừa về làm Tổng cục trưởng Tổng cục Hậu cần chỉ thị cho chọn các xe đảm bảo chất lượng tốt nhất.

Để giữ bí mật mọi lệnh điều động, tôi đều ký với bí danh là Thiếu tướng Phan Thanh Xuân. Lệnh điều động cấp bách và không khí lên đường của anh em kỹ sư, công nhân, thanh niên xung phong... hết sức hào hứng, sôi nổi. Lúc bấy giờ anh em giao thông thường nói đùa: Tướng Phan Thanh Xuân đang vét quân của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ...

Tôi xin phép đưa cả Bộ Tư lệnh mới được hình thành đi sâu vào trong núi rừng Trường Sơn. Trước khi đi, Bác Hồ đã gọi tôi lên gặp. Sau khi nghe tôi báo cáo về kế hoạch xây dựng lực lượng vận tải và mở hệ thống đường cơ giới xuyên Trường Sơn, Bác ôn tồn căn dặn: "Việc mở đường chi viện cho cách mạng miền Nam là nhiệm vụ cấp bách và có nhiều khó khăn. Nhưng vì miền Nam ruột thịt đang chờ đợi hậu phương tiếp tế, do đó phải hết lòng, hết sức, khắc phục khó khăn để phục vụ cho tiền tuyến. Đoàn kết một lòng, mưu trí sáng tạo thì khắc phục được. Phải chăm lo cho các cháu thanh niên xung phong. Tiêu chuẩn chế độ của các cháu thanh niên xung phong phải lo như của quân đội. Phải chăm sóc và cải thiện sinh hoạt văn hóa, giải trí cho các cháu. Phải hết lòng giúp đỡ nhân dân bạn. Bạn đang gặp nhiều khó khăn, không được làm mất lòng dân. Bác gửi lời thăm các chiến sĩ, công nhân, thanh niên xung phong và dân quân ở các tuyến đường". Sau này mỗi lần đến các đơn vị tôi đều truyền đạt lại lời Bác tới các anh chị em.

Tôi lên báo cáo với Thủ tướng Phạm Văn Đồng về các việc đã làm, đã chuẩn bị cho đường mòn Hồ Chí Minh, cũng như ở Bộ về kế hoạch đảm bảo giao thông địa phương và sự phân công lại trong lãnh đạo Bộ khi tôi đi vào chiến trường. Đồng chí Thủ tướng, sau khi nêu lên những chiến thắng lớn của tiền tuyến miền Nam, nhiệm vụ của hậu phương lớn miền Bắc, đã khẳng định trách nhiệm nặng nề của hệ thống đường mòn Hồ Chí Minh nói riêng và toàn ngành Giao thông vận tải nói chung. Dịch đánh phá đã ác liệt, nhưng chưa phải là ác liệt nhất. Giao thông vận tải và chi viện tiền tuyến của ta đã cố gắng nhưng còn phải cố gắng hơn nữa. Phải kết hợp chặt chẽ giữa hậu phương và Đoàn 559, hỗ trợ cho nhau, hướng về phía trước chi viện cho cách mạng miền Nam. Mùa mưa tới sẽ gặp nhiều khó khăn, nhưng phải cố gắng, cố gắng nhiều hơn nữa, phải thắng địch trên mặt trận giao thông vận tải, chi viện cho chiến trường...

Bộ Tư lệnh hành quân gấp rút vào Trường Sơn. Lần này vào chiến trường chắc chắn sẽ đi lâu; trước khi đi, tôi nhất trí cho hai cháu gái vừa tốt nghiệp lớp 10 và lớp 8 đi làm nghĩa vụ quân sự và công

an. Gửi vào hai lực lượng chuyên chính cho yên tâm. Tôi gặp các đồng chí Văn Tiến Dũng và Trần Quốc Hoàn, hai đồng chí đồng ý chấp nhận. Còn nhà tôi sẽ sơ tán theo xí nghiệp, thế là ổn.

Từ giữa tháng 4, chúng tôi đã có hai bộ phận đi trước để kiểm tra tình hình tổ chức và triển khai lực lượng cụ thể.

Tới Bình trạm 12 đóng trong hang dưới chân đèo Mụ Giạ, nơi Bộ Tư lệnh tạm thời đóng quân, đã thấy các đoàn về báo cáo. Các lực lượng giao thông, công binh, thanh niên xung phong đã rải quân và triển khai công tác trên toàn bộ tuyến đường mới như vùng Ho phía tây nam Quảng Bình. Túi nước Xiêng Phan đã dâng sớm hơn mọi năm. Ở công trường mở đường mới thay thế cho đường 129, chúng tôi đặt tên là đường 128 đã có Trung đoàn Công binh 98. Lực lượng cơ giới của Bộ Giao thông vận tải từ Tây Bắc đến do các đồng chí Lam Chi và Lang phụ trách đã hành quân với đầy đủ xe máy đến chiếm lĩnh trận địa trên tuyến đường. Đoàn thi công cơ giới này đã tháo tất cả xe máy cho lên xe vận tải, hành quân cấp tốc vào trước khi túi nước dâng. Tới nơi, phân lắp ráp bằng cần cẩu, phân bằng các cây trong rừng buộc dây pa-lăng để treo từng xe lên lắp ráp. Anh em làm bất kể ngày đêm và cuối tháng 4 đã có đủ máy móc thi công. Đây là lực lượng cơ giới rất hiếm hoi của ngành Giao thông vận tải nước ta lúc đó. Lực lượng này gồm có 21 máy húc, 2 máy khoan, 2 máy ép hoi, 2 công trình xa và 1 cần cẩu. Những phương tiện máy móc cơ giới làm đường này lần đầu tiên xuất hiện trên đường mòn và đã phát huy được tác dụng rất lớn. Sau này có nhiều ngày trong tháng 5 làm được 5-6 km/ngày, một kỷ lục từ trước đến nay. Đội cầu 4 của đơn vị bạn cùng 156 công nhân đã chiếm lĩnh các trọng điểm vượt sông trên tuyến đường tương lai. Trước mắt, chủ yếu làm phà, cầu nhỏ cho đường 050 và 12 vì do trời mưa, phát triển thêm ngoài dự kiến. Anh em báo cáo cho biết đã có đơn vị bộ đội cơ giới vừa vào túc trực sẵn ở đầu đường 128 chờ thông xe. Tin ấy càng động viên nhắc nhở chúng tôi nỗ lực để sớm hoàn thành trọng điểm 128.

Để có lực lượng phát huy được sức mạnh hợp đồng giữa Quân đội và Giao thông vận tải, Bộ Tư lệnh 559 tăng cường 700 thanh niên xung phong lấy ở Hà Tĩnh, 800 thanh niên xung phong lấy ở Ninh Bình, cùng với công nhân và cán bộ giao thông vận tải hình thành một công trường bộ. Tất cả các lực lượng trên với khí thế ra quân vì miền Nam thân yêu, đập lên bom đạn địch ở tuyến lửa Khu 4 đến với Trường Sơn đúng kế hoạch.

Anh em lính cũ Trường Sơn hồ hởi phấn khởi đón lực lượng tăng cường từ hậu phương, cùng kề vai sát cánh nhanh chóng hòa hợp thành một khối thống nhất với ý chí mở đường mới quyết thắng.

Mùa mưa năm ấy đến sớm. Mùa mưa ở phía tây Trường Sơn có lượng nước rất lớn, và kéo dài, thường làm đình trệ mọi hoạt động vận chuyển và đi lại trên toàn tuyến. Mưa lũ Trường Sơn thường tạo ra những cơn lũ khủng khiếp, có thể bất ngờ cuốn trôi đi cả những đoạn đường, những cây cầu, những phương tiện vận chuyển, cả người và cả những kho hàng, nếu không được tính toán bảo vệ chu đáo. Mưa Trường Sơn thường dồn nước xuống thung lũng tạo nên những túi nước phá các con đường làm cho đường sụt lở, sinh lầy trong một thời gian dài, có khi suốt cả mùa mưa; cắt đứt toàn bộ hoạt động vận chuyển đi lại, sông suối nước dâng cao, chảy xiết gây khó khăn cho vận chuyển. Như chúng tôi dự đoán, khó khăn nhất vẫn là túi nước Xiêng Phan ở đầu tuyến I, tuyến trọng tâm. Nước dâng lên ở hai bờ sông Xê Bắng Phai gần phía thượng nguồn. Đạn dược, vũ khí, lương thực, thuốc men bị ứ đọng lại ở bờ bắc túi nước. Trong khi đó thì phía bờ nam túi nước, giao liên và lính

vận tải còn thiếu lương thực chứ chưa nói những tuyến sâu ở phía trong có hàng tới được đâu mà chờ.

Nhưng để thi hành chủ trương quyết tâm vận chuyển khẩn cấp của Trung ương, của hậu phương cho miền Nam thì bằng mọi cách, Bộ Tư lệnh 559 phải khắc phục và triển khai vận chuyển gùi thồ ngay trong mùa mưa. Đồng thời mở đường tiêu chuẩn cho xe cơ giới tới đầu chống lầy tới đó để hành quân và vận chuyển. Theo những lính cũ của Trường Sơn thì mọi năm cứ mùa mưa đến, ta thường nghỉ để chấn chỉnh tổ chức và thay quân... Nhưng năm nay, yêu cầu của chiến trường ngày một lớn. Nếu những năm trước vận chuyển để chi viện cho sự phát triển trước và sau đồng khởi, nhằm đánh bại chiến tranh đặc biệt thì từ năm nay trở đi vận chuyển để phá cuộc chiến tranh cục bộ của Mỹ đổ quân vào. Do vậy hàng hóa vận chuyển vào sẽ thay đổi rất lớn, cả chất lượng lẫn số lượng, hành khách đi B cũng với nhịp độ khẩn trương hơn, số lượng đông hơn. Một con đường cơ giới đầu tiên của hệ thống đường mòn được thiết kế và làm mới theo tiêu chuẩn tuy đã chiến nhưng đòi hỏi đảm bảo xe pháo đi và xuyên suốt Trường Sơn. Phải thi công ngay trong mùa mưa và hoàn thành trong thời hạn hơn một trăm ngày con đường dài hơn một trăm ki-lô-mét là có khó khăn, đồng thời phải bằng mọi cách vận dụng túi nước.

Bộ Tư lệnh mau chóng tổ chức lại lực lượng trên toàn tuyến. Toàn hệ thống đường xuyên Trường Sơn theo kế hoạch, sẽ trải rộng hai bên sườn đông và tây Trường Sơn, xuyên rừng rậm, dài hàng ngàn ki-lô-mét. Chúng tôi phải vừa lo củng cố đường giao liên đường gùi thồ, tận dụng từng đoạn đường sông suối ít thác ghềnh, vừa từng bước nhanh chóng mở hệ thống đường vận tải cơ giới, bắc cầu, làm bến phà, bạt núi mở đường. Mặt khác, lo tổ chức vận tải cơ giới thô sơ; lo kho bãi giữ và bảo vệ hàng; lo đánh địch trên không, biệt kích dưới đất; chống chiến tranh điện tử đã bắt đầu xuất hiện vì địch đã đánh hơi thấy ta vận chuyển mùa mưa, nhưng mây âm u, mưa tầm tã cả ngày nên chúng phải dùng điện tử để trinh sát; lo tổ chức hệ thống đường giao liên, đường dây giao liên, bãi khách để bảo đảm sức khỏe chiến đấu cho cán bộ chiến sĩ vượt Trường Sơn vào Nam và thương binh ra Bắc điều trị. Đường của Đoàn 559 mở bắt đầu từ R bên đường 12, từ đông Trường Sơn qua tây Trường Sơn, vượt qua đèo Mụ Gia tới Làng Khăng, kéo thẳng tới đường 9 vươn tới S9 Tây Nguyên, một nhánh tới bờ sông Sê Công, dùng đường thủy nối với các trạm của B2 để tiếp tế vào các chiến trường Nam Bộ và cho cách mạng K; một nhánh từ Tà Seng tới sông Nam Kông hạ Lào giáp với đồng Campuchia, để tiếp tế cho cách mạng K và vào B2.

Đoạn đường này là một nhánh của đường mòn Hồ Chí Minh. Đường phía tây Trường Sơn nhiều đoạn đi trên đất bạn Lào. Ta được Đảng và nhân dân bạn giúp đỡ hết sức nhiệt tình, vì khi đồng ý ủng hộ ta, bạn coi đây là con đường chiến đấu chung của cả ba nước Đông Dương đánh Mỹ. Con đường là tượng trưng cho tình đoàn kết chiến đấu của ba nước Đông Dương. Các chiến sĩ của Đoàn 559 đã làm tốt công tác dân vận trên đất bạn. Về công tác này chúng tôi phối hợp với các đồng chí chuyên gia cố vấn của ta lúc đó phục vụ cách mạng của nước bạn. Các chuyên gia Việt Nam sang giúp bạn đã đến làm việc với Bộ Tư lệnh 559 về công tác dân vận và bảo vệ sườn phía tây của hệ thống đường mòn.

Như trên đã nói, toàn bộ hệ thống đường mòn Hồ Chí Minh chia làm ba tuyến. Tuyến I từ R trên đường 12 rẽ xuống đường 9, có chiều dài bảo đảm giao thông là 24km. Đoạn này khi hoàn chỉnh xong đường 128, mở rộng đường 129 và tận dụng đường thủy sông Noọng-cà-đeng thì có ba đường chuyển hàng vào tuyến trong. Thế độc tuyến đã bắt đầu bị phá. Trên tuyến này lực lượng mở đường có Trung đoàn 98 Công binh, lực lượng này sẽ chuyển sang tuyến III khi hoàn thành nhiệm

vụ. Một đơn vị cơ giới của Bộ Giao thông vận tải trên 1.000 cán bộ công nhân với gần 30 xe và máy thi công cơ giới, 1.500 thanh niên xung phong làm đường. Theo kế hoạch thì các lực lượng này quyết tâm thông xe con đường mới 128 vào cuối tháng 7. Để hỗ trợ và đẩy mạnh vận chuyển cho tuyến I, nhất là đẩy mạnh việc nâng cao lực lượng hành khách trên hành lang trong mùa mưa, con đường 16 Ho Vít -Thù Lù từ phía đông Trường Sơn, dưới chân núi Tróc A, tây nam Quảng Bình, xuyên sang tây Trường Sơn nối với đường 9 - Nam Lào đã có trước đây và chỉ đi được vào mùa khô, được khởi công mở rộng vào tháng 7 và kiên quyết thông đường vào tháng 9. Lực lượng thi công và chống lầy là gần 2.000 thanh niên xung phong và gần 300 công binh. Đường mở rộng trước hết để gửi thồ và đồng thời nâng cấp cho xe vận tải có thể đi được bằng phương pháp "rông-đanh", chống lầy bằng những thân cây nhỏ. Với thi công hai mũi từ hai đầu đường lực lượng vận chuyển là gần 2.000 thanh niên xung phong lấy từ Hà Tĩnh (số nữ chiếm đến 40%) vừa tham gia mở đường, vừa chống lầy, vừa tổ chức vận chuyển hàng gửi thồ và xe vận tải nhẹ. Ta còn nghiên cứu mở một đường vượt Trường Sơn nữa, làm cho hệ thống đường cơ giới trở nên cơ động, nhiều tuyến nhằm phân tán sức phá hoại của địch; anh em coi đó là chiến thuật căng địch ra mà đánh trên mặt trận giao thông vận tải. Ở tuyến I lực lượng vận chuyển chủ yếu là ô tô. Tại đây tập trung một trung đoàn vận tải tăng cường gồm 245 xe, cộng thêm một đại đội vận tải độc lập có 95 xe. Tổng cộng có 340 xe hoạt động. Toàn tuyến chia thành 3 binh trạm, lấy ký hiệu là Rb, R1b và R2. Bộ đội có gần 800 cán bộ chiến sĩ dân quân kể cả dân công hỏa tuyến có trên 1.000 người gửi thồ, và một tiểu đoàn cao xạ 37 ly.

Tuyến II từ S1 gần Sêpôn đến S5 bao gồm cả nhánh B45 đi Quảng Trị - Huế, cung đường dài 170 km... Trong thời gian này, tuyến II chỉ có phương tiện vận tải chủ yếu là gửi thồ, còn xe cơ giới không hoạt động được vì những đoạn đường cơ giới mùa khô đi được thì nay lầy lội, nước suối dâng cao, cầu phà thiếu. Cán bộ kỹ sư thiết kế và công binh vào nghiên cứu mở tuyến làm một hệ thống đường vận tải cơ giới toàn tuyến đã có mặt và một tiểu đoàn công binh thuộc Trung đoàn 279, hai đại đội cơ giới khai hoang của Bộ Nông trường gần 300 người. Hiện tại đã có Trung đoàn vận tải Trung đoàn 265 với gần 200 đầu xe. Hai binh trạm vận chuyển bốc vác có gần 800 cán bộ chiến sĩ. Một tiểu đoàn bảo vệ và một đại đội độc lập phối thuộc. Một tiểu đoàn cao xạ pháo 37 ly. Một đội giao liên, một tiểu đoàn bảo vệ làm thêm nhiệm vụ chống lầy. Bộ Tư lệnh sẽ điều thêm lực lượng thanh niên xung phong làm đường.

Tuyến III từ S5 Bản Bạc trên thượng lưu sông Sê Công đến S9 Tây Nguyên có nhánh đường B46 đi đến địa phận Quảng Ngãi, Khu 5, dài 256 km, chia làm bốn binh trạm. Trong đó có ba binh trạm thồ gồm gần 3.000 cán bộ chiến sĩ với 1.500 xe đạp. Một binh trạm thuyền với 140 thuyền các loại. Hai trung đoàn công binh chuẩn bị mở rộng đường. Một đại đội bảo vệ. Một đại đội giao liên.

Quân số của Đoàn 559 đã lên tới gần 20 ngàn người gồm nhiều lực lượng hỗn hợp quân dân, công nhân, thanh niên xung phong rải trên gần 2.000 km ở trên nhiều tuyến ngang dọc, hoạt động trên những địa hình hết sức phức tạp, rừng, suối chằng chịt. Trong đó lực lượng quân đội là chủ yếu. Ngành Giao thông hậu phương đóng góp gần 8.000 người, gồm gần 5.000 thanh niên xung phong và hơn 1.500 kỹ sư cán bộ kỹ thuật, một số đông công nhân giao thông, dân công hỏa tuyến và dân quân. Phân bố lực lượng cho các tuyến như sau: Ở tuyến I gần 10.500 người kể cả công trường 16; tuyến II hơn 3.000 người; tuyến III gần 6.000 người, vì tuyến này gửi thồ và vận tải thuyền là chủ yếu. Lực lượng làm đường là chủ yếu chiếm hơn 11.000 người. Phương tiện vận tải cơ giới có tổng cộng trên 600 đầu xe cơ giới. Xe đạp thồ có trên 4.000 chiếc. Phương tiện vận tải phát triển quá nhanh, nên có tình trạng thiếu lái xe trầm trọng. Thiếu cả những tay điều khiển xe thồ

thành thạo.

Xe tô vận tải được các nước anh em viện trợ cho đã về nhưng thiếu lái xe. Lúc bấy giờ cả bên kinh tế lẫn bên quân sự lái xe ô tô chỉ được đào tạo cấp tốc có ba tháng. Vì thế mới có chuyện lái xe Trường Sơn chỉ biết tiến chứ không biết lùi. Anh em vào số tiến thì thành thạo, nhưng cài số lùi thì còn vụng về. Nhưng anh em nói vui, lính lái xe Trường Sơn chỉ tiến chứ đâu cần học lùi. Quả thật vì đường quá gấp và vòng gấp cua hẹp nên lính lái xe mới ngại lùi, sợ tuột dốc, rơi xuống vực. Còn lực lượng xe đạp thô phát triển quá nhanh, lại lấy từ anh chị em thanh niên xung phong vốn gốc nông dân Nghệ An, Hà Tĩnh. Khi nhập ngũ không phải anh chị em ai cũng biết đi xe đạp cả. Vì thế khi phát xe thô, phải ra lệnh cấm tập đi xe đạp.

Vì đường xe thô, có nhiều dốc dựng đứng, biết đi xe đạp cũng đã nguy hiểm mà tập đi xe đạp có khi xảy ra tai nạn chết người. Sau này có người kể lại rằng, có những anh em phục viên đã hàng năm đánh bạn với cái xe đạp, là kiện tướng gùi thô thể mà về làng lại phải tập đi xe đạp từ đầu...

Vào cuối tháng 9 phải thay quân, vì quá hạn nhiều, chủ yếu là thay thế số dân quân và dân công hỏa tuyến hết hạn phục vụ và quân số ốm đau. Bộ Tư lệnh 559 nhận thêm từ Ninh Bình trên 1.000 và từ Nghệ An 1.000 thanh niên xung phong.

Đoàn 559 còn sử dụng một lực lượng thuyền đáng kể để vận chuyển nhiều xuôi về phía tây nam và đông nam làm đường vận chuyển ra chiến trường. Ở tuyến I có 48 tấn phương tiện vận tải thủy gồm gần 100 chiếc thuyền gỗ trọng tải dưới 1 tấn, và thuyền gỗ trọng tải dưới 400 kg. Tuyến II có 20 tấn phương tiện vận tải thủy với 20 thuyền gỗ. Tuyến III, lợi dụng được dòng sông Sê Bông, sông Sê Công, nên ta có 120 tấn phương tiện vận tải với 140 thuyền gỗ... Như vậy, ta có toàn bộ 180 tấn phương tiện vận tải thủy trên đường Trường Sơn lúc đó.

Bộ Tư lệnh 559 phân công như sau: Tôi Tư lệnh, kiêm Chính ủy, chịu trách nhiệm chung trực tiếp chỉ đạo xây dựng đường 128 và chiến dịch vượt núi nước Xiêng Phan ở tuyến I. Anh Võ Bẩm, Phó tư lệnh, đi kiểm tra và tổ chức lại tuyến III, Hạ Lào tuyến tận cùng của đường Trường Sơn, chỉ đạo làm đường C4 và giải quyết số xe sa lầy vùng Khăm Muôn. Anh Vũ Xuân Chiêm chịu trách nhiệm tuyến II lo việc tổ chức và thành lập các Đảng ủy của các tuyến chấn chỉnh và tổ chức các tham mưu vận tải công binh và tác chiến.

Lực lượng đã đông đến gần 2 vạn người và số phương tiện vận tải từ thô sơ đến cơ giới được tăng cường. Như vậy đã nhanh chóng triển khai được trên toàn tuyến và toàn hệ thống đường xuyên Trường Sơn dài gần 2.000 km. Ngày 19- 5-1959 đồng chí Võ Bẩm được vinh dự nhận nhiệm vụ mở đường chi viện 7.000 cây súng cho chiến trường miền Nam để thành lập những đơn vị vũ trang đầu tiên cấp trung đội độc lập, hỗ trợ cho phong trào đồng khởi của nhân dân miền Trung, thi hành Nghị quyết 15 của Trung ương Đảng. Từ ngày ấy đến năm 1965 đã sáu mùa nước trôi qua. Trong sáu năm các anh đã làm được biết bao công việc. Và điều quan trọng nhất là các anh đã xây dựng một lực lượng giao thông vận tải Trường Sơn với một hệ thống đường có tính chiến lược (tuy bé nhỏ và chủ yếu gùi thô về mùa khô) và lực lượng cán bộ chiến sĩ trung kiên có tổ chức chặt chẽ, có kinh nghiệm hoạt động ở núi rừng. Với quân số tới ngày thành lập Bộ Tư lệnh mới đã xây dựng được trên 5.000 người. Tổ chức Đảng toàn tuyến đã có 67 chi bộ, với gần 2.000 đảng viên. Phương tiện vận tải đã có 140 ô tô, 1.400 xe đạp thô, 100 chiếc thuyền. Đã có lúc lực lượng vận tải tới S1 là 16

tấn mỗi ngày, tới B46 là 2 tấn mỗi ngày. Nếu không có lực lượng trung kiên đó bám trụ và làm chủ trên toàn tuyến đường thì lực lượng mới tăng cường ồ ạt của Bộ Tư lệnh 559 khó có thể vừa xây dựng, vừa bổ sung quân, vừa nhanh chóng chiếm lĩnh trận địa mở đường cơ giới, đi đôi với việc nâng nhanh khối lượng vận chuyển ngay trong mùa mưa 1965 trên đường Trường Sơn.

Tiền tuyến yêu cầu bắt đầu từ tháng 6-1965, có nghĩa là ngay trong cao điểm của mùa mưa lũ, phải vận chuyển đến tận S8 số lượng hàng là 1.200 tấn, đến B46 là 390 tấn, đến B45 là 600 tấn, đến T634 (tức C3) là 150 tấn, đến Ho là 650 tấn. Tổng cộng hàng chi viện miền Nam là gần 3.000 tấn. Ngoài ra còn phải vận chuyển một khối lượng hàng rất lớn để xây dựng lực lượng và nuôi quân của mình, đảm bảo bám trụ trên ba tuyến. Khối lượng hàng này phải rải từ S1 đến S3 là 700 tấn, đưa vào S4 là 500 tấn, rải từ S5 đến S8 địa phận Quảng Ngãi là gần 2.000 tấn... Tổng cộng khối lượng hàng của riêng 559 cũng lên đến gần 4.000 tấn...

Muốn thực hiện được yêu cầu thì trọng tâm là tuyến I phải vượt được túi nước, thông được lòng đường mới 128, đường 16 Ho, thì chân hàng mới tới các tuyến phục vụ cho xe cơ giới. Lúc này số lượng khách qua các bình trạm chưa phải là cao điểm. Theo yêu cầu của trên, Bộ Tư lệnh 559 đang chấn chỉnh lại hệ thống trạm giao liên để có thể đón một khối lượng khách lớn hơn, đông hơn, đón các đoàn quân cỡ trung đoàn, sư đoàn đi vào mặt trận. Hệ thống trạm giao liên toàn tuyến có 24 trạm. Tuyến I có 8 trạm, tuyến II có 7 trạm, tuyến III có 9 trạm...

Phải chấn chỉnh kế hoạch giao liên đưa đón khách, lo đủ lương ăn, thuốc men cho khách, để có thể đi từ trạm đầu của tuyến từ Ho, tây Quảng Bình tới đầu mút của B45 Quảng Trị, Huế, mất 17 ngày từ Ho đến đầu mút của B46 Khu 5 hết 30 ngày; từ Ho tới tận S9 Tây Nguyên mất 45 ngày... kể cả nghỉ ngơi.

Việc đưa đón khách vào Nam ra Bắc, cán bộ chiến sĩ đi B chiến đấu, thương bệnh binh ở B ra điều trị được tổ chức chu đáo, với các trạm giao liên các bãi khách, có nơi nghỉ ngơi an toàn, có y tế chăm sóc sức khỏe, có kho bãi tiếp tế lương thực, thực phẩm, lại còn tổ chức đội cáng vai và cáng trên xe đạp để cáng thương binh và những đồng chí già yếu, cần giữ gìn sức khỏe... Nhớ lại những ngày kháng chiến chống Pháp cũng đi xuyên rừng Trường Sơn, do chưa được tổ chức như ngày nay, các cán bộ vào Nam ra Bắc phải vượt đèo, lội suối, băng rừng ròng rã 250 ngày, tính ra đến hơn 8 tháng trời.

Để đạt được mức phấn đấu vận chuyển và đưa nhiều khách lần đầu tiên vào mùa mưa như thế, công việc của Bộ Tư lệnh 559 hết sức nặng nề. Phải lo mở đường mới, sửa đường cũ, mở rộng đường gùi thồ, chống lầy, hạ thấp đèo dốc. Tận dụng tất cả các đoạn có thể vận chuyển cơ giới để tung lực lượng cơ giới vào hoạt động. Tận dụng các dòng sông, suối để tung thuyền ra vận chuyển như sông Noong-căđeng, sông Sê Bông Hiêng, sông Sê Công... Trời mưa, nước lớn cũng có lợi cho thả trôi vận chuyển, nhưng nước chảy xiết, thác ghềnh nhiều nên cũng tổn sức người và khá nguy hiểm. Tăng công sức vận chuyển của lực lượng gùi thồ. Khi tập trung hơn hai vạn con người trên tuyến đường thì vấn đề tiếp tế lương thực cho chính lực lượng vận tải làm đường này trở nên một vấn đề cốt tử, còn phải bảo đảm an toàn cho lực lượng của mình nữa. Biệt kích, thám báo máy bay địch đã bắt đầu phát hiện những chuyển biến mới trong chiến lược vận tải chi viện của ta. Chúng tung máy bay do thám trinh sát suốt ngày đêm và đã bắt đầu bắn phá tọa độ và bắn thăm dò. Chúng chụp ảnh từng đoạn đường mới mở bằng loại máy bay trinh sát điện tử đặc biệt. Nhưng nhờ trời

mưa, mây thấp, núi cao, và ta biết lợi dụng các quãng đường có cây bao che nên sự đánh phá của địch gây thiệt hại rất ít. Lo chống địch không bằng lo chống đói; lo chống đói lại không bằng lo chống bệnh tật, bảo đảm sức khỏe và an toàn cho anh em. Nhất là cho các anh chị em thanh niên xung phong, mới lớn lên chưa quen đời sống gian khổ trong rừng rậm. Bệnh sốt rét rừng hoành hành dữ dội. Mới vào Trường Sơn quân số trên công trường 128 đã bị sốt rét đến hơn 20%. Có đơn vị sốt rét đến 80%... có lúc phải lệnh cho cả một đơn vị rút ra điều trị, thay thế quân mới. Các đơn vị thanh niên xung phong, số nữ rất đông; có đơn vị, nữ chiếm đến hơn 40%, có những tiểu đội toàn là nữ. Vấn đề vệ sinh phụ nữ giữa mùa mưa rừng tầm tã, ướt át ẩm mốc, thật là một vấn đề hết sức phức tạp. Đầu tóc, quần áo không bao giờ khô, chảy rịn hành hạ, mưa liên miên không dứt, không lúc nào tạnh để phơi phóng. Quần áo, đồ vệ sinh được cấp phát đều ẩm ướt hết. Nhưng cũng may là trước khi vào tuyến, chúng tôi đã cho một xe commanca lên chợ Đồng Xuân các phố Hàng Ngang, Hàng Đào mua một số lớn vải màn, đồ lót, lược bí để làm quà cho các cháu, thì nay đã đến lúc những món quà của Bộ Tư lệnh 559 gửi tặng các cháu nữ thanh niên xung phong đến kịp thời. Các cháu mừng hơn là được bánh kẹo. Các đồng chí trong Bộ Tư lệnh gọi đùa tôi là tướng của "lính quần thâm" có khác, đã đoán trước được tình hình... Tôi chỉ cười và không trả lời. Vì đây là một việc làm để thực hiện lời Bác căn dặn khi được Bác gọi lên gấp, trước ngày tôi vào tuyến là phải chăm sóc các cháu thanh niên xung phong, nhất là nữ; hơn nữa lực lượng trong Bộ Giao thông vận tải nằm ở trên tuyến có tới 40% là nữ, thì cũng dễ thông cảm thôi.

Do ẩm ướt, thiếu vệ sinh và ở tuổi dậy thì lại sống tập thể cho nên đã phát sinh một bệnh gọi là bệnh lây cười - theo y tế nhận xét. Bệnh cười lây lan rất nhanh trong các đơn vị nữ thanh niên xung phong. Cả tiểu đội cùng cười, cười rũ rượi, cười như điên như dại, cười phát ho phát hen, cười chảy cả nước mắt. Nhưng, khi ra mặt đường làm việc thì lại cần cù, dững cảm hơn ai hết. Bộ phận y tế đã tăng cường cho tiền tuyến rất nhiều y sĩ, bác sĩ của quân y, của dân sự và nhiều sinh viên vừa tốt nghiệp Đại học Y khoa. Viện Sốt rét đã cử từng đoàn bác sĩ vào chiến trường đường Trường Sơn. Tiếp những năm sau đó giáo sư bác sĩ Đặng Văn Ngữ đã vào tận tuyến đường này để nghiên cứu tìm ra thứ kháng sinh trị bệnh sốt rét. Thời gian sau nhà khoa học Đặng Văn Ngữ đã hy sinh trên tuyến đường mòn. Rồi những năm sau này Anh hùng lao động giáo sư bác sĩ Bộ trưởng Phạm Ngọc Thạch cũng vượt Trường Sơn... và cũng hy sinh khi làm nhiệm vụ nghiên cứu chống mọi thứ bệnh tật bảo vệ sức khỏe cho chiến sĩ nói chung, trong đó có các chiến sĩ của Đoàn 559. Đường Trường Sơn và các chiến sĩ Trường Sơn không bao giờ quên tấm gương hy sinh cao cả của hai nhà khoa học trong sự nghiệp chống Mỹ, cứu nước trên tuyến đường này...

Công tác hậu cần rất căng thẳng. Ưu tiên cho tiền tuyến nhiều khi các đơn vị của Đoàn 559 phải ăn thiếu để chuyển lương thực ra phía trước. Anh em ta thường xuyên thiếu lương thực, thực phẩm. Trong khi đó những làng bản của đồng bào nước bạn, đồng bào dân tộc lại có rất nhiều lợn, gà, trâu bò... Phải giáo dục cán bộ chiến sĩ và quản lý nghiêm ngặt việc mua bán đổi chác... Bộ máy chỉ huy các tuyến nhanh chóng kiện toàn ngay từ đầu, từ tuyến đến từng binh trạm, do đó đã kịp thời lãnh đạo chặt chẽ. Tuyến I do Trung tá Vũ Toàn làm Tư lệnh, Trung tá Nguyễn Lang làm Tư lệnh, Trung tá Hồ Thăng làm Chính ủy. Tuyến II do Trung tá Đặng Ba làm Chính ủy. Tuyến III do Trung tá Nguyễn An làm Tư lệnh và Thiếu tá Phạm Hương làm Chính ủy... Các đồng chí này đều đã từng nhiều năm chiến đấu trên đường mòn Hồ Chí Minh và cả chiến trường bạn, nên có rất nhiều kinh nghiệm. Việc kiện toàn tổ chức các tuyến, các binh trạm các đơn vị ngay từ đầu đã thực sự tăng thêm sức mạnh chiến đấu, bám trụ của Bộ Tư lệnh 559 và cán bộ chiến sĩ trên hệ thống đường Trường Sơn.

Tình hình túi nước Xiêng Phan trên tuyến I trọng tâm trọng điểm càng ngày càng trở nên nghiêm trọng. Mưa kéo dài, nước lũ từ các sườn núi dốc như mái nhà mỗi ngày một dồn nhiều hơn vào khu vực thung lũng làm túi nước cứ phình to mãi ra. Con đường giao thông 129 hoàn toàn bị tê liệt, không còn cách gì đi lại được nữa. Đường 128 trọng điểm thì đang thi công. Đường 16 mở rộng qua Ho nổi đường 9 chủ yếu cho hành khách đi, không thể hỗ trợ được, nhưng cũng còn trong giai đoạn đang thi công. Túi nước dài hơn 80 cây số nước cứ mỗi ngày một dâng cao thành một hồ rộng mênh mông không dòng chảy. Đường 050 của Ty Giao thông Quảng Bình do đồng chí Vọng chỉ huy đã làm xong, nhưng phải đi vòng quá dài mà cũng chỉ là đường gùi thồ, lại phải vượt những dốc đá tai mèo cheo leo nguy hiểm. Hàng hóa qua đèo Mụ Giạ, chắt đông ở bờ bắc túi nước. Sông Sê Băng Phai nhiều thác, đá, vận chuyển không được bao nhiêu. Hàng đi bằng đường gùi thồ 050 không đủ nuôi quân ở tuyến phía Nam. Phải bằng mọi cách khắc phục túi nước này. Tôi đã cùng đồng chí Đôn đến bờ bắc túi nước. Phải tận dụng tối đa túi nước để chở hàng. Thuyền bè của toàn tuyến I đã được anh em thực hiện bằng mọi cách và đưa ngay đến nơi tập kết. Có thuyền phải vác vượt đèo vượt núi băng rừng mới tới đây được. Thuyền đến nơi được tung ngay vào chiến dịch vận chuyển hàng qua 30 cây số túi nước xuống phía Nam. Hơn 80 chiếc thuyền đặc biệt vận chuyển ngày đêm mà mới chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu của tuyến phía Nam. Anh em tìm mọi cách đẩy mạnh việc vận chuyển trên túi nước quái ác này. Biện pháp thả trôi đã được mang ra áp dụng. Nhưng nước ở túi nước linh bình không chảy thành dòng cô định như các dòng sông Sê Băng Hiên, Sê Công ở tuyến dưới, nên phải tốn người và thuyền đẩy các túi ni lông đóng lương thực, thuốc men... Cách thả trôi ở đây cũng chỉ giải quyết được một phần nhỏ yêu cầu vận chuyển.

Cần phải đóng thêm thuyền. Số thợ từ Nam Hà do đồng chí Nguyễn Văn Thuận Bộ Giao thông vận tải đưa vào cũng đã triển khai hạ cây xẻ gỗ đóng thuyền nhưng tiến độ chậm. Chúng tôi đã cho lập một "xí nghiệp" đóng loại thuyền độc đáo mà trong từ điển vận tải thế giới cũng chưa có tên.

Hồi ở Hà Nội khi nghiên cứu khắc phục túi nước, tôi đã giao cho đồng chí Đặng Văn Thông Viện trưởng Viện Nghiên cứu kỹ thuật của Bộ nghiên cứu và áp dụng các mũ nan bọc vải của lính Cụ Hồ để làm thuyền chở và đã thử ở sông Hồng thành công (chở được 3 tạ); sau đó giao cho hậu cần sản xuất hàng loạt nhưng chưa đưa vào kịp. Thế là vải bạt có dự trữ trong kho đã được đưa ra khâu. Tre bạt ngàn của núi rừng đã được hạ xuống. Một số thuyền nan bọc vải đã được hạ thủy. Đúng lúc đó thì xe chở vỏ thuyền từ Hà Nội cũng vừa vào. Thế là "xí nghiệp" ngày đêm ra sức lắp ráp hàng trăm thuyền, kịp thời đưa xuống nước một lực lượng vận tải đáng kể cùng với một số thuyền gỗ, thuyền nan để gỡ thế bí lúc bấy giờ.

Hàng nườm nượp vượt túi nước Xiêng Phan tạo chân hàng cho phía Nam vận chuyển tiếp vào chiến trường. Thuyền chở hàng xong, anh em thủy thủ tháo dây, gỡ lấy áo thuyền, đeo lên vai như cái ba lô, còn xương thuyền thì vớt lại ven rừng. Anh em đeo áo thuyền đi bộ theo đường gùi thồ 050 về bờ bắc túi nước: Ở đây đã có sẵn cốt xương do xí nghiệp sản xuất hàng loạt. Lại căng vải, bọc cốt thả xuống nước và chắt hàng lên, chở xuôi... Cứ thế mà vận chuyển, vừa gọn nhẹ, vừa nhanh chóng, đơn giản... Thuyền vải, thuyền gỗ, thuyền nan thả trôi, đường tránh 050... Tất cả sức lực, trí tuệ thông minh, kiên quyết đã tập trung và tận dụng được túi nước ác liệt nhất trên tuyến giao thông lúc bấy giờ: túi nước Xiêng Phan.

Trong chiến dịch khắc phục túi nước Xiêng Phan đảm bảo giữ vững và đẩy mạnh vận chuyển trong mùa mưa, ngoài công lao của anh em bộ đội, công binh, thanh niên xung phong, công nhân

giao thông, công nhân làm thuyền Nam Hà, phải kể đến sự đóng góp từ đầu của anh chị em công nhân giao thông dân công hỏa tuyến Quảng Bình lên mở đường 050 vòng túi nước. Đoàn này do anh Vọng nguyên Trưởng Ty Giao thông phụ trách.

Vượt túi nước chỉ là một biện pháp khắc phục tạm thời trong mùa mưa năm 1965, dù con đường 128 hoàn thành, mùa mưa đến vẫn bị túi nước ấy cắt đứt. Chân hàng dù có dự trữ bao nhiêu cũng không thể đẩy vào các tuyến II để đưa đi sâu được. Vì thế, phải tập trung giải quyết cơ bản tuyến trọng tâm là tuyến I. Điều mà chúng tôi quan tâm nhất (khi còn ở Hà Nội tôi đã nêu lên) là làm thế nào phá thế độc đạo ở hậu phương, ở tuyến lửa, ở khắp các tuyến đông và tây Trường Sơn để chống chiến tranh phá hoại của kẻ địch. Theo chiến thuật lấy yếu đánh mạnh, giành chủ động trong bị động. Bản thân đường 12 từ phía bắc Quảng Bình, từ bến phà Xuân Sơn vượt qua đèo Mụ Gia tới nước bạn Lào đã trở thành đường độc đạo. Mất nó coi như bị tê liệt vì nó là một cửa khẩu; đầu mối duy nhất để tiếp nhận hàng từ hậu phương đến và từ đó tiếp tục gửi thồ hay cho xe cơ giới vận chuyển tới tuyến sau. Điều đặt ra là phải có một con đường vượt từ đông sang tây Trường Sơn ở một cửa khẩu khác thuận lợi hơn. Đường này phải nối thẳng đến đường 9 với cung độ ngắn nhất bằng đường 128 đang làm mới. Khi kiểm tra tìm đường trên bản đồ, ta gặp toàn những cao điểm khó vượt, chưa biết tìm điểm vượt ở đâu. Lần này gặp đồng chí Vọng kỹ sư công chính "thổ công" vùng này thật là một dịp may. Anh Vọng rất tâm đắc với tôi về việc phá thế độc tuyến và mở con đường mới vượt Trường Sơn, tạo nên hệ thống đường cơ giới ngay từ tuyến I. Thời gian rất cấp bách, bản đồ chi tiết địa chất không có, tung quân đi thị sát thì cũng mất vài tháng. Tôi hỏi anh Vọng: muốn phá thế độc đạo, tránh túi nước Xiêng Phan phải mở một con đường mới nối từ đông Trường Sơn sang tây Trường Sơn thì chọn điểm vượt là tọa độ nào thuận lợi nhất, nhưng phải chệch về phía nam cho gần.

Thực ra đây là một bài toán kỹ thuật học búa, nhưng là người thông thạo địa hình miền núi Bình Trị Thiên và vùng núi Hạ Lào, nên anh Vọng chỉ cần nghiên cứu những ghi chép. Anh mạnh dạn đề xuất mở tuyến đường từ động Phong Nha đông Trường Sơn vượt qua Trường Sơn thọc sâu vào cánh đồng Lùm Bùm phía tây Trường Sơn nằm trên tả ngạn sông Noong-cà-đeng, nối với quãng giữa 128 đang làm, kéo xuống đường 9, là gần nhất nhưng phải qua dốc Ba Thang. Khó khăn nhất là dốc Ba Thang. Đó là một ngọn dốc đá dựng đứng, cheo leo nguy hiểm. Ngày xưa đi chân không, tay chống gậy mà trèo dốc Ba Thang còn sợ. Nay ta tính mở đường ô tô, chắc hẳn khó khăn rất nhiều. Nhưng xét cho cùng tuyến đường này mở là thuận tiện hơn cả.

Bộ Tư lệnh điện mời đồng chí Võ Bẩm đang ở tuyến III Hạ Lào về bàn gấp. Đồng chí Võ Bẩm cũng nhất trí và đóng góp nhiều ý kiến. Cái khó ở dốc Ba Thang thời Pháp đã không làm được không khắc phục được, chứ đánh Mỹ với tài phá đá của công binh và giao thông thì việc bạt núi không phải là trở ngại chính. Ngày 21-6-1965 họp Bộ Tư lệnh quyết định làm đường xuyên Trường Sơn dịch về phía nam. Đường mới ước dài trên 150 km. Chúng tôi giao cho đồng chí Bẩm cùng các đồng chí công binh và giao thông chỉ đạo khảo sát thiết kế đường này, tổ chức làm hai mũi. Một mũi từ phía đông sang tây do đồng chí Nam Hải phụ trách cùng với đồng chí Sơn công binh và một điện đài. Mũi phía tây sang đông do đồng chí Trầm phụ trách, cùng đồng chí Tiêu công binh và một điện đài. Hai mũi gặp nhau ở dốc Ba Thang.

Con đường được nhanh chóng hình thành trên kế hoạch thiết kế. Nguyên đoạn dốc Ba Thang, theo tính toán của anh em, nếu không sử dụng sức mạnh tập trung của bộc phá định hướng thì thi công ít nhất mất hai năm, chưa chắc đã thông đường. Mà con đường này chúng ta kiên quyết phải

thông trước mùa mưa năm 1966, để tranh thủ vận chuyển ô ạt mùa khô, chớp thời gian với địch.

Như thế là thời gian thi công cũng chỉ còn có khoảng bốn, năm tháng mà thôi nên chúng tôi chú trọng vừa khảo sát, vừa thiết kế vừa thi công cho nhanh. Vì con đường được mở với ý chí quyết tâm cao nên anh em gọi con đường nhiều tên khác nhau: đường Thắng lợi, đường Quyết thắng, đường Thắng Mỹ... Nhiều tên khác nhau nhưng biểu lộ một ý chí chung. Ngay khi anh em công binh và kỹ sư thiết kế còn vạch tuyến trên bản đồ, Bộ Tư lệnh 559 đã rút dần quân của giao thông và thanh niên xung phong vừa hoàn thành nhiệm vụ ở đường 128 chuyển sang làm đường công vụ trước. đồng chí Lam Chi và Lang mang theo một bộ phận cơ giới chiếm lĩnh trận địa để đánh thông đường từ phía tây sang phía đông: bắt đầu từ khoảng giữa đường 128 trệch về phía nam trên cánh đồng Lùm Bùm, đánh lên dốc Ba Thang một mũi ở phía đông Trường Sơn tiến lên. Lực lượng để mở con đường vượt núi rừng Trường Sơn này đòi hỏi rất lớn. Phải lấy thêm thanh niên xung phong từ các tỉnh Thái Bình, Hà Nam Ninh, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình. Tuổi trung bình của anh em là 20, vì lẽ ấy chúng tôi đặt tên đường là đường 20, để kỷ niệm tuổi trẻ đánh Mỹ và thắng Mỹ.

Sau đường 20, những năm sau, ngành Giao thông mở những đường tạo chân hàng cho Đoàn 559, như đường 22 tránh đèo Ngang, đường 21 từ Thạch Hà lên Tân Ấp nối vào các cửa khẩu của Trường Sơn. Tên 21, 22, giống như tên đường 20 cũng là lấy tuổi trung bình của anh chị em thanh niên xung phong mà đặt, để kỷ niệm chiến công của anh chị em...

Đó là những ngày khăn trương sôi nổi và không kém phần căng thẳng... May mắn, tôi còn giữ được những cuốn nhật ký chiến trường của những ngày tháng ấy. Tôi xin trích ra đây một đoạn ghi chép về buổi giao ban trong một ngày bình thường, để chúng ta dễ dàng nhận thấy nhịp sống hàng ngày của Trường Sơn trên hệ thống đường mòn trong những năm tháng ấy:

Giao ban ngày 8-9-1965:

Trình sát từ đường 9 báo cho biết đã có 300 lính Mỹ đổ bộ lên Đông Hà. Có hiện tượng chuẩn bị doanh trại ở Quảng Trị. Đề phòng khả năng Mỹ trực tiếp tăng quân nhanh chóng lên đóng ở thung lũng A Sầu, A Lưới, đánh vào đường 9 của ta. Trình sát cũng đã phát hiện 5 toán biệt kích hoạt động xung quanh đường 9, cả phía đông lẫn phía tây. Phải chỉ thị cho tuyến I lo đề phòng địch quấy phá, đánh nóng ra trên dọc đường 9.

Tình hình vận chuyển như sau: Hàng đến R5 Cha Lo 104 tấn, đến R1a là 11,4 tấn, đến R1b là 83 tấn, đến Làng Khăng là 14 tấn, đến R2 là 109 tấn. Tổng cộng hàng đã đến tuyến I là 3.616 tấn.

Tuyến II và tuyến III hàng vào tổng cộng 808 tấn, phân ra như sau: Hàng đến S1 là 307 tấn, hàng đến 9D là 121 tấn. Hàng đến S4 là 259 tấn. Hàng đến T3 là 121 tấn. Gồm: gạo, muối, vũ khí và các mặt hàng khác.

Mưa liên tục và kéo dài.

T3 mưa rất dữ. Phà bị trôi, đường lầy lội. Mức độ vận tải xuống tuyến là 8 tấn mỗi ngày, chỉ đủ ăn cho khách và nuôi được hai tiểu đoàn. Đội quân gửi thồ và gánh bộ có trên 1.000 người, lương thực ăn mất 5 tấn chỉ còn lại 3 tấn giao cho tuyến sau.

Lực lượng dự trữ lương thực tại các binh trạm: Binh trạm 5 ở S8 còn 169 tấn. Binh trạm đầu mối và tuyến B46 chỉ còn 15 tấn; Kho dự trữ cho các binh trạm còn 205 tấn. Trong khi đó số khách hiện đi trên các tuyến đường là 552 tiểu đội (trên dưới 5 ngàn người). Số gạo cung cấp cho khách mỗi ngày hết hơn 2 tấn. Không tính khách còn tiếp tục bổ sung. Với số khách hiện có, trong một tháng hành quân qua hệ thống đường mòn này các binh trạm phải cung cấp 75 tấn gạo...

Địch bỏ bom tọa độ và bắn phá liên tục để thăm dò hành khách đi ban ngày ở vùng Tà Ôi, bị thương 2 người.

Nước lũ, thuyền đắm, 2 chiến sĩ hy sinh.

Lực lượng gửi thô đi đường vòng 050 mới mở tránh túi nước Xiêng Phan chỉ đảm bảo được 4 tấn ngày. Đoạn đường gửi thô và gánh 19 ki-lô-mét, xuất phát từ Ho chỉ bảo đảm vận chuyển được 3,2 tấn mỗi ngày... Vượt túi nước Xiêng Phan bằng các loại thuyền là mũi tiến công chính trong mùa mưa trên mặt trận vận tải.

Đó là một ngày giao ban bình thường trên hệ thống đường Trường Sơn giữa mùa mưa 1965.

Sau khi tập trung giải quyết cơ bản vấn đề vượt túi nước Xiêng Phan, thông xe đường 128, hàng từ phía bắc túi nước đã được vận chuyển xuống tuyến II qua đường 128, một phần tiếp chuyển bằng sông Noong-cà-đeng thông đường 16. Hàng hóa nhẹ và hành khách đã đi lại tập nập. Đường 20 đã được rải quân làm từng đoạn vừa thiết kế, vừa thi công, đường này làm xong sẽ phá thế độc đạo của đường 12 và bỏ hẳn túi nước ác nghiệt. Về căn bản, tuyến I đã được giải quyết, và tận dụng được đường thủy. Các tuyến khác tiếp tục mở rộng và nối liền các đoạn đường cơ giới...

Ta đã khắc phục được một bước trong mùa mưa năm ấy, xây dựng được nền móng cho con đường cơ giới chạy cả hai mùa. Mùa khô vẫn là mùa làm ăn có năng suất cao của Bộ đội Trường Sơn và nhất là mùa khô cuối năm 1965 đầu năm 1966.

Lúc này chiến trường ở miền Nam đang thắng lớn. Trận Vạn Tường, Plây-me ngày 14-10-1965 giặc Mỹ thiệt hại 1.700 tên. Ngày 12-11-1965, Quân giải phóng miền Nam tập trung đánh lớn trong trận Bầu Bàng, Thủ Dầu Một tiêu diệt 2.400 tên Mỹ, trong đó diệt hoàn toàn 2 đại đội bộ binh, 2 đại đội thiết giáp và 1 trung đội pháo 105 ly; mặc dù quân Mỹ đã đổ vào miền Nam mới từng tháng 6 năm 1965 là 125.000 tên. Đây lại là một bước ngoặt nữa của lịch sử chống Mỹ của nhân dân ta, quyết đánh bại chiến lược chiến tranh cục bộ của đế quốc Mỹ.

Tôi và đồng chí Võ Bẩm ra Hà Nội để làm việc với Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải và Tổng cục Hậu cần. Tổng cục có trách nhiệm rất lớn với tuyến đường Hồ Chí Minh là lo chân hàng cho mùa khô 1966 để vận chuyển, và báo cáo với Ban Bí thư, Hội đồng Chính phủ để xin thêm tiền, thêm quân cho đường 20 đang thi công.

Chia tay các đồng chí, đồng đội ở Bộ Tư lệnh 559 tôi biết công việc ở hậu phương bề bộn, khó lòng vào ngay được lúc bấy giờ Bộ Tư lệnh còn thiếu những cán bộ lãnh đạo giao thông có kinh nghiệm. Theo yêu cầu của Bộ Tư lệnh, tôi cử anh Nam Hải chuyển hẳn công tác vào Ban tham mưu công binh, thôi giữ chức vụ Viện trưởng Viện Thiết kế giao thông ở hậu phương. Tôi điện ra

Ban đảm bảo giao thông Khu 4, điều Thứ trưởng Nguyễn Tường Lâm vào tham gia vào Bộ Tư lệnh 559. Đồng chí Dương Bạch Liên đang làm Thứ trưởng trực chiến ở Bộ, được điều động vào nhận bàn giao của anh Nguyễn Tường Lâm. Tôi làm tất cả những lệnh điều động ấy, khi thì với tư cách Tư lệnh kiêm Chính uỷ Đoàn 559, khi thì với tư cách của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Mục đích chủ yếu là tăng cường cho đường Trường Sơn. Đồng chí Nguyễn Tường Lâm được giao nhiệm vụ chỉ đạo, đôn đốc công trường mở đường 20 cùng với đồng chí Võ Bẩm.

Đồng chí Võ Bẩm ra trước, tôi ra sau. Trước khi ra, tôi và đồng chí Đôn tham mưu vận tải đi kiểm tra túi nước. Tới bắc túi nước, chúng tôi làm việc với các đồng chí Toàn và Thắng, lãnh đạo tuyến I làm việc với các binh trạm và công trường của đồng chí Thuần. Các đồng chí đó đang say sưa với công tác vượt túi nước. Nước vẫn lên to tuy đã cuối mùa mưa. Thuyền gỗ, thuyền nan, thuyền vải xen lẫn nhau; những tay thuyền mới tập chưa được một con nước nên tay chèo vẫn còn lúng túng. Anh em vừa chèo vừa hò, thỉnh thoảng gặp thuyền không chèo ngược lại. Nhiều câu chuyện rôm rả của lính trẻ làm không khí rất vui nhộn. Đến cuối bờ nam một cảnh tượng làm mọi người đều liên tưởng đến một nghĩa địa của một loài vật thời tiền sử: các sườn của thuyền nan màu trắng tháo vỏ, bỏ rải rác đó đây, có chỗ chất chồng lên nhau như những bộ xương của loài khủng long cổ đại.

Khối lượng hàng vượt túi nước đã khá nhiều, các kho chứa đã có hàng, nhiều xe tải đã chờ hàng đi vào phía trong. Định đưa tin ngày 30-10-1965: "Lần đầu tiên bộ đội cơ giới của Quân đội nhân dân Việt Nam đã theo đường Hồ Chí Minh đi vào Nam" (chúng không gọi là đường mòn nữa).

Từ biệt đồng chí Đôn (đồng chí phụ trách vận tải vì còn làm việc với trạm về kế hoạch xây dựng thêm kho) tôi lên xe tải đi kiểm tra dọc tuyến 128, tuyến đường này ngắn, ít dốc nên đường đảm bảo kỹ thuật. Trên đường còn nhiều đoạn thiếu đá rải, vì thuốc nổ vào không đủ, phải phá đá bằng tay, không được bao nhiêu. Ngồi trên xe tải toàn thân luôn luôn bị rung động, thân kinh luôn luôn bị căng thẳng bởi các tiếng rung bần bật của các lốp xe lăn trên rông-đanh. Tuy tôi chỉ ngồi gần 150 km và một phần chạy trên rôngđanh nhưng người cũng mệt rã rời, càng thấy thông cảm với các chiến sĩ lái xe chạy suốt ngày và nhiều đoạn trên rôngđanh vẫn đảm bảo lái xe an toàn. Tới Lùm Bùm, tôi gặp đồng chí Lang báo cáo cho biết: thi hành lệnh, đã cho lực lượng lên thi công đường 20 do đồng chí Lam Chi đưa đi. Làm việc xong với đồng chí Lang, tôi lên dốc Đồng Tiến. Tại đây tôi gặp các đơn vị công nhân thanh niên xung phong vừa hoàn thành xuất sắc đường 128, gặp đồng chí công nhân lái máy xúc Vũ Tiến Đề, vốn là công nhân lái máy cày của nông trường, được điều sang đội cơ giới của giao thông khi vào tuyến Trường Sơn. (Sau này anh chuyển sang quân đội và trở thành Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân với đôi tay lái máy ủi nổi tiếng Trường Sơn). Tôi đã gặp bao nhiêu anh chị em dũng cảm khác: đồng chí Nguyễn Thị Liệu (sau này hy sinh, đã được truy tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân năm 2001), đồng chí Nguyễn Thị Kim Huế (sau này trở thành Anh hùng lao động).

Trời vẫn mưa, leo tới đèo cao mới nhìn thấy một cảnh quan nên thơ hiện ra trước mắt, mây trắng bay lơ lửng dưới chân đèo. Trên những cành cây ở đèo cao, các cháu nữ thanh niên xung phong tranh thủ phơi quần áo cho gió thổi mau khô để có đồ thay, thỉnh thoảng có làn mây qua làm khi ẩn khi hiện như những chùm hoa rừng xanh vàng hồng trên các sườn núi. Các cháu vừa hát hò, vừa phá đá, chặt cây, cuốc đường, không khí thật là sôi nổi khẩn trương. Tôi rất tiếc là không phải nhà thơ nhưng trước cảnh nên thơ và hùng vĩ ấy tôi cũng xúc động làm một bài để tặng các cháu,SHIP ĐIỀU CÒN LÚNG CÙNG NHƯNG NỘI DUNG MÌNH CẢM LÀ CHÍNH, TÔI CÒN NHỚ VÀ XIN GHI RA ĐÂY:

*Yếm đào tạt vắt trên mây
Gót son đạp khắp Trường Sơn núi rừng
Lời ca xuyên cả đèo cao
Miền Nam ruột thịt quyết thông xe vào
Hiên ngang non châu Hai Bà.*

Đường 20 lúc bấy giờ chưa thông xe và đang mở đường công vụ để thi công, giải quyết từng đoạn dễ. Sau khi làm việc với đồng chí Nam Hải, Lam Chi và Đại tá Diêu về những yêu cầu cụ thể của công trường và Bộ Tư lệnh để giải quyết ngay kể cả những việc phải ra xin Trung ương, tôi trở lại phía nam đường 9 - Nam Lào làm việc với đồng chí Nguyễn Lang, thăm đơn vị nông trường của đồng chí Trí, tuyến II đang làm con đường nối giữa tuyến I và tuyến II. Đồng chí phụ trách là cán bộ miền Nam tập kết báo cáo tình hình và nêu lên ý muốn làm nếu được cử theo đường tiến thẳng về Nam đi tới đâu làm tới đó thì hay quá. Đây là tâm trạng không phải một đồng chí này mà có thể nói là hầu hết anh em miền Nam tập kết đều như vậy. Ai cũng muốn có cơ hội được trở về Nam chiến đấu, nhất là những năm đầu mới tập kết, 1957 - 1958 miền Nam bị Mỹ- Diệm khủng bố. Tạm biệt các anh em sôi sục vì miền Nam, rất tiếc là tôi không có thì giờ đi tới tuyến III, tôi theo đường Ho ra Quảng Bình. Trên đường đi, chúng tôi kiểm tra các trạm giao liên đưa khách, xem làm ăn ra sao, vì khách đã tấp nập hành quân mặc dầu trời vẫn mưa, đường chưa tốt lắm. Dọc đường gặp hàng đoàn khách đi B với những chiếc ba lô trên vai, chiếc gậy Trường Sơn trong tay, dầm mưa, leo núi, lội sông, mỗi người khoác một tấm ny-lông che mưa hời hả ra đi. Những tiếng hỏi thăm quê hương, làng mạc của khách đi đường và chị em thanh niên xung phong cũng khá rôm rả. Thịnh thoảng gặp cảng thương binh đi cùng chiều. Vài chiếc xe vận tải nhẹ ngược chiều lắc lư vượt qua ổ gà và đường rongđanh; trên xe có nhiều đồng chí đứng tuổi trùm vải mưa tay vẫy chào người làm đường. Không khí thật là tấp nập. Anh em so sánh với thời kỳ "đi không dấu, nấu không khói, nói không tiếng" thì thấy khác nhau quá xa.

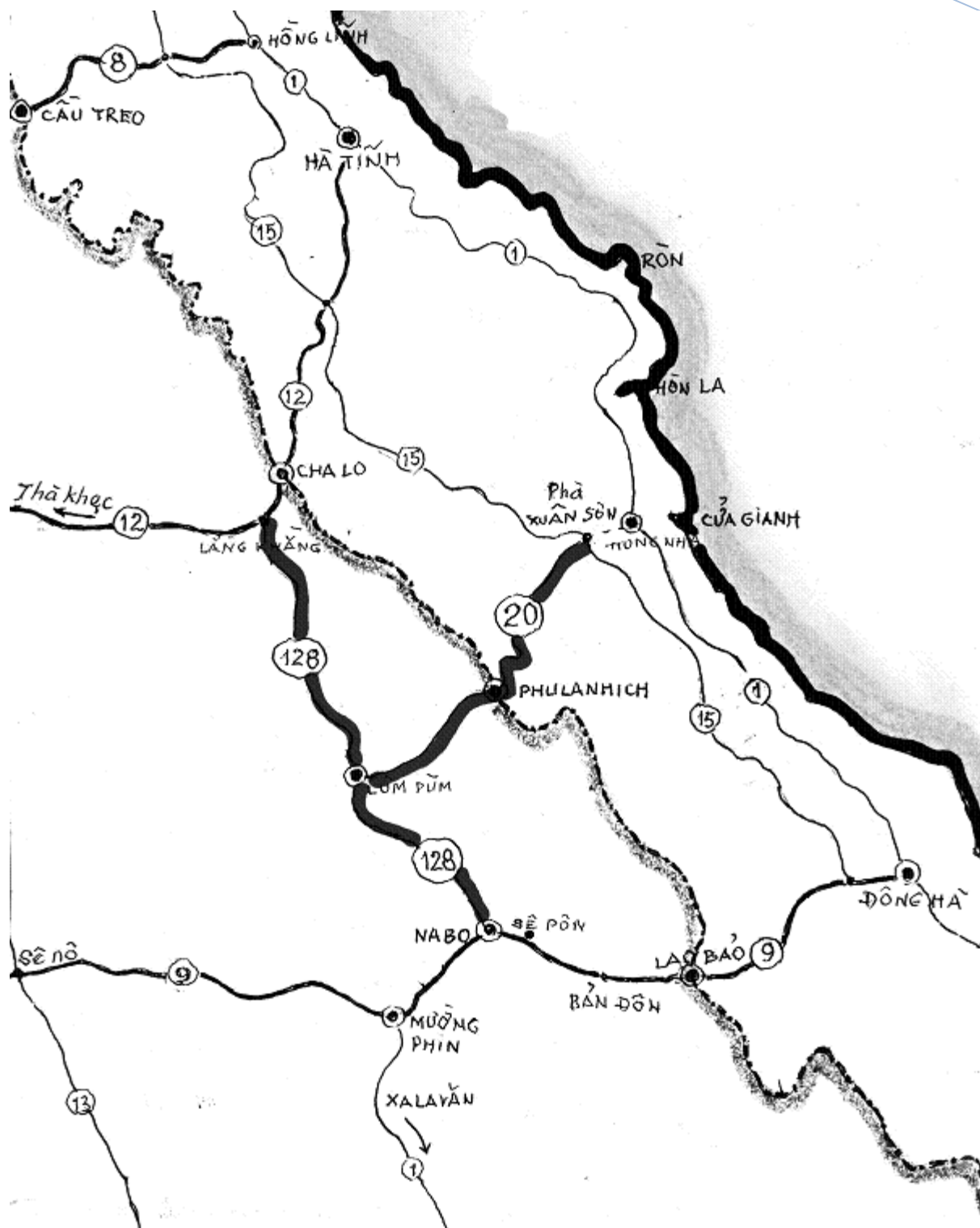
Làm việc với các trạm, nghe báo cáo, chúng tôi phát hiện ra một vấn đề nghiêm trọng là: sự ô nhiễm môi trường trên dọc tuyến đường do khách đi vào và trở ra. Khách phải đi vệ sinh và hố vệ sinh lại ít, khách phải vào rừng quanh trại độ vài trăm thước. Rừng quanh trại là nơi thường mắc võng của khách, nên quả thật là mất vệ sinh quá. Tôi tự trách là Bộ Tư lệnh chúng tôi chỉ lo quan tâm đến những cái lớn, còn những cái nhỏ và thiết thực lại coi thường và ít chú ý.

Rút kinh nghiệm hồi ở chiến khu 7 miền Đông Nam Bộ tôi bàn với các trạm làm các hố vệ sinh hình dài như hào và nhiều cái, khách đi đây cái nào thì lấy đất lấp cái đó. Một vấn đề nữa là việc giải trí cho khách. Thêm nữa là làm sao có tin tức miền Nam chiến đấu lấy qua đài, viết lên bảng, vừa thông tin vừa động viên anh em. Tôi điện cho Bộ Tư lệnh những việc cần làm và yêu cầu phải đáp ứng ngay, kể cả việc phổ biến cho các tuyến khác gửi cho thuốc chống ỉa chảy. Mặt khác, ra tới Quảng Bình, chúng tôi cho anh em mua hạt rau các loại và giao bộ phận hậu cần của Đoàn 559 có đại diện ở tỉnh đề gửi vào gấp cho tuyến Ho.

Tuy nằm sâu trong Trường Sơn, trực tiếp lãnh đạo Bộ Tư lệnh 559 nhưng bên tôi vẫn có đồng chí Đặng Xuân Song là bí thư chuyên theo dõi về công việc của Bộ Giao thông vận tải và vài anh em giúp việc với một điện đài. Do đó tôi đã được thông tin từng ngày và có ý kiến chỉ đạo kịp thời lực lượng giao thông vận tải hậu phương phối hợp và hợp đồng với tiền tuyến. Tôi được biết ở hậu phương mức độ chiến tranh leo thang tội ác của đế quốc Mỹ ngày càng ác liệt. Ngày 23-6-1965,

địch đã leo thang cho máy bay ra đánh phá Hà Nội và mấy tháng sau đó hầu hết các cầu lớn nhỏ trên các trục đường quan trọng của miền Bắc đều bị đánh phá. Đặc biệt các trục từ phía đông vào thủ đô và từ thủ đô đi phía nam, trục phía bắc cũng bị đánh phá; chủ yếu các cầu lớn. Chúng phong tỏa Cảng Hải Phòng hòng cắt đứt đường chi viện của các nước xã hội chủ nghĩa anh em cho ta.

Trên đường trở về hậu phương, với trách nhiệm Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, tôi lại kiểm tra suốt dọc tuyến bảo đảm giao thông từ bắc Vĩnh Linh ra đến Hà Nội; làm việc với các Tỉnh ủy, với Bộ Tư lệnh Quân khu 4, với Ban đảm bảo giao thông Khu 4 (B4) và các đơn vị công nhân thanh niên xung phong của Bộ và của địa phương trên dọc tuyến; làm việc với các bến phà quan trọng như sông Gianh, Bến Thủy, Ghép và các đơn vị vận tải ô tô, sông biển, cảng Cửa Hội, đường goòng, đường sắt. Về giao thông vận tải chống Mỹ chi viện miền Nam có rất nhiều vấn đề cần giải quyết ngay và có vấn đề cần đề xuất và xin ý kiến của Trung ương... Đi tới đâu cũng thấy không khí khẩn trương công tác, lạc quan cách mạng, tin tưởng chiến thắng về ta. Nhiều gương chiến đấu điển hình trên các mặt công tác của ngành Giao thông vận tải Trung ương và địa phương. Nhiều câu chuyện ly kỳ về hạ máy bay địch của các lực lượng vũ trang. Tuy lúc bấy giờ trên mặt trận đảm bảo giao thông vận tải chưa có kinh nghiệm phong phú như năm 1968 và về sau nhưng cũng đã thấy chúng ta đối phó với địch bằng sự chiến đấu và lao động dũng cảm tập thể và cả nhân dân tham gia bằng cả trí óc thông minh, sáng tạo. Lúc bấy giờ càng thấy cái giá trị và tác dụng to lớn của các hệ thống đường đi qua Khu 4 tuyến lửa, chi viện cho miền Nam với nhiệm vụ dồn chân hàng cho 559. Đó là đoạn đầu của tuyến đường Trường Sơn, không rừng núi bao che, mục tiêu quá nhiều và lộ liễu. Phòng không của ta giăng ra có hạn, kẻ địch lợi dụng nhược điểm này ra sức ngày đêm đánh phá, hòng làm tê liệt các tuyến giao thông vận tải của ta. Nhưng chúng ta đã có hàng chục vạn người con của Khu 4 anh hùng trong các lực lượng của Trung ương và địa phương đang căng địch ra mà đánh, cả triệu nhân dân hỗ trợ Bộ đội Phòng không anh dũng tuyệt vời hạ hàng trăm máy bay địch ở các trọng điểm. Dân quân, công an bình tĩnh gan dạ, công nhân, thanh niên xung phong giao thông vận tải dũng cảm thông minh. Lại có các cán bộ đã được rèn luyện thử thách qua cuộc chiến tranh chống Pháp, ngày đêm sát cánh cùng anh chị em như đồng chí Nguyễn Tường Lân bám trụ Khu 4; các đồng chí Trưởng Ty Giao thông ở tuyến lửa như đồng chí Thiêm (Vĩnh Linh), Ly (Quảng Bình), Đạt (Hà Tĩnh), Hòa (Nghệ An)... Và các đồng chí Hồ Trí Tân (Cục Kiến thiết cơ bản), Nguyễn Chấn (Cục Quản lý đường bộ); Đường sắt có đồng chí Hà Đăng Ân, liệt sĩ Trần Quang Sơn, đồng chí Nguyễn Văn Vịnh... Đường goòng có đồng chí Tộ, Thới... Đường biển có đồng chí Lê Văn Kỳ, Lê Hữu Liêm. Vận tải ô tô có đồng chí Vũ Quang... Các trạm vận tải có đồng chí Võ Thành Huy, đồng chí Nguyễn Bá. Đoàn xe 8 có đồng chí Bùi Thái, đường sông có đồng chí Bình Tâm, đồng chí Nguyễn Văn Định... Các đồng chí đó đã ngày đêm lăn lộn ở các tuyến đường, nhà ga, bến cảng... ở các trọng điểm để kiểm tra, đôn đốc vận chuyển



Sơ đồ đường 128 và đường 20 trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước

hàng cho miền Nam. Nhân dân trên tuyến lửa Khu 4, kể cả các dân tộc ít người ở sát giới tuyến, với khẩu hiệu: "Xe chưa qua, nhà không tiếc", "Hàng Bác Hồ chưa qua là ta không nghỉ" vừa tham gia đảm bảo giao thông vận tải, vừa đảm bảo sản xuất lương thực để nuôi quân và cho con cháu đi B. Thật đẹp để làm sao, tình nghĩa làm sao! Với tình đồng chí, đồng bào, đồng đội, với tinh thần Trung

ương với địa phương, hậu phương với tiền tuyến, tuyến lửa với Trường Sơn, đoàn kết trên dưới, quân dân không so bì tị nạnh, không mặc cả thiệt hơn, lo cho nhau từng hồ tránh bom, nhường cho nhau từng góc hầm chữ A, từng nắm cơm. Đã có nhiều anh chị em ngã xuống trên hai tuyến lửa. Tôi nhớ lại, có một lần khi tôi tới cầu Cẩm, xe vượt qua ngầm, máy bay địch chọt đến, đèn gầm ô tô không kịp tắt, địch thả bom xung quanh tôi nhưng rất may là không trúng đạn, tôi chỉ kịp chạy lên nắp vào thành ta-luy đường. Tôi vừa nằm xuống thì một khối thịt đè lên, mỗi ngày một nặng thêm, làm tôi nghẹt thở. Thì ra các đồng chí bác sĩ Nguyên Văn Lan, đồng chí bí thư Đặng Xuân Song, đồng chí Thê... đã lấy thân mình để bảo vệ, che chở cho thủ trường. Nằm ở dưới tuy thấy nặng và vô cùng nghẹt thở, nhưng tôi cảm động biết bao... bởi tình đồng chí, đồng đội, bởi tình người và tinh thần trách nhiệm cao cả trong những giây phút nguy nan. Tôi đã được sống trong sự tràn ngập không khí cách mạng và yêu thương ấy ở cả hai tuyến đường. Tuy mỗi nơi một vẻ, vì hoàn cảnh khác nhau nhưng cùng một hành động thống nhất là: tất cả vì miền Nam ruột thịt. Bất giác tôi nhớ lại 9 năm kháng chiến chống Pháp, cũng tinh cảm cách mạng, tinh đồng chí, tinh người như vậy và cũng nhờ có thế mà ta đã chiến thắng được kẻ địch. Ước sao dù bất cứ hoàn cảnh nào vẫn giữ được như vậy. Về tới Hà Nội do tình hình mới ở hậu phương và phần nào ở tuyến Trường Sơn đã hoạt động được ít nhiều ngay trong mùa mưa, tuy chỉ là bước đầu, tôi được chỉ thị ở lại lo phía sau để phục vụ cho phía trước.

Khoảng đầu năm 1966, tôi bàn giao nhiệm vụ Tư lệnh cho đồng chí Bẩm và công tác Chính ủy cho đồng chí Chiêm. Thê là phải chia tay thật sự với những chiến sĩ mở đường Trường Sơn anh hùng, con đường được vinh dự mang tên Bác mà tôi rất tự hào vì cũng góp mặt phần rất nhỏ, sát cánh chiến đấu với các đồng chí trong Đoàn 559 qua một mùa mưa.

Năm 1966, mùa khô, mùa vận chuyển của Đoàn 559 đã đến. Sự lãnh đạo Đoàn 559 có thay đổi vì tuyến Trường Sơn chủ yếu vận chuyển hàng hóa chi viện cho miền Nam đã từng bước chuyển sang vận chuyển cơ giới và nhất là mùa khô này phải được khẩn trương vận chuyển. Quân ủy Trung ương giao cho Tổng cục Hậu cần trực tiếp lãnh đạo. Vì đồng chí Đinh Đức Thiện Tổng cục trưởng Tổng cục Hậu cần vào tuyến để lãnh đạo, đồng chí Đại tá Hoàng Văn Thái phụ trách Đoàn 559. Đồng chí Thiện và tôi biết nhau từ lâu và cũng dễ thông cảm nhau trong nghề vận tải nên rất thuận lợi trong sự phối hợp giữa kinh tế với quốc phòng, làm nhiệm vụ chung là chi viện.

Ở lại tuyến sau, chúng tôi dồn mọi khả năng của Bộ Giao thông vận tải với Bộ Quốc phòng vào thi công khẩn trương đường 20 cho mau chóng thông xe. Đồng thời để phá thế độc tuyến ở tuyến lửa, hỗ trợ cho Đoàn 559, Bộ Giao thông vận tải cho làm thêm một số đường như đường 22 tránh đèo Ngang từ địa phận Kỳ Anh tới phà sông Gianh, đường 21 từ Thạch Hà tới Tân Ấp, và một số đường vòng quan trọng đi qua Bến Thủy và tránh đường số 1 qua Hà Tĩnh, đi thẳng vào ngã ba Đồng Lộc. Đầu năm 1966 khi đường 20 đã thông xe, một lần nữa tôi trở lại kiểm tra. Qua cửa chữ A mới thấy được sự nỗ lực của anh chị em thi công dựng camp bên vách đá cheo leo; của anh em lái xe đường vòng vèo, bị địch đánh phá ác liệt, lái sơ sảy là lao xuống vực.

Lúc này, địch đang tìm đường để phá, nhiều đoạn vòng anh chị em phải làm giàn để treo phong lan nguy trang, xe chạy dưới hoa thơm mát. Trong những căn hầm và lán trại của các cháu thanh niên xung phong tạm trú cũng treo hoa phong lan. Tôi đã vào thăm một căn hầm của các cháu ở gần ngầm Ta Lê, nơi trọng điểm địch đánh ác liệt suốt ngày đêm, cũng thấy có hoa, và trên vách hầm còn dán hai câu thơ:

*Đường em như một bó hoa
Hầm em như thể cánh hoa sáng ngời...*

Tới dốc Ba Thang ai nấy chẳng thán phục anh em công binh đã bung từng tảng đá lớn quăng xuống vực sâu để mở đường. Tới ngầm Ta Lê, tôi đã gặp đội cầu treo do đồng chí Trương Kim Thống chỉ huy, vừa mới vào chuẩn bị bắc cầu. Đội thanh niên xung phong 25, của Trung đoàn bộ binh 10 Hải Dương và Trung đoàn 4 của Kiến An đi B, cũng dừng lại đây để làm đường. Các đơn vị công binh chính công, các Trung đoàn công binh mới, các đơn vị công nhân, thanh niên xung phong giao thông... là những đơn vị có công xuất sắc góp phần xây dựng thành công tuyến này.

Vào năm 1967, khi Bộ Tư lệnh 559 mở thêm các đường cơ giới trên tuyến II, tuyến III, ở phía tây Trường Sơn thì Bộ Giao thông vận tải thành lập Ban 67 ở phía đông Trường Sơn, do đồng chí Cục phó Phan Trầm (trước đây ở đường 20) phụ trách cùng với đồng chí Nguyễn Như Cảnh phối hợp chặt chẽ với Tổng cục tiền phương của quân đội để đảm bảo giao thông trên hệ thống đường 1 và đường 15. (Sau này phát triển thêm đường 15b, đường 15c) và một số tuyến đường vượt để rút ngắn và nhanh cho vận chuyển của tuyến phía tây Trường Sơn. Đội Cầu treo của Bộ Giao thông vận tải và Viện Nghiên cứu Kỹ thuật được điều vào xây dựng một số cầu treo và các dây thiên tuyến chõ hàng để vượt các suối và các đèo thấp.

Ở miền Bắc giặc Mỹ thất bại trong cuộc ném bom leo thang. Tính đến năm 1967 ta đã bắn rơi hơn 2.000 máy bay các loại của Mỹ thì ở miền Nam chúng lại bị một đòn choáng váng bất ngờ vào dịp Tết Mậu Thân, mặc dù tính đến tháng 2 năm 1968, lính Mỹ và chư hầu đã vào miền Nam tới 500.000 tên, ý chí xâm lược của Mỹ đã bắt đầu lung lay.

Tháng 3-1968 chúng dùng thủ đoạn "thiện chí" đơn phương xuống thang, ném bom hạn chế miền Bắc từ vĩ tuyến 20 trở vào; thực chất là chúng dồn máy bay và bom đạn có hạn nhưng tinh xảo hơn (như bom định giờ nổ chậm thả bằng tia la-de, v.v...) tập trung đánh phá hủy diệt các tuyến đường từ Thanh Hóa trở vào, hòng cắt đứt mọi sự vận chuyển của ta từ hậu phương vào phía Nam, cắt đứt chân hàng của Đoàn 559.

Tôi lại được trên giao thành lập Bộ Tư lệnh đảm bảo giao thông Khu 4 để hợp đồng với các binh chủng, huy động mọi tiềm năng và sức mạnh tổng hợp để đập tan âm mưu thâm độc của đế quốc Mỹ. Các đồng chí chỉ huy hậu cần, Quân khu 4, Tư lệnh Pháo binh, Tên lửa, Công binh, các bí thư Tỉnh ủy đều được huy động phối hợp.

Đồng chí Đinh Đức Thiện, Tổng cục trưởng Tổng cục Hậu cần là Tham mưu trưởng kiêm Phó tư lệnh, đồng chí Thiếu tướng Lê Quang Hòa, Chính ủy Khu 4 làm Phó Tư lệnh; các đồng chí Thiếu tướng Lê Quang Đạo, Thiếu tướng Nguyễn Đôn ở Bộ Tư lệnh 500 cũng đã tham gia phối hợp. Các đồng chí Bí thư Tỉnh ủy các tỉnh Khu 4 là Phó Tư lệnh.

Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm lập Văn phòng Bộ Tư lệnh. Đồng chí Nguyễn Tường Lân được điều từ Đoàn 559 ra làm Phó Tư lệnh trực chiến. Tôi làm Tư lệnh chỉ huy chung và cũng lại với nhiệm vụ Ủy viên Trung ương Đảng và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải để kết hợp chặt chẽ giữa Trung ương, địa phương, kinh tế và quốc phòng.

Bộ Tư lệnh đảm bảo giao thông Khu 4 đã cố gắng làm tròn nhiệm vụ của mình. Huy động được sức mạnh tổng hợp để thắng Mỹ trên toàn tuyến lửa Khu 4 mà điển hình là ngã ba Đồng Lộc và những trọng điểm là các bến phà Bến Thủy, Sông Gianh, Xuân Sơn, Long Đại, cầu Hàm Rồng... Bom đạn địch giội xuống tính bình quân đầu người chiến sĩ phòng không, dân quân tự vệ và công nhân sửa chữa cầu phà... phải kể tới cả tấn. Chúng quyết dồn lượng bom đạn và dùng chiến thuật kết hợp với mùa lũ để đánh chặn đầu, khóa đuôi từng đoạn đường dài trên tuyến lửa, không chế các cửa khẩu của Đoàn 559 nối với hậu phương. Chúng dùng các loại bom tọa độ B-52 rải thảm, bom bi, bom từ trường, bom nổ chậm, mìn lá, v.v... Chúng dùng cả tia la-de để cắt bom khi phát hiện mục tiêu của ta, đánh các phương tiện vận tải trên đường sắt, đường goòng, đường bộ, đường thủy. Nhưng, chúng đã vấp phải sự quyết tâm chiến lược của cả nước ta là bằng bất kỳ giá nào cũng phải đảm bảo giao thông vận tải, đưa hàng ra tiền tuyến, trước hết là xây dựng chân hàng cho Đoàn 559, quyết đánh bại cuộc chiến tranh phá hoại của địch vào giao thông vận tải, niềm hy vọng cuối cùng của chúng là ngăn chặn chi viện cho miền Nam, hồng cứu văn minh hình đang có nguy cơ sụp đổ ở miền Nam. Và, lấy thế để mặc cả với ta đi vào thương lượng. Còn ta, quyết tâm đánh bại ý chí xâm lược của địch, phối hợp với ngoại giao bắt chúng phải ngồi vào bàn thương lượng.

Chúng ta đã dùng chiến thuật căng địch ra, dàn mỏng lực lượng địch, để kéo cổ địch xuống cho phòng không ta tiêu diệt. Có đoạn đường ta đã xây dựng sáu tuyến đường chạy song song, để tiến về miền Nam bằng đường sắt, đường bộ, đường sông, đường biển... rồi nối lại thành hình thang, di chuyển theo lối dích dắc. Vượt các trọng điểm cầu phà, có ít nhất là ba cách vượt sông, có nơi đã có tới bảy biện pháp vượt sông, chỗ nọ cách chỗ kia vài ba ki-lô-mét, có cái giả, có cái thật. Các khu vực có đồi và đồng bằng như ngã ba Đồng Lộc thì làm đường vòng, đường tránh chằng chịt. Có đêm làm hơn chục ki-lô-mét để thông xe ngay trong đêm. Tại ga Thanh Hóa, ga Vinh ban ngày không ray, ban đêm mới lắp ray. Thực hiện khẩu hiệu "qua sông không cầu, chạy tàu không ga", kẻ địch không biết ta đi tuyến nào, và qua sông điểm nào. Muốn biết, máy bay của chúng phải hạ thấp xuống và làm mờ cho phòng không ta tiêu diệt, vì thế chúng thường bay cao và thả bom bừa bãi, trúng vào đâu thì trúng.

Ta đã thực hiện từ khẩu hiệu "địch đánh ta sửa ta đi", sang khẩu hiệu "địch đánh ta cứ đi", giành thế chủ động để đối phó với địch một cách thắng lợi ngay trên mảnh đất hẹp, mà địch gọi là vùng cán song ở vùng Khu 4 tuyến lửa.

Cả nước đều hướng về miền Nam ruột thịt, hướng vào tuyến lửa Khu 4. Với những con đường huyết mạch nối dài với đường trung tuyến Hồ Chí Minh, tiếp chuyển vào các đường tiền tuyến của các chiến trường miền Nam, ra sức dồn sức người và vũ khí vào, để đánh bại ý chí xâm lược của đế quốc Mỹ.

Đường Hồ Chí Minh, đường Trường Sơn là con đường mà nhân dân cả nước đã đóng góp xây dựng nên. Những lực lượng tham gia trực tiếp xây dựng đường Hồ Chí Minh là cán bộ, chiến sĩ Quân đội nhân dân; là những cán bộ công nhân và nam nữ thanh niên xung phong của ngành Giao thông vận tải; là dân quân và đồng bào các dân tộc ở một số địa phương; có sự giúp đỡ, hỗ trợ của Đảng và nhân dân địa phương các nước bạn.

Đường Hồ Chí Minh đã làm được nhiệm vụ nặng nề, nhưng rất vinh quang của mình, trong các bước ngoặt lịch sử chống Mỹ, cứu nước của dân tộc. Từ hệ thống đường giao liên nhỏ hẹp, luôn

qua rừng núi, đến đường gùi, thồ, phục vụ cho công cuộc chống Mỹ - Diệt vi phạm Hiệp định Giơ-ne-vơ, củng cố phong trào cách mạng chống chiến lược chiến tranh đặc biệt của địch; tiến lên xây dựng đường cho xe cơ giới, phục vụ cho công cuộc chống chiến lược chiến tranh cục bộ của địch. Và, thành hệ thống đường rộng lớn sau này, phục vụ cho chống chiến lược Việt Nam hóa chiến tranh. Đường Hồ Chí Minh đã luôn luôn hoàn thành được nhiệm vụ trung tuyến đặc biệt của mình là nối liền hậu phương lớn với tiền tuyến lớn trong bất kỳ hoàn cảnh nào.

Con đường chiến lược mang tên Bác không những là niềm tự hào của các lực lượng Đoàn 559 trước kia và sau này, mà còn là niềm tự hào của các nhánh đường nối tiếp. Vì con đường không dừng lại ở dãy núi Trường Sơn hùng vĩ, mà còn được phát huy rất to lớn bởi các con đường tiếp nối tới các chiến trường nóng bỏng ở Trị Thiên, Khu 5, Tây Nguyên và B2 Nam Bộ - những con đường ở tiền tuyến lớn. Nó còn là niềm tự hào của cán bộ, chiến sĩ, thanh niên xung phong và nhân dân các địa phương vùng tuyến lửa Khu 4, hậu phương trực tiếp của Đoàn 559. Đường Hồ Chí Minh không chỉ là mạch máu nối liền Thủ đô, trái tim Tổ quốc với miền Nam ruột thịt mà còn nối liền các nước xã hội chủ nghĩa anh em, chi viện cho ta tới những vùng tận cùng của đất nước.

Đường Hồ Chí Minh gắn liền với tên tuổi các liệt sĩ gái và trai đã ngã xuống ở núi rừng Trường Sơn, vì sự nghiệp giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Chúng ta quyết giữ vững truyền thống của đường Hồ Chí Minh là: Đoàn kết thương yêu giúp đỡ nhau, cùng nhau lo làm tròn trách nhiệm; quân và dân đoàn kết, kinh tế phối hợp với quốc phòng, dũng cảm, thông minh sáng tạo, quyết tâm khắc phục mọi khó khăn, vừa xây dựng vừa chiến đấu... Cần phát huy truyền thống này trong lĩnh vực giao thông vận tải cũng như trong các lĩnh vực khác để xây dựng thành công chủ nghĩa xã hội và bảo vệ Tổ quốc hôm nay.

Tôi đã được vinh dự trực tiếp cùng đồng đội Đoàn 559, Bộ đội Trường Sơn mở đường chiến lược Hồ Chí Minh, chủ yếu là gùi thồ, giữa một mùa mưa của núi rừng Trường Sơn thành một hệ thống đường cho xe cơ giới chạy suốt toàn tuyến. Đường tuy chưa thật hoàn chỉnh nhưng đã thành hình, xe đã chạy nhưng còn có đoạn phải chống lầy, và vận chuyển tuy không được nhiều nhưng nó cũng đã đóng góp một phần không nhỏ phục vụ cho công cuộc chiến đấu của đồng bào đồng chí miền Nam ruột thịt, vào một thời điểm đáng ghi nhớ là đoạn đầu của cuộc chiến tranh chống chiến tranh cục bộ của đế quốc Mỹ và cho tương lai con đường.

Dù chỉ là một Tư lệnh kiêm Chính ủy của Bộ Tư lệnh 559 đường Hồ Chí Minh (Trường Sơn) có thâm niên ngắn ngủi, song tôi cũng có những kỷ niệm không thể nào quên. Đó là mùa mưa 1965.

Trước tôi, anh Võ Bẩm, Đoàn trưởng Đoàn 559, tiền thân của Bộ Tư lệnh 559 sau này, là người đầu tiên mở đường từ đường giao liên đưa khách, có từ kháng chiến chống Pháp thành đường gùi thồ đường Hồ Chí Minh, Trường Sơn chiến lược, có đoạn đã cho xe cơ giới nhẹ chạy. Con đường xuyên suốt Trường Sơn đã góp phần chi viện quan trọng của Trung ương cho các chiến trường miền Nam, thực hiện Nghị quyết 15 tháng 1 năm 1959 của Trung ương Đảng là dùng bạo lực cách mạng chống bạo lực phản cách mạng, phát huy chiến thắng của Đồng khởi và đánh bại chiến tranh đặc biệt (một phía) của địch; mở đầu cho sự thay đổi tương quan lực lượng giữa ta và địch, cách mạng miền Nam chuyển sang thế tấn công.

Anh Võ Bẩm, anh Đinh Đức Thiện, anh Đồng Sĩ Nguyên và các anh khác sau này có nhiều kỷ

niệm về đường Trường Sơn, con đường mang tên Bác, nhiều hơn tôi.

Tôi chỉ có những kỷ niệm về một mùa mưa năm ấy.

Một mùa mưa lịch sử.

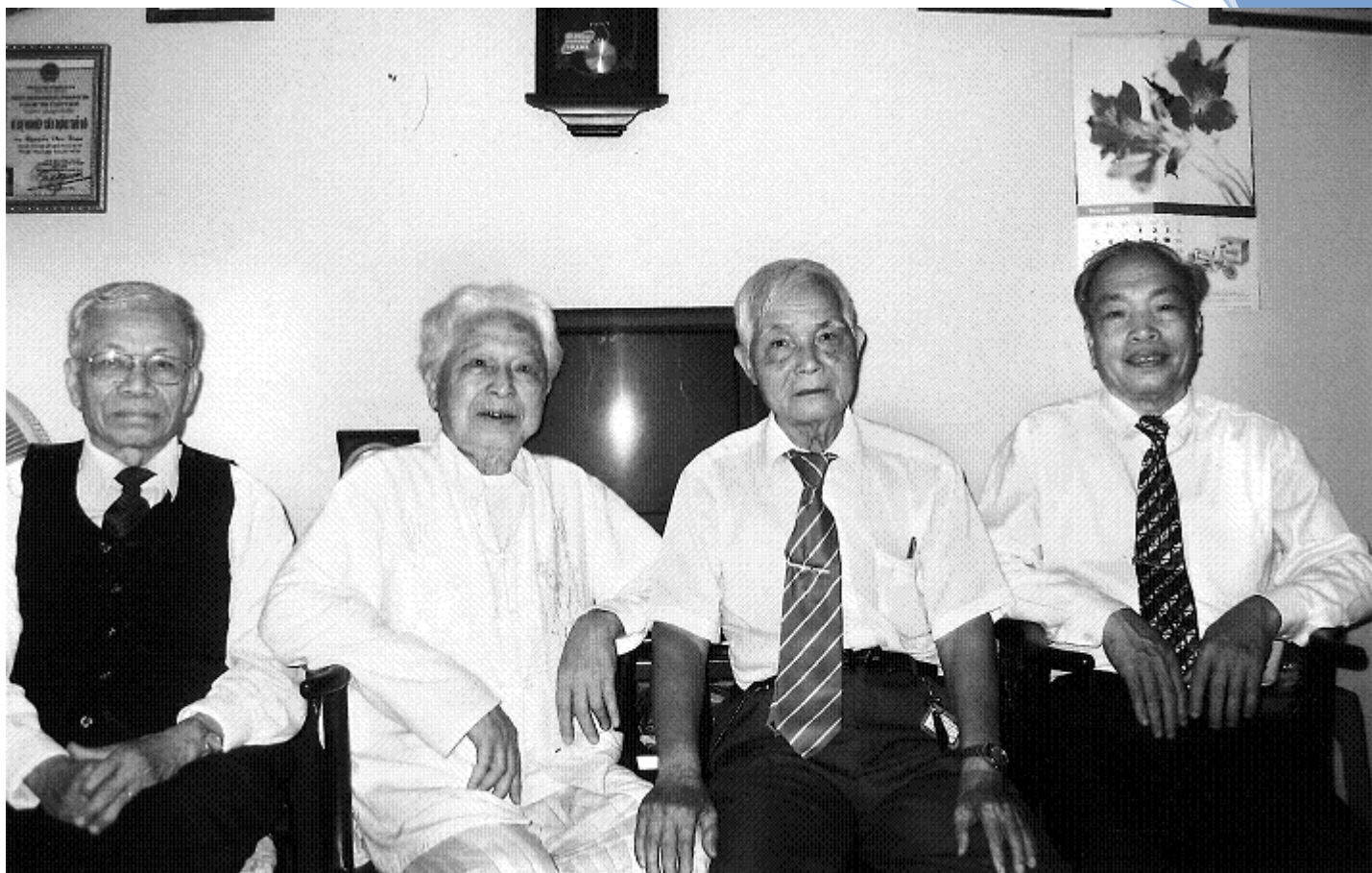
(**Nghiêm Đa Văn và Đức Ngọc,**
hai cán bộ của Nhà xuất bản Giáo thông Vận tải
đã chấp bút đầy đủ theo nội dung lời kể của
Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ)

**MÙA MƯA TRƯỜNG SƠN 1965 -
NHỮNG TRANG SỬ ĐẦU TIÊN
MỞ ĐƯỜNG CƠ GIỚI TRÊN
ĐƯỜNG MÒN HỒ CHÍ MINH CỦA
CỐ BỘ TRƯỞNG PHAN TRỌNG TUỆ**

BÌNH TÂM

(Nguyên Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Năm đó (1965) là cán bộ dưới quyền của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ tôi được biết Bộ trưởng đang chuẩn bị một chuyến đi công tác dài ngày vào phía Nam. Hoàn cảnh lúc đó đế quốc Mỹ đang mở rộng chiến tranh phá hoại ra miền Bắc nước ta. Phần lớn cán bộ chúng tôi ai nấy đều lo vào phần việc của mình. Công tác của người khác thì phải giữ bí mật, không được tò mò và tiết lộ bí mật những phần việc



Tập thể trao đổi viết hồi ký về những ngày làm đường 20 vượt Trường Sơn. Từ trái sang: Ông Phi Đình Tuấn, ông Nguyễn Bình Tâm, ông Đào Thanh, ông Đặng Văn Cán (tháng 4 năm 2009)

được giao. Thứ trưởng Nguyễn Hữu Mai trước đã làm Tổng cục trưởng Tổng cục Đường sắt, sau ông được điều lên công tác ở Ban Công nghiệp Trung ương với cương vị là Phó ban. Trong Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 3, đồng chí Nguyễn Hữu Mai được bầu là Ủy viên BCHTW. Đầu năm 1965, đồng chí được cử về Bộ GTVT làm Thứ trưởng thứ nhất của Bộ. Mọi việc lãnh đạo ở Bộ, đồng chí Nguyễn Hữu Mai thay mặt Bộ trưởng chủ trì giải quyết. Lúc đó tôi đã nhận thấy sự sắp xếp của Bộ Chính trị cử đồng chí Nguyễn Hữu Mai thay mặt đồng chí Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ vắng mặt nhiều ngày ở Hà Nội. Chúng tôi rất yên tâm và tin tưởng vào sự sắp xếp của Trung ương Đảng và Chính phủ. Chúng tôi đã thi hành, cố gắng đáp ứng đầy đủ những yêu cầu trong các bức điện của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ gửi về. Tôi là Cục trưởng Cục Đường sông đã cử nhiều cán bộ vào các đoàn đi khảo sát đường sông và làm nhiệm vụ thả trôi các bao hàng trên các sông suối và đã cử những công nhân có tay nghề của các tỉnh Ninh Bình, Thanh Hoá vào đóng thuyền nan, thuyền gỗ ở Trường Sơn. Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ thường có tính hài hước. Trong các cuộc hội nghị khi có gay cấn thì ông thường tìm đôi lời để phá tan những phút căng thẳng. Trong cuốn hồi ký này ông có đoạn hài hước như sau: "Thiếu tướng Phan Thanh Xuân vết quân của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ". (Phan Thanh Xuân là tên mật trong điện của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ. Thanh Xuân cũng là tên vợ của đồng chí Phan Trọng Tuệ). Nó thể hiện ở xa trong Trường Sơn nhận được phương tiện, thiết bị, nhân lực, cán bộ đầy đủ nên ông mới có tinh thần lạc quan, hài hước như vậy. Sự thật thì Phan Thanh Xuân cũng là Phan Trọng Tuệ giấu tên mình ở Trường Sơn.

Trong hồi ký có nói đến Thiếu tướng Võ Bẩm đã nhận nhiệm vụ với Bác Hồ và Trung ương

Đảng đi mở đường 559 nhưng là đường mòn. Con đường này để đưa cán bộ vào Nam ra Bắc và tiếp tế lương thực, quân nhu cho bộ đội bằng đi bộ, gửi thồ từ năm 1959 cho đến đầu năm 1965. Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ được cử làm Tư lệnh kiêm Chính uỷ đầu tiên của Binh đoàn 559. Ông và Bộ Tư lệnh 559 đã có nhiều chủ trương sáng tạo mở đường cho xe cơ giới vượt Trường Sơn. Chính thời điểm ông đến Trường Sơn nơi đây đang là mùa mưa. Mấy năm gần đây, chúng ta đã từng biết đến những cơn mưa ở miền Trung, miền Nam, cuối năm 2008 ở Hà Nội và gần đây đầu năm 2009 ở thành phố Hồ Chí Minh. "Mưa lũ Trường Sơn thường tạo ra những cơn lũ khủng khiếp, có thể bất ngờ cuốn trôi đi cả những đoạn đường, những cây cầu, những phương tiện vận chuyển, cả người và cả những kho hàng... Mưa Trường Sơn thường dồn nước xuống thung lũng tạo nên những túi nước phá các con đường làm cho đường sạt lở, sinh lầy trong một thời gian dài, có khi suốt cả mùa mưa...".

Người Tư lệnh 559 Phan Trọng Tuệ gặp khó khăn ngay ở túi nước Xiêng Phan. Các yêu cầu của chiến trường miền Nam ngày càng lớn nên không thể chỉ vận chuyển một mùa khô, còn mùa mưa thì ngừng vận chuyển. Nên ông đã quyết tâm phá quy luật này, phải vận chuyển liên tục, phải thắng cả sức trời. Từ đó, ông đã có nhiều sáng kiến vận chuyển qua túi nước Xiêng Phan dài 30km. Một xí nghiệp đóng thuyền gỗ đã hình thành ở phía Bắc túi nước nhưng tốc độ thì không thể nhanh được nên phải đưa cả thuyền gỗ ở Quảng Bình vào. Nhưng thuyền gỗ phải qua nhiều chặng đường bị bom Mỹ đánh phá nên tiến độ cung cấp cho chiến trường miền Nam vẫn không đạt yêu cầu. Ông Phan Trọng Tuệ đã nghĩ ra một loại thuyền mà theo ông thì từ điển quốc tế cũng chưa có tên. Đó là loại thuyền chỉ có xương và vành bằng tre, còn bọc bằng vải bạt. Ông còn cho mang cả máy đẩy vào kéo thuyền gỗ ở túi nước.

Người Tư lệnh Binh đoàn Trường Sơn không chịu dừng kế hoạch vận chuyển ở túi nước Xiêng Phan mà còn cho thả trôi hàng hoá ở nhiều sông suối khác. Kinh nghiệm này đã được đem ra phát huy ở các con sông ngoài Bắc trong thời



Cùng ôn lại kỷ niệm một thời Trường Sơn. Từ trái sang: Ông Hoàng Ngọc Châu, ông Nguyễn Bình Tâm, ông Nguyễn Vĩnh, ông Nguyễn Công Nghệ (tháng 4 năm 2009).

gian năm 1966 và 1972 là những năm chiến tranh phá hoại ác liệt nhất.

Muốn tránh túi nước Xiêng Phan thì phải mở một con đường vô cùng khó khăn. Công trình này được ông đặt tên là đường 20. Công trình đường 20 đã lôi cuốn cả Thứ trưởng Nguyễn Tường Lân đang công tác bảo đảm giao thông ở Khu 4; cả đồng chí Nam Hải, đang là quyền Viện trưởng Viện Thiết kế GTVT, cùng đoàn khảo sát đi tiên phong tìm đường đi ít tốn kém sức người, sức của để có thể thi công nhanh được. Đồng chí Nam Hải được điều động hẳn vào Bộ Tư lệnh Trường Sơn và sau này đã trở thành Thứ trưởng Bộ GTVT. Nhiều đồng chí có kinh nghiệm lãnh đạo các công trường làm đường ở Tây Bắc như Phan Trâm, Nguyễn Lang, Đào Thanh, Lam Chi... đã được Bộ trưởng tăng cường vào Ban chỉ huy công trường đường 20. Ông Phan Trọng Tuệ cũng không bỏ qua những kỹ sư công chính thời Pháp như ông Vọng đang là Trưởng ty GTVT Quảng Bình được bổ sung vào đội ngũ Trường Sơn. Ông Tuệ đã nhiều lần tham khảo ý kiến ông Vọng về các tuyến đường vượt Trường Sơn.

Do tình hình địch đánh phá ngành GTVT ngày càng ác liệt, diện đánh phá đã mở rộng đến các cảng lớn như Hải Phòng, Quảng Ninh. Sau này chúng đã bao vây các cửa biển và dùng cả máy bay ném bom chiến lược B52 để đánh phá. Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ đã được gọi trở lại Hà Nội. Sự nghiệp mở đường Trường Sơn đã được giao cho các đồng chí khác. Trong hồi ký đã ghi lại đến thời kỳ ông vào Trường Sơn thì: "Quân số đã xây dựng được trên 5.000 người. Tổ chức Đảng toàn tuyến

có 67 chi bộ với gần 2.000 đảng viên. Phương tiện vận tải có 140 ô tô, 1.400 xe đạp thồ, 100 chiếc thuyền..." (Khi ông rời Trường Sơn, thì quân số làm đường và vận tải trên toàn tuyến đường đã tăng lên gần 2 vạn người). Điều đó nói lên cả miền Bắc XHCN đã quyết tâm chi viện cho miền Nam mà cụ thể là mở đường Trường Sơn đi cứu nước; đã dành những con người ưu tú, những đảng viên gương mẫu. Nhiều thanh niên xung phong phơi phới tuổi thanh xuân đã đến Trường Sơn. Riêng ngành GTVT đã có nhiều cán bộ ưu tú, kỹ sư, trung cấp, công nhân cầu đường, lái xe theo chân Bộ trưởng vào Trường Sơn. Chính những con người này đã tô đậm truyền thống của ngành GTVT là: Thông minh - sáng tạo - kiên cường - bất khuất...



Re: Phan Trọng Tuệ - Vị Tư lệnh đầu tiên của Đường Trường Sơn huyền thoại

« Trả lời #39 vào lúc: 14 Tháng Giêng, 2010, 03:14:27 am »

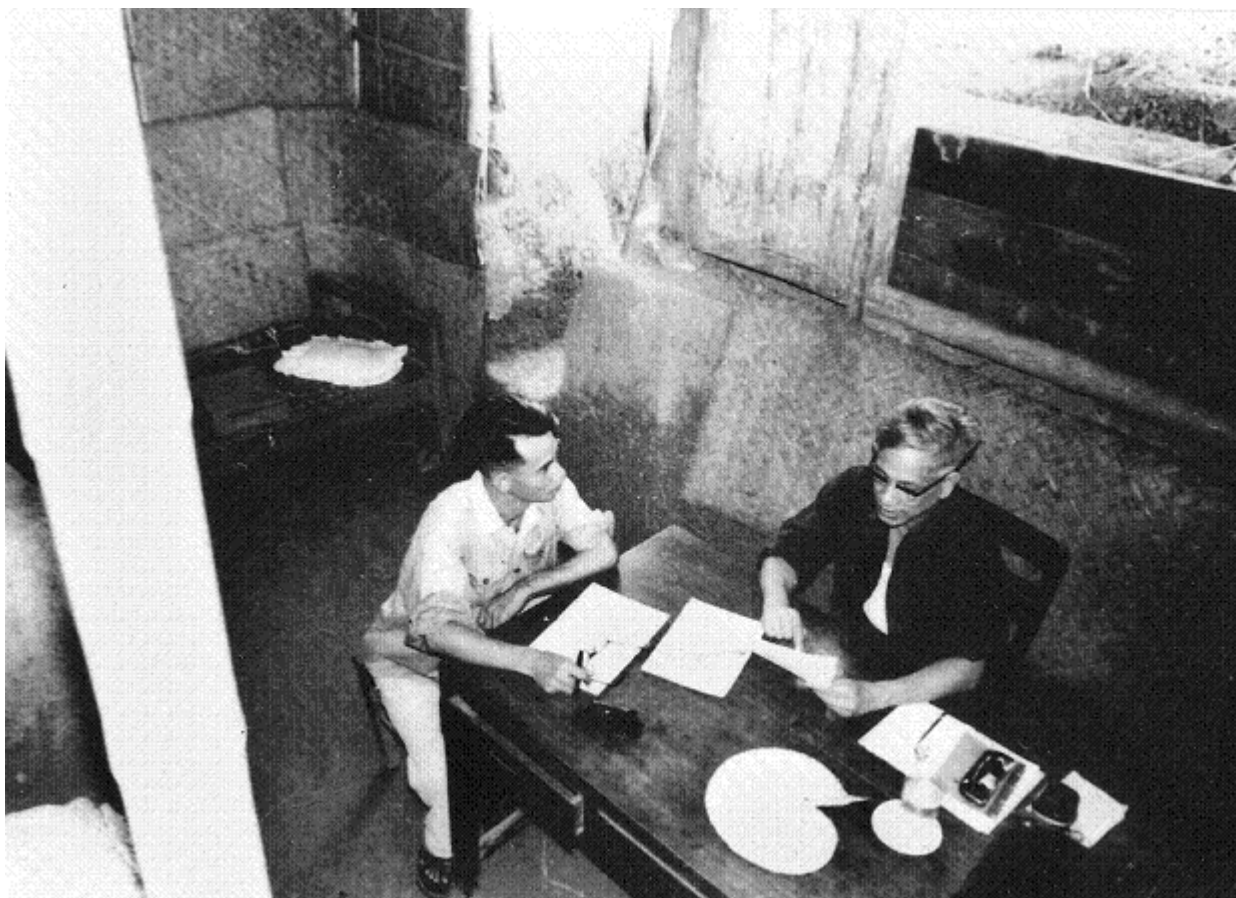


*Ông Nguyễn Tường Lân
Nguyên Thứ trưởng
Bộ Giao thông Vận tải
Nguyên Phó Tư lệnh Bộ Tư lệnh 559*

MỞ ĐƯỜNG VƯỢT TRƯỜNG SƠN PHÁ THỂ ĐỘC TUYẾN

NGUYỄN TƯỜNG LÂN

Ngày 5-8-1964, đế quốc Mỹ đã cho máy bay ra miền Bắc đánh phá các thành phố, các khu công nghiệp, các đầu mối giao thông. Hệ thống cầu, cống trên đường quốc lộ 1, từ Vĩnh Linh ra nam Thanh Hoá là mục tiêu đánh phá ác liệt của chúng. Để ứng phó với tình hình nhiệm vụ mới, Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ đã phân công tôi, Thứ trưởng Nguyễn Tường Lân vào tăng cường cho Ban đảm bảo giao thông Khu 4, với tư cách là đại diện Bộ ở Khu 4, gọi tắt là B4.



Ông Phan Trọng Tuệ (bên phải) trên đường chuyển Bộ Tư lệnh 559 vào núi rừng Trường Sơn giữa năm 1965, làm việc với ông Nguyễn Trường Lâm dưới hầm tại đại diện Bộ, tuyến lửa khu 4.

Vào một ngày, giữa năm 1965, trên đường vào chiến trường, anh Phan Trọng Tuệ Bộ trưởng, vào Bình trạm 12, dưới chân đèo Mụ Giạ, gặp tôi ở B4, anh Phan Trọng Tuệ thông tin cho tôi biết: " Tháng 4-1965, tôi được Bộ Chính trị quyết định tham gia Quân ủy Trung ương, giữ chức Tư lệnh kiêm Chính ủy Bộ Tư lệnh 559. Đồng chí Nguyễn Hữu Mai ở Ban Công nghiệp Trung ương trở về Bộ, phụ trách chung thay tôi". Với tôi, Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ nói rõ: " Đồng chí được giao nhiệm vụ đảm bảo giao thông vận tải ở tuyến lửa Khu 4. Trong mọi tình huống phải giành thế chủ động, quyết thắng âm mưu địch ngăn chặn sự chi viện của hậu phương miền Bắc cho chiến trường miền Nam". Bộ trưởng còn nói thêm: "Khu 4 phải lo chân hàng cho 559, là hậu phương trực tiếp của Bộ Tư lệnh 559- Nơi trung chuyển, vận chuyển tiếp hàng vào phía trong, rồi vào các chiến trường. Đồng chí cố gắng làm tốt nhiệm vụ, đừng để bê bối như lúc đầu, có lúc có người gọi đùa B4 là "bê bối".

Sau đó anh Phan Trọng Tuệ đã tâm sự: "Tôi đã thu xếp gia đình, gửi cháu Vi Linh vào quân đội, gửi cháu Gia Liên vào công an, còn cô Xuân (vợ anh Tuệ) đi sơ tán làm việc cùng cơ quan, nên tôi rất yên tâm vào Đoàn 559 công tác". Anh Tuệ thân tình hỏi tôi: "Tình hình con cái thế nào?". Tôi trả lời chân tình: "Vợ chồng tôi lấy nhau đã lâu, nhưng đến nay vẫn chưa có gì?". Anh khuyên tôi: "Nên nuôi một đứa con nuôi cho gia đình vui vẻ". Tôi nói: "Vâng, tôi sẽ làm theo lời khuyên của anh".

Hôm đó, anh Phan Trọng Tuệ làm việc với tôi ở dưới hầm và nghỉ lại ở B4, nói chuyện nhiều với tôi, anh Tuệ cho tôi biết: Từ khi nhận nhiệm vụ mới, đã cùng các đồng chí trong Bộ Tư lệnh 559, chuẩn bị tích cực các điều kiện để vào núi rừng Trường Sơn. Anh Tuệ thể hiện rất quyết tâm làm một con đường phá thế độc tuyến vượt Trường Sơn, cho xe cơ giới vận chuyển cả mùa khô và mùa mưa, chi viện kịp thời cho chiến trường miền Nam.

Sáng hôm sau, anh Phan Trọng Tuệ bảo tôi lên đồi chụp ảnh kỷ niệm, vừa lúc đó máy bay Mỹ ném bom ngã ba Đồng Lộc. Anh Phan Trọng Tuệ mang máy quay phim ra định quay, thì anh Trần Quang Đạt Phó Chủ tịch UBND tỉnh Hà Tĩnh đã đến đón chúng tôi đi kiểm tra tình hình đường 21. Khi đi đến Đồng Lộc thấy máy bay Mỹ ném bom, anh Phan Trọng Tuệ lấy máy quay phim ra quay và nói: "Thằng Mỹ có máy bay, chúng tao có cao xạ pháo sẽ đánh cho mày lặn quay". Đúng lúc đó một quả tên lửa vụt lên từ phía thành phố Vinh đã bắn trúng một máy bay Mỹ. Máy bay rơi bốc cháy thành một đồng khói đen phía trước. Anh Tuệ nói với tôi và anh Đạt: "Mình nói thế mà hóa thật, chỉ tiếc là không kịp quay phim cảnh máy bay rơi".

Sau này, có dịp tôi được anh Phan Trọng Tuệ kể lại, tôi đã biết được cụ thể những việc làm tích cực, khẩn trương của Bộ Tư lệnh 559, trước khi vào núi rừng Trường sơn và những việc anh Phan Trọng Tuệ đã làm ở Trường Sơn "mùa mưa Trường Sơn 1965".

Ngay từ khi mới thành lập Bộ Tư lệnh 559 ở Hà nội, anh Phan Trọng Tuệ đã cùng đồng chí Võ Bẩm, Phó Tư lệnh, đồng chí Vũ Xuân Chiêm Phó Chính ủy khẩn trương chuẩn bị kế hoạch tổ chức thực hiện nhiệm vụ. Bộ Tư lệnh 559 đã báo cáo với Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng, được các đồng chí chấp thuận: Trước mắt phải có thêm một con đường, thay thế đường 129 cũ và cả đường 12, phá thế độc tuyến vượt Trường Sơn.

Tranh thủ thời cơ trước mùa mưa, anh Phan Trọng Tuệ đã điều ngay lực lượng cơ giới mạnh nhất của Bộ Giao thông vận tải, đang làm đường Tây Bắc, sang Bộ Tư lệnh 559. Bộ giao cho đồng chí Nguyễn Chí Tuệ (Lam Chi) làm chỉ huy, hành quân gấp vào Trường Sơn, phải có mặt vào cuối tháng 4, nếu chậm "túi nước Xiêng Phan" dâng lên ngập đường hàng chục cây số, xe máy không vào tuyến thi công được.

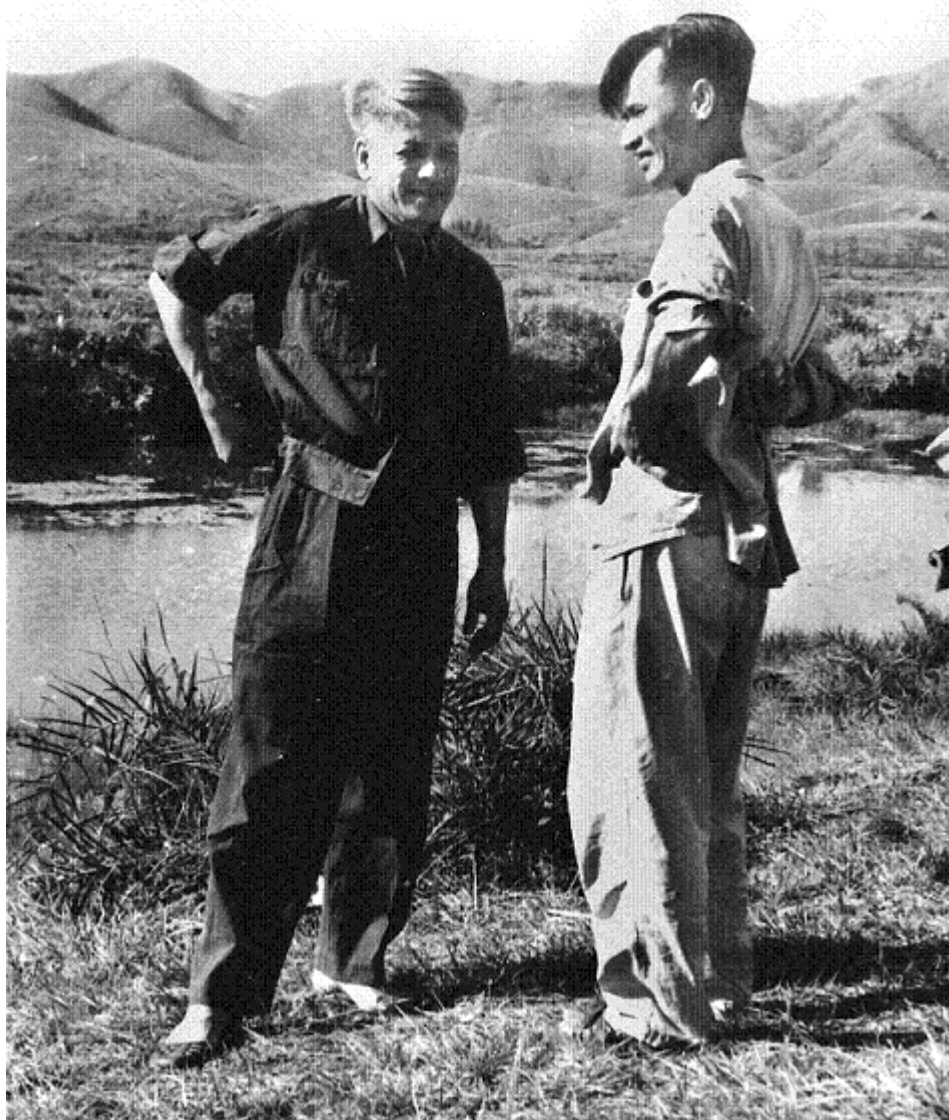
Với cương vị Bộ trưởng, anh Phan Trọng Tuệ đã điều ngay một số cán bộ chủ chốt, cán bộ kỹ thuật, công nhân có tay nghề cao cho Bộ Tư lệnh 559. Bộ giao cho đồng chí Phan Trầm, Cục phó Cục Kiến thiết cơ bản, tuyển chọn đưa sang Lào, làm đường phía tây Trường Sơn, với tinh thần vừa thiết kế vừa thi công. Đồng chí Nam Hải quyền Viện trưởng Viện Thiết kế giao thông, dẫn một đoàn cán bộ, công nhân vào đông Trường Sơn, làm nhiệm vụ khảo sát thiết kế tuyến đường mới.

Sau khi chuẩn bị mọi việc, anh Phan Trọng Tuệ Tư lệnh kiêm Chính ủy, xin phép Trung ương đưa Bộ Tư lệnh vào núi rừng Trường Sơn. Anh Phan Trọng Tuệ có vinh dự được gặp Bác Hồ. Bác đã căn dặn anh Phan Trọng Tuệ rất cụ thể nhiệm vụ trước khi đi. Sau đó anh Phan Trọng Tuệ lên báo cáo với Thủ tướng Phạm Văn Đồng những việc đã làm, đề mở con đường mới, chi viện kịp thời cho chiến trường miền Nam. Sau khi Thủ tướng đánh giá tình hình và nêu những nhiệm vụ mới, Thủ tướng đã khẳng định: Phải thắng địch trên mặt trận Giao thông vận tải và chi viện cho chiến trường miền Nam.

Anh Phan Trọng Tuệ nhận nhiệm vụ vào Trường Sơn đúng lúc mùa mưa 1965; mùa mưa ở Trường Sơn có lượng mưa lớn kéo dài. Mưa lũ Trường Sơn, thường tạo ra những cơn lũ khủng khiếp, bất ngờ, có thể cuốn trôi cả những đoạn đường, cây cầu, làm đình trệ việc vận chuyển và đi lại trên tuyến. Mưa Trường Sơn gội xuống làm cho đường sinh lầy, sạt lở cắt đứt đường. Đặc biệt "túi nước Xiêng Phan" mùa mưa nước dâng lên chiều dài 30 km, đường bị ngập làm ách tắc giao thông, hàng bị ứ đọng lại không vận chuyển được. Đây là khó khăn cơ bản, đòi hỏi anh Phan Trọng Tuệ phải mưu trí sáng tạo, có những giải pháp khắc phục kịp thời, hiệu quả trước mắt và lâu dài.

Trước mắt về vận tải, để đạt được mức phân đấu vận chuyển hàng hóa và đưa nhiều khách ra vào trong mùa mưa; Bộ Tư lệnh 559 phải lo xây dựng đường mới, sửa chữa đường cũ, mở rộng đường gùi thồ, chống lầy, hạ thấp độ dốc. Tận dụng các đoạn đường có thể vận chuyển bằng cơ giới, kết hợp vận chuyển bằng thồ sơ gùi thồ; phải tận dụng các dòng sông suối, đặc biệt là "túi nước Xiêng Phan" để dùng thuyền gỗ, thuyền nan và cả thuyền xương tre bọc vải bạt để vận tải. Đồng thời phải lo tiếp tế hậu cần, lo đảm bảo an toàn cho hai vạn người làm nhiệm vụ vận tải và làm đường trên toàn tuyến đường trong điều kiện vô cùng khó khăn. Đó là một thử thách rất lớn đòi hỏi Bộ Tư lệnh 559, phải có chủ trương và biện pháp thích hợp.

Với tầm nhìn chiến lược, sau khi tranh thủ ý kiến của các đồng chí trong Bộ Tư lệnh, Ty Giao thông Quảng Bình và các chuyên gia giao thông, anh Phan Trọng Tuệ đã quyết định phải làm con đường mới vượt Trường Sơn, từ đông sang tây, trạch về phía Nam cho gần đường 9 - Nam Lào.



Ông Phan Trọng Tuệ (bên trái) trao đổi công việc với ông Nguyễn Tường Lân ở dãy đồi gần ngã ba Đồng Lộc (Hà Tĩnh) trên đường ông Tuệ vào Trường Sơn giữa năm 1965.

Thực hiện nhiệm vụ được giao, đồng chí Nam Hải, quyền Viện trưởng Viện Thiết kế giao thông làm trưởng đoàn, cùng Thiếu tá công binh Mai Sơn, Phó đoàn, đồng chí kỹ sư Phi Đình Tuấn, tổ trưởng kỹ thuật, đi khảo sát tuyến đông Trường Sơn. Đoàn khảo sát thiết kế đã làm việc hết sức nhiệt tình, khẩn trương và trong thời gian ngắn, đã đề xuất hai phương án chọn tuyến.

Phương án 1: (Tuyến Đòòng) Chiều dài tuyến khoảng 100 km, nhiều đoạn đi theo đường phân thủy, ít đá, dễ thi công nhưng phải làm hơn 100 cầu cống, thi công trên đỉnh núi cao, tuyến lộ, địch dễ phát hiện đánh phá.

Phương án 2: (Tuyển đá) Ngắn hơn 30 km, ít cầu cống, nhưng phải đi qua vách núi đá cao, vượt dốc Ba Thang, thi công vô cùng khó khăn, phải phá nổ trên 1 triệu m³ đá. Khi thi công, công trình tiến hành làm dưới rừng cây rậm rạp, máy bay địch khó phát hiện, đánh phá.

Sau khi nghe báo cáo cụ thể việc khảo sát tuyển, anh Phan Trọng Tuệ với tư cách Bộ trưởng, Tư lệnh kiêm Chính ủy Bộ Tư lệnh 559 đã quyết định chọn phương án 2 (Tuyển đá): Hướng tuyển đi từ Phong Nha - dốc Đồng Tiền - dốc Ba Thang - U Bò - Khe Tum - Caroòng lên biên giới Việt Lào. Đồng thời yêu cầu cho khảo sát thiết kế kỹ thuật ngay, để kịp thời có hồ sơ thiết kế, để thi công.

Khi chọn tuyển, anh Phan Trọng Tuệ đã thấy rất rõ những khó khăn trong việc thi công. Với cương vị của mình, đã điều một lực lượng mạnh cán bộ, bộ đội, thanh niên xung phong, công nhân giỏi nổ mìn phá đá vào công trường, gần một vạn người. Đồng thời, đáp ứng đầy đủ kịp thời yêu cầu vật tư, máy móc thiết bị, hậu cần để thi công con đường hoàn thành sớm trước mùa mưa tới.

Đầu năm 1966 máy bay địch đánh phá miền Bắc, đánh phá giao thông rất ác liệt, Trung ương quyết định anh Phan Trọng Tuệ, trở về Bộ Giao thông vận tải, để ứng phó với tình hình nhiệm vụ mới, trên mặt trận đảm bảo giao thông và chi viện cho chiến trường miền Nam.

Trước khi rời Trường Sơn ra Hà Nội, anh Phan Trọng Tuệ đã làm việc với Bộ tư lệnh 559, thống nhất nội dung báo cáo xin ý kiến Quân ủy Trung ương. Trên đường ra, anh Phan Trọng Tuệ đã kiểm tra đường phía tây Trường Sơn (đất Lào) do công trường 128 đang thi công, yêu cầu làm nhanh những đoạn dở dang để thông đường sớm. anh Phan Trọng Tuệ đã làm việc với đồng chí Nam Hải, Quyền Viện trưởng Viện Thiết kế giao thông, đồng chí Phan Trầm, Trưởng ban chỉ huy công trường 20 Quyết thắng làm phía đông Trường Sơn, đã giải quyết những yêu cầu cụ thể cho công trường để thi công. Bây giờ lực lượng bộ đội, thanh niên xung phong đang làm những đoạn dễ và làm đường công vụ.

Anh Phan Trọng Tuệ đã kiểm tra suốt dọc tuyến về đảm bảo giao thông từ Vĩnh Linh ra Hà Nội. Bộ trưởng làm việc với các Tỉnh ủy, Bộ Tư lệnh Quân khu 4, đề nghị phối hợp làm tốt công tác đảm bảo giao thông, vận chuyển hàng vào phía trong an toàn, kịp thời. Vào một ngày tháng 12-1965, tôi nhận được điện của anh Phan Trọng Tuệ nội dung là: Quân ủy Trung ương đã thống nhất với đề nghị của Tổng cục Hậu cần và Bộ GTVT, biệt phái tôi (Nguyễn Tường Lân) sang làm Phó Tư lệnh Bộ Tư lệnh 559. Tôi đã khấn trường về Bộ, nhận quyết định điều động. Sau đó tôi vào đại diện Bộ ở khu 4, bàn giao công việc cho anh Dương Bạch Liên, Thứ trưởng thường trực của Bộ thay tôi.

Hai ngày trước khi vào Trường Sơn nhận nhiệm vụ, tôi được lên gặp Bác Hồ, tôi vô cùng phấn khởi. Đúng ngày giờ hẹn, tôi tới Phủ Chủ tịch. Đồng chí bảo vệ đã chờ sẵn, dẫn tôi vào gặp Bác. Bác ngồi chờ trên ghế bê tông, dưới hàng cây lồi vào nhà Bác, thấy tôi đến, Bác vẫy tay, tôi đến gần chào Bác! Bác đứng dậy bắt tay tôi, rồi Bác chỉ tôi ngồi xuống ghế. Bác ngồi cạnh tôi, Bác nói: Bác biết chú sắp vào Trường Sơn, nhiệm vụ của chú, chắc đồng chí Phan Trọng Tuệ đã nói hết rồi, Bác chỉ dặn thêm: "Thanh niên là những người chủ tương lai của đất nước. Hiện nay trên Trường sơn có nhiều thanh niên xung phong được điều lên cùng bộ đội, cán bộ, công nhân các ngành nghề khác. Ở nhà các cháu có cha mẹ, anh chị chăm sóc. Trên Trường Sơn các Lãnh đạo Đoàn phải thay cha mẹ

chăm sóc các cháu, phải chăm sóc các cháu thật tỷ mỉ. Các cháu nữ phải có quả bồ kết để gội đầu, chiếc lược bí để chải tóc. Các cháu nam phải có quả bóng, cây đàn để vui chơi, giải trí khi rảnh rỗi. Phải tổ chức tốt việc học tập văn hoá cho các cháu, để mỗi năm các cháu có thể lên được một lớp".
 Ngày một lát, Bác hỏi: "Bác nói như vậy, chú có đồng ý không?". Tôi vội vàng thưa với Bác: "Cháu rất đồng ý ạ". Bác cười vui vẻ và nói: "Chúc chú lên đường mạnh khoẻ, hoàn thành nhiệm vụ". Bác còn dặn



Ông Phan Trọng Tuệ đang quay phim máy bay Mỹ ném bom ngã ba Đồng Lộc giữa năm 1965 - Nơi đây là "túi đựng bom Mỹ" của Hà Tĩnh.

thêm, khi vào Trường Sơn, tôi báo cáo với các đồng chí lãnh đạo Đoàn, ý kiến của Bác. Sau đó vào Trường Sơn, tôi đã truyền đạt những lời dạy của Bác tới các đồng chí lãnh đạo và tới anh chị em. Tôi nhớ lại, trước khi anh Phan Trọng Tuệ, đưa Bộ Tư lệnh 559 vào sâu trong núi rừng Trường Sơn, anh đã báo cáo và được Bác Hồ nhất trí, phải cấp bách làm thêm một con đường vượt Trường Sơn, để chi viện kịp thời cho chiến trường miền Nam. Bác còn căn dặn, làm việc ở Trường Sơn vô cùng khó khăn, phải quan tâm chăm lo đời sống vật chất, tinh thần cho anh chị em, đặc biệt là thanh niên xung phong.

Trước ngày vào Trường Sơn, tôi cũng được Bác Hồ gọi lên căn dặn thêm khá cụ thể: Phải quan tâm tới giáo dục, chăm lo đời sống tinh thần, vui chơi giải trí và học tập văn hóa cho thanh niên xung phong, chiến sỹ thể hệ trẻ tương lai.

Anh Phan Trọng Tuệ với chức trách nhiệm vụ được giao, đã làm việc hết khả năng của mình để thực hiện được lời Bác dạy. Anh Phan Trọng Tuệ còn nhắc nhở tôi, vào Trường Sơn phải quan

tâm, thực hiện tốt những lời Bác căn dặn. Khi vào Trường Sơn, tôi thấy điều kiện sinh hoạt, làm việc vô cùng khó khăn gian khổ, anh chị em thanh niên xung phong, chiến sỹ hăng say lao động hết mình, không sợ gian khổ hy sinh. Tôi càng thấm thía những lời Bác căn dặn; càng thấy sự quan tâm, tình thương yêu của Bác đối với thanh niên xung phong, thế hệ trẻ, những người làm chủ tương lai của đất nước.

Tôi vào Bộ Tư lệnh 559 nhận nhiệm vụ, đi từ Hà Nội vào đi ban ngày, tới Hà Tĩnh, Quảng Bình định đánh phá phải đi ban đêm. Qua mấy ngày vất vả, tôi tới Bình trạm 12, rồi vào Bộ Tư lệnh 559, đóng dưới chân đèo Mụ Giạ (Quảng Bình). Tới Bộ Tư lệnh 559, tôi được biết, sau khi Quân ủy Trung ương quyết định anh Phan Trọng Tuệ, Bộ trưởng trở về Bộ GTVT để ứng phó với tình hình nhiệm vụ mới, trên mặt trận đảm bảo giao thông và chi viện cho chiến trường miền Nam. Quân ủy Trung ương đã giao cho Tổng cục Hậu cần, mà trực tiếp là Thiếu tướng Đinh Đức Thiện, Tổng cục trưởng Tổng cục Hậu cần vào chỉ đạo Đoàn 559. Sự lãnh đạo của Bộ Tư lệnh 559 bây giờ có thay đổi, nhiệm vụ chủ yếu là vận chuyển hàng chi viện cho miền Nam, bước đầu vận chuyển bằng cơ giới đã được phát huy. Anh Hoàng Văn Thái được cử làm Tư lệnh, anh Vũ Xuân Chiêm làm Chính ủy, anh Hồng Kỳ Chủ nhiệm chính trị Đoàn 559 là Phó Chính ủy, còn tôi Nguyễn Tường Lân được giao nhiệm vụ Phó Tư lệnh trực tiếp chỉ đạo mở đường 20 Quyết Thắng và những con đường mới vào chiến trường.

Con đường 20 làm mới, sẽ phá thế độc tuyến vượt Trường Sơn, được thi công từ hai phía: Phía tây Trường Sơn từ Lùm Bùm (giữa đường 128 đất Lào) đến biên giới Lào - Việt (ngầm Ta Lê) và phía đông Trường Sơn từ Phong Nha đến biên giới Việt Lào, con đường này dài hơn 150 cây số. Việc khảo sát thiết kế và thi công vô cùng khó khăn, lực lượng làm con đường này còn trẻ, tuổi bình quân 20, nên gọi là đường 20. Sau này còn gọi là đường Quyết thắng để ghi nhận chiến công của tuổi trẻ, thời gian chống Mỹ, cứu nước. Đường 20 do hai công trường thi công: Công trường 128 làm phía tây Trường Sơn (bên Lào) và công trường 20 Quyết Thắng làm phía đông Trường Sơn.

Công trường phía tây Trường Sơn, trên đất bạn Lào, do đồng chí Nguyễn Lang làm Trưởng ban, đồng chí Hoàng Đình Phiên làm Phó ban, đồng chí Nguyễn Chí Tuệ (Lam Chi) phụ trách đội cơ giới mạnh. Công trình vừa thiết kế vừa thi công từ giữa năm 1965, đến cuối năm nhiều đoạn làm xong, bước đầu đã phát huy tác dụng.

Công trường phía đông Trường Sơn, con đường 20 do đồng chí Phan Trầm làm Trưởng ban, đồng chí Đào Thanh làm Phó ban. Việc khảo sát thiết kế tuyến vô cùng khó khăn. Vì vậy cuối năm 1965, mới tập trung lực lượng thi công mở đường.



Ông Nguyễn Tường Lân trao đổi với ông Đặng Văn Cán (bên trái) viết hồi ký về "Mở đường Trường Sơn phá thế độc tuyến", tháng 4 năm 2009.

Do yêu cầu cấp bách phải thông đường sớm, Bộ Tư lệnh 559 đã phải huy động hơn một vạn thanh niên xung phong, bộ đội, cán bộ công nhân vào làm con đường 20 Quyết thắng này. Trung đoàn 10 công binh và hai trung đoàn bộ binh Trung đoàn 4 và Trung đoàn 5 đang hành quân vào chiến trường miền Nam, thì có lệnh ở lại làm đường, nảy sinh tư tưởng thắc mắc, nhất là một số anh em quê ở miền Nam.

Đồng chí Chính ủy trung đoàn, đã đề nghị Bộ Tư lệnh 559 xuống làm công tác tư tưởng. Thay mặt Bộ Tư lệnh, tôi đã nói chuyện với chiến sỹ bộ đội. Trước khi nói chuyện, tôi tự giới thiệu với anh em: Tôi là Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Phó Tư lệnh Bộ Tư lệnh 559, tôi chưa qua bộ đội, mà lại làm Phó Tư lệnh, nên anh Đinh Đức Thiện thiếu tướng, gọi đùa tôi là "binh ba". Sau đó, tôi nói chuyện ngắn gọn, nội dung là: Tôi là Thứ trưởng Bộ GTVT, được biệt phái sang làm Phó Tư lệnh Đoàn 559 cũng như các đồng chí có nguyện vọng chung là vào nhanh chiến trường để chiến đấu với kẻ thù. Nhưng hiện giờ việc vận tải chi viện cho chiến trường miền Nam rất khó khăn, chi vận chuyển bằng gùi, thồ, mùa mưa đến càng khó khăn hơn. Các đồng chí chúng ta vào chiến trường không có súng, đạn, không có lương thực để ăn, lại trở thành gánh nặng thêm.

Quân ủy Trung ương đã khẳng định: Không thể chi viện cho chiến trường miền Nam bằng gùi, thồ; mà phải chi viện bằng vận chuyển cơ giới. Muốn vậy chúng ta phải có con đường vượt Trường Sơn phá thế độc tuyến. Con đường này dài hơn 150 km, phải làm hoàn thành trong thời

gian ngắn trước mùa mưa năm 1966. Khó khăn nhất hiện nay, đoạn phía đông mở đường qua dốc Ba Thang, dãy núi đá vôi dựng đứng án ngữ, đây là cái chốt khổng lồ chẹn tiến độ thi công của toàn tuyến.

Các đồng chí là công binh, sức trẻ tuổi 20, chúng ta không chịu khuất phục, phải mở thông đường nhanh nhất, để xe pháo ầm ầm kéo vào chiến trường miền Nam đánh thắng đế quốc Mỹ. Các đồng chí hoàn thành nhiệm vụ rồi cùng vào luôn. Một trong những nguyên nhân đưa Cách mạng tới thành công cũng có khi quyết định bởi một con đường, ở đây đúng là như vậy. Các đồng chí tham gia làm con đường 20 Quyết thắng này vinh dự lắm, đúng vậy không?”. Tôi nói xong anh em tán thành vỗ tay rào rào. Tôi hỏi lại: "Các đồng chí có đồng ý không?". Anh em đồng thanh hô vang 3 lần "đồng ý!".

Sau đó, tôi đi thăm chỗ ăn ở của anh em đơn vị, có chiến sỹ nói với tôi: Phó tư lệnh tự nhận là "bình ba" sao mà nói hay thế! Đồng chí Võ Quang Bình, Thiếu tá Chính uỷ trung đoàn rất hoan nghênh và tôi đã đề nghị các đồng chí phải quán triệt đến các chiến sỹ, để anh em yên tâm làm tốt nhiệm vụ.

Khi tôi vào nhận nhiệm vụ ở Bộ Tư lệnh 559, việc khảo sát thiết kế tuyến đường 20 phía đông Trường Sơn đã xong. Chiều 30 tết năm Bính Ngọ, thay mặt Bộ Tư lệnh, tôi đã duyệt kế hoạch thực hiện mở đường 20 Quyết thắng. Anh em tham mưu báo cáo, căn cứ khối lượng hồ sơ thiết kế, có tính đến khó khăn trong thi công, nếu tập trung lực lượng, có sự chỉ đạo sát sao, cũng phải làm ít nhất một năm. Tôi nói: Bộ Tư lệnh chỉ thị, chỉ làm trong 3 tháng, hoàn thành trước ngày sinh nhật Bác Hồ 19-5, phải thông đường trước mùa mưa (tránh túi nước Xiêng Phan) để vận chuyển chi viện kịp thời cho chiến trường miền Nam. Anh em đã tính toán lại tiến độ, yêu cầu nhân lực, vật tư, thiết bị... mãi đến 2 giờ sáng mới duyệt xong.

Sáng ngày 21-1-1966, mừng một Tết Bính Ngọ, tại công trường 20, đại diện các đơn vị bộ đội, thanh niên xung phong, cán bộ công nhân đã có mặt chính tề tại chân dốc Đồng Tiền. Thay mặt Bộ Tư lệnh 559, tôi phát lệnh: Nổ loạt bộc phá đầu xuân, hưởng ứng chiến dịch: "Chọc thủng Trường Sơn, mở đường thắng lợi". Tiếp đó hàng loạt trái bộc phá nổ vang trời, hoà chung tiếng vỗ tay hoan hô của anh chị em, làm rung động cả một khu rừng. Lễ khởi công được tổ chức sớm, ngắn gọn, đã tạo được khí thế sôi nổi, hăng hái làm đường trên toàn tuyến, ngay từ những ngày đầu xuân năm mới.

Căn cứ vào đặc điểm, tính chất của từng binh chủng, Ban chỉ huy công trường 20 Quyết thắng đã bố trí quân trên từng đoạn đường hợp lý, phù hợp với khả năng của từng đơn vị. Đoạn dốc Ba Thang khó khăn nhất, bố trí Trung đoàn Công binh mạnh E10, tiếp đó là Trung đoàn E4 và E5 (làm xong đường phía tây sang tăng cường), những đơn vị thanh niên xung phong, bố trí ở những đoạn dễ hơn.

Công trường đã tổ chức những lớp học cho cán bộ chiến sỹ, công nhân, thanh niên xung phong chủ chốt về an toàn lao động, học thao tác đục lỗ đánh mìn để đạt được năng suất cao. Sau đó về phổ biến hướng dẫn lại cho anh em khác. Công trường đã tổ chức "thi tạo lỗ nổ mìn, phá đá", đơn vị nào làm tốt phá được nhiều đá được thưởng 1 đài Orionton. Việc làm này đã góp phần đưa năng suất nổ mìn phá đá ngày càng cao hơn và đẩy nhanh tiến độ thi công chung toàn công trường.

Để giữ bí mật, tránh máy bay địch phát hiện, đường làm xong phải ngay trang ngay, không để lộ tuyến. Việc tổ chức đánh mìn nhỏ, kết hợp với đánh bộc phá định hướng, phải đảm bảo nguyên tắc, không được đánh quá lớn để máy bay địch khó phát hiện đánh phá.

Tôi thường xuyên làm việc ở tại công trường, thường cùng các đồng chí trong Ban chỉ huy công trường đi kiểm tra đôn đốc công việc ở cả bên đông và tây Trường Sơn. Nhiều khi ăn ở cùng anh em, hiểu được những tâm tư nguyện vọng của anh em và đã có biện pháp giải quyết kịp thời để anh chị em làm tốt nhiệm vụ.

Hưởng ứng chiến dịch: "Chọc thủng Trường Sơn mở đường thắng lợi" của Bộ Tư lệnh phát động, khí thế làm việc của toàn công trường như ngày hội làm đường. Năng suất mỗi ngày một tăng, tiến độ thi công nhanh vượt bậc. Đến giữa tháng 4-1966 đoạn đường qua đỉnh dốc Ba Thang đã thông. Thế là con đường 20, "Con đường Quyết thắng" sau một thời gian miệt mài thi công không nghỉ, đã thông tuyến. Con đường 20 vượt Trường Sơn thông xe là món quà vô cùng quý giá dâng lên Bác Hồ, nhân dịp kỷ niệm ngày sinh nhật Bác 19-5.

Đầu tháng 5-1966, được tin đường 20 thông xe, anh Đinh Đức Thiện thiếu tướng, Tổng cục trưởng Tổng cục Hậu cần trực tiếp chỉ đạo vận chuyển trên đường Trường Sơn, kiểm tra tuyến đường. Tôi đã chủ động đi kiểm tra trước mấy ngày, cho sửa những đoạn còn gồ ghề lởm chởm. Những chỗ đường xung yếu bố trí anh em trực, để xe thủ trưởng đi, có thể kéo đẩy cho xe đi nhanh.

Hôm đó, anh Đinh Đức Thiện đi kiểm tra từ phía bên Lào về, tôi ra đón anh tại ngàm Ta Lê (biên giới Việt - Lào). Đường mới làm, xe đi chưa êm thuận, có chỗ khó đi anh em phải hỗ trợ vừa đẩy, vừa kéo xe đi. Thú thực thấy xe anh Đinh Đức Thiện đi vất vả, tôi ái ngại quá. Đi kiểm tra xong tuyến anh Thiện nói: "Đù ch... ! Thông xe thông đường gì mà xe thủ trưởng đi có chỗ vừa kéo vừa đẩy". Tôi nói đùa lại: "Xe của thủ trưởng phải vừa kéo vừa đẩy cho nhanh, không có máy bay địch phát hiện". Ngừng một lát đồng chí Đinh Đức Thiện nghiêm túc nhận xét: "Trong thời gian ngắn, nhiệm vụ rất khó khăn mà các anh làm được tài thật! rất đáng khen". Rồi anh nói thêm: "Nhưng chẳng biết khen thưởng thế nào đây?". Tôi thở phào, nghĩ rằng phần thưởng lớn nhất là đã thực hiện được ước vọng của anh Phan Trọng Tuệ Bộ trưởng, phá được thế độc tuyến vượt Trường Sơn, khắc phục được "túi nước Xiêng Phan", tạo nên yếu tố bất ngờ đối với kẻ thù.

Sau khi con đường 20 đã hoàn thành thông xe, Thiếu tướng Đinh Đức Thiện, Tổng cục trưởng Tổng cục Hậu cần, trực tiếp chỉ đạo Đoàn 559 đã giao nhiệm vụ cho tôi: Làm xong con đường 20, bố trí lực lượng làm tiếp con đường vào A Lưới, A Sầu. Con đường này, lâu nay quân và dân ta vẫn phải vận chuyển cho chiến trường bằng việc gửi, thò, xe cơ giới chưa đi được.

Nhớ lại những kỷ niệm đi mở đường 20 Quyết thắng, tôi có dịp hiểu sâu sắc hơn về những gì anh Phan Trọng Tuệ đã làm "mùa mưa Trường Sơn 1965". Trong một thời gian ngắn với trí tuệ, tài năng, và tấm lòng "tất cả vì miền Nam ruột thịt", anh Phan Trọng Tuệ đã quyết định làm con đường 20 phá thế độc tuyến từ đông sang tây Trường Sơn ở vị trí thi công khó nhất, nhưng sử dụng lại hiệu quả nhất; chi viện kịp thời cả mùa khô và mùa mưa cho chiến trường miền Nam ruột thịt, góp phần quan trọng vào chiến thắng lịch sử 30-4-1975 giải phóng miền Nam thống nhất nước nhà.

Tôi nay đã vào tuổi 90, nhưng vẫn minh mẫn, nhớ lại những ngày sống và làm việc với anh Phan Trọng Tuệ, tôi thấy anh là người rất sáng suốt tài ba, có bản lĩnh, rất tận tụy với chức trách

nhiệm vụ được giao, rất gần gũi cán bộ, chiến sỹ, hết lòng vì nước vì dân, đã để lại gương sáng cho chúng ta học tập và noi theo.

Hà Nội, ngày 5 tháng 4 năm 2009

Đặng Văn Cán (nguyên Bí thư riêng
của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ)
Ghi theo lời kể của ông Nguyễn Tường Lân



*Ông Phi Đình Tuấn
Nguyên Vụ phó Vụ TCCB Bộ GTVT*

**NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC
KHẢO SÁT THIẾT KẾ
ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN
ĐƯỜNG 20 QUYẾT THẮNG**

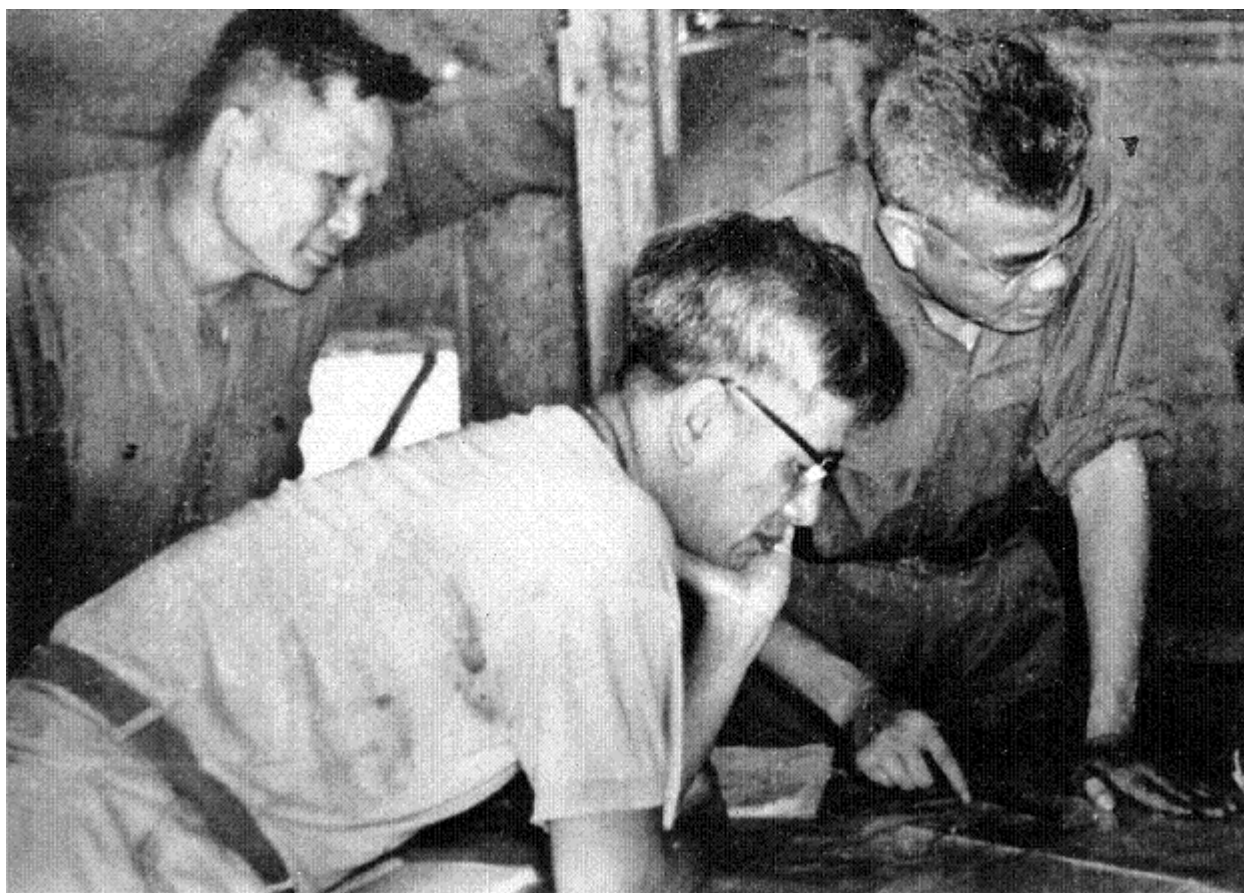
PHI ĐÌNH TUẤN

Tháng 4-1965 Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ được Bộ Chính trị quyết định tham gia Quân uỷ Trung ương, giữ nhiệm vụ Tư lệnh kiêm Chính uỷ Bộ Tư lệnh 559. Sau khi đề xuất ý kiến và được Quân uỷ Trung ương nhất trí, Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ đã chủ trương làm thêm ngay một con

đường mới vượt Trường Sơn, phá thế độc tuyến, để vận chuyển cơ giới chi viện kịp thời cho chiến trường miền Nam cả mùa khô và mùa mưa. Với cương vị mới, Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ đã quyết định biệt phái chúng tôi từ Viện Thiết kế giao thông và một số đơn vị trong ngành sang Bộ Tư lệnh 559, thành lập một Đoàn khảo sát thiết kế đặc biệt, có nhiệm vụ khảo sát thiết kế tuyến mới đông Trường Sơn. Đồng chí Nam Hải quyền Viện trưởng Viện Thiết kế giao thông làm trưởng đoàn, Thiếu tá công binh Mai Sơn làm Phó đoàn, tôi (Phi Đình Tuấn) kỹ sư cầu đường làm tổ trưởng kỹ thuật và 10 cán bộ công nhân kỹ thuật cùng một tổ điện đài, trang bị máy móc thiết bị cần thiết cho việc khảo sát thiết kế tại hiện trường, là thành viên.

Trước khi vào Trường Sơn, Đại tá Vũ Xuân Chiêm, Phó Chính uỷ Bộ Tư lệnh 559, đã gặp giao nhiệm vụ cho Đoàn chúng tôi tại nhà 63 Lý Nam Đế - Hà Nội. Đồng chí Vũ Xuân Chiêm, đã xác định rõ nhiệm vụ của đoàn chúng tôi vinh dự được tham gia mở con đường chiến lược phía đông Trường Sơn. Cụ thể là khảo sát thiết kế làm thêm một con đường mới vượt Trường Sơn, từ đông sang tây cho xe cơ giới hoạt động. Yêu cầu phải làm khẩn trương, giữ bí mật và phải khảo sát thiết kế nhanh, để có hồ sơ thiết kế kịp thời cho các đơn vị thi công. Đồng chí Phó Chính uỷ cho biết: "Việc khảo sát thiết kế con đường mới này vô cùng khó khăn, nên Bộ Giao thông vận tải đã chọn Đoàn Khảo sát thiết kế mạnh, có tay nghề giỏi, để tìm con đường này. Phó Chính uỷ còn cho biết thời gian này, chúng ta đang khẩn trương tuyển quân ở các địa phương.

Sau mấy ngày chuẩn bị, ngày 26-6-1965 anh Hoà lái chiếc xe ô tô tải của Liên Xô còn mới, đưa Đoàn chúng tôi hành quân vào núi rừng Trường Sơn. Đồng chí Nam Hải và đồng



Ông Phan Trọng Tuệ (giữa) đang làm việc tại Bộ Tư lệnh 559, có ông Phan Trầm - Trưởng ban chỉ huy công trường đường 20 Quyết thắng cùng dự (cuối năm 1965)

chí Mai Sơn ngồi ở ca bin cùng lái xe. Trên xe có 2 chiếc ghế gỗ dài suốt hai bên thành xe. Thùng xe chất ba lô cá nhân, trang thiết bị khảo sát, điện đài, xoong nồi, lương thực và thực phẩm xếp bằng mặt ghế. Anh em chúng tôi trải bạt nằm ngồi trên đó.

Trên đường đi, dọc đường máy bay Mỹ bắn phá hư hỏng nhiều cầu lớn. Đến cầu Hàm Rồng máy bay địch bắn phá ác liệt và pháo sáng thả cầm canh nhưng chúng tôi rồi cũng lên phà sang bờ Nam được.

Ban ngày, xe lún vào trong dân, tôi đến mới đi, đến Khe Tang xe từ đỉnh dốc cao lao xuống ngầm. Tự nhiên thân mọi người nâng khỏi sàn xe và nghe có tiếng "rầm", thì ra anh Hoà đã cho xe lao theo kiểu rơi tự do xuống ngầm Khe Tang, thế là xe chết máy. Trên đầu thì máy bay Mỹ lượn, pháo sáng làm hoa cả mắt. Anh Hoà loay hoay, rồi cũng làm cho chiếc ôtô nổ máy, có hai anh trong Đoàn xuống hỗ trợ, yêu cầu cho xe lùi một đoạn thì mới lên được. Anh Hoà nói là "xe không có số lùi". Quả thật anh Hoà mới nhập ngũ và được đào tạo lái xe cấp tốc 2 tháng, nên kiến thức, tay lái còn nhiều hạn chế. Vì cần lên đường gấp, anh Hoà cũng không có tư trang gì đem theo, đến cả thức ăn cá nhân cũng không có.

Ngày 5-7-1965 Đoàn khảo sát phía đông Trường Sơn chúng tôi qua phà Xuân Sơn, nghỉ tại ở một bản người dân tộc Arem cửa rừng Phong Nha (Quảng Bình). Hai ngày sau, đoàn chia làm hai mũi, đi thị sát theo hai theo hướng tuyến, để có phương án so sánh:

1. Một mũi từ Khe Nét đi theo hướng Đoòng, phía tay trái, ra Khe Tum lên biên giới Việt - Lào, hướng này do đồng chí Nam Hải phụ trách, cùng một số đồng chí cán bộ, công nhân kỹ thuật.

2. Một mũi từ Khe Nét, phía tay phải, qua Tân Trạch – Cù Mạ - U Bò - đến bản Càròng thì gặp mũi thứ nhất. Mũi thị sát thứ hai này gồm có: tôi (Phi Đình Tuấn) và hai đồng chí cán bộ kỹ thuật nữa, do đồng chí Mai Sơn phụ trách.

Sau khi thị sát xong hai hướng, hai mũi thị sát trở lại gặp nhau tại khu rừng Phong Nha. Tối 17-7-1965, Đoàn khảo sát phía đông Trường Sơn chúng tôi họp tại cửa rừng Phong Nha. Sau khi thảo luận và phân tích sôi nổi có hai loại ý kiến khác nhau. Đồng chí Nam Hải trưởng đoàn, quyết định lấy tuyến Trường Sơn từ cửa rừng A - Choóc qua Nậm Trà Ang về Đoòng lên biên giới Việt - Lào. Hướng đường đi theo đường phân thủy, đường đất, không có đá, dễ thi công. Họp xong hôm sau đồng chí Nam Hải, đồng chí Mai Sơn về Hà Nội báo cáo. Còn việc khảo sát thiết kế kỹ thuật, giao lại cho tôi (Phi Đình Tuấn) phụ trách, phải hoàn thành trong một thời gian ngắn nhất, để có tài liệu phục vụ kịp thời cho thi công (đơn vị thi công đặt tên là công trường 20 Quyết thắng).

Ngày 20-7-1965 chúng tôi tổ chức hai mũi khảo sát thiết kế kỹ thuật tuyến đường theo hướng đã chọn.

Mũi 1 từ khe Nét đi vào Đoòng - lên khe Tum, do tôi (Phi Đình Tuấn) phụ trách. Mũi 2 từ biên giới về Đoòng - gặp mũi ngược lại ở khe Tum, do đồng chí Hoàng Tường phụ trách.

Hướng tuyến này, đường đi trên cao của dãy đông Trường sơn, nhiều đoạn đi theo đường

phân thủy, cao độ vùng này có chỗ lên đến 1.000m (so với mặt nước biển), đường đồng mức không thể hiện. Việc nghiên cứu rất khó khăn (nhiều dãy núi không thể hiện ở thực địa). Vì cứ 50m mới có một đường đồng mức, nếu thiếu 10cm thì lại mất một đường đồng mức và đến cao độ 100m lại mới thể hiện ...

Tìm tuyến đến đâu, đo đạc khảo sát thiết kế ngay tại chỗ, có trên 100 cầu cống lớn nhỏ, khối lượng đào đắp bình quân 36-40 nghìn m³/km; ta luy cao có đoạn lên đến 20 - 30m. Khi thi công xong tuyến đường ở trên cao rất lộ, dễ bị máy bay địch phát hiện và đánh phá ác liệt, thương vong lớn, giao thông ách tắc, đường phục vụ quân sự như thế là không hợp lý.

Hơn hai tháng, anh em làm việc khá vất vả, đến đầu tháng 10-1965 hai mũi vẫn không gặp được nhau. Trường Sơn đã bắt đầu mưa, các con suối lũ to, việc hành quân vận chuyển thiết bị đồ dùng qua sông suối nhiều hôm không đi được, vật lộn với núi rừng nguyên sinh Trường Sơn trên bốn tháng gian khó, sức khoẻ anh em đã giảm sút, tóc của nhiều đồng chí đã dài chấm gáy. Tôi nhớ khi nhận nhiệm vụ vào chiến trường, tôi đến chào thầy giáo dạy tôi ở Trường Đại học Giao thông vận tải, thầy Lê Đình Hoè, một lão tướng của ngành khảo sát thiết kế, có nói: "Bản đồ của Pháp có thể sai, cần phải thận trọng". Thực tế ở đây đúng như lời thầy đã nói, từ đó đã gợi mở cho tôi những tư duy tìm tòi mới.

Đúng lúc đó, đồng chí Phan Trầm (Cục phó Cục Kiến thiết cơ bản) được quyết định là Trưởng ban chỉ huy công trường 20 Quyết thắng, đến gặp chúng tôi để nắm tình hình khảo sát thiết kế sau đợt thị sát để bố trí các đơn vị thi công. Sau đó sẽ về Hà Nội báo cáo Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ, Tư lệnh Đoàn 559.

Chúng tôi báo cáo tình hình, đang nghiên cứu khảo sát thiết kế theo phương án 1 (tuyến Đòòng) và phản ánh chân thành cuộc họp tối 17-7-1965 tại cửa rừng Phong Nha, với hai ý kiến khác nhau. Trong đó ý kiến của chúng tôi (gồm: Đồng chí Tuấn, đồng chí Tường và một số đồng chí khác) là lấy phương án 2 (tuyến đá) hướng đi từ khe Nét theo dãy núi đá đi thẳng lên U Bò - khe Tum đến bản CaRòòng đến biên giới Việt - Lào.

Hướng này có ưu điểm: Đường ngắn hơn khoảng 30km, đi dưới chân núi, ít khe suối, cầu cống trên đường chỉ bằng 10% tuyến đi qua Đòòng (chủ yếu là cống ngầm) khối lượng đào đắp bằng 1/4 tuyến Đòòng, đường thi công xong kín đáo (ta luy thấp), mặt đường đi trên nền đá tự nhiên, việc vận chuyển hàng hoá và bộ đội hành quân, địch khó phát hiện, phù hợp với mục tiêu của đường quân sự, vào mặt trận an toàn cao.

Nhược điểm: Toàn đá, khó thiết kế và rất khó thi công, trên 40 km không có nước phải đi lấy nước rất xa (chúng tôi phải gạn lấy nước ở các núi đá khi mưa còn lại để ăn). Nơi ở của đơn vị thi công cũng cách xa nơi làm việc, việc đi lại hàng ngày khó khăn, vất vả.

Sau khi đi nghiên cứu lại thực địa, và nghe chúng tôi báo cáo về quan điểm kỹ thuật của hướng tuyến đá (qua bản Tân Trạch- lên U Bò) đồng chí Phan Trầm về Hà Nội báo cáo Bộ Giao thông vận tải và Bộ Quốc phòng. Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ, Tư lệnh kiêm Chính uỷ Bộ Tư lệnh 559, đã xem xét và quyết định chọn tuyến đi theo phương án 2 (tuyến đá).

Vào khoảng giữa tháng 10-1965 chúng tôi nhận được được điện từ Hà Nội vào là: bỏ hướng

đang khảo sát thiết kế đường ô tô qua Đèo, mà trở ra khảo sát tuyến đá, phía tay phải, (tuyến mà chúng tôi đề xuất ngày 17-7-1965 tại cuộc họp cửa rừng Phong Nha) và phải hoàn thành hồ sơ trong một tháng (thiết kế đến đâu thi công ngay đến đó).

Nhận được lệnh, chúng tôi đã chuyển quân ngay trong lúc trời đang mưa to, các suối đều lũ lớn. Chúng tôi phải chặt cây làm cầu tạm để vượt suối đến địa điểm mới; tôi tổ chức làm 3 mũi: một mũi làm từ đầu tuyến A - Choóc làm vào; một mũi làm từ đèo biên giới làm về và một mũi làm từ giữa làm ra hai đầu. Sau khoảng 45 ngày, chúng tôi đã nối tuyến với nhau. Như vậy, chúng tôi đã khảo sát thiết kế xong phần tuyến phía Đông của đường 20 vượt dãy Trường Sơn nguyên sinh huyền bí. Đến đây tôi thấy cần nêu một số khó khăn đặc biệt về kỹ thuật, cụ thể:

Theo tài liệu còn lưu trữ của ngành Giao thông vận tải cho biết: "Các chuyên gia tầm cỡ thời Pháp thuộc đã khẳng định: với địa hình địa thế Quảng Bình, ngoài đường 12 không còn nơi nào có thể làm đường ô tô vượt Trường Sơn sang đất Lào được nữa". Thực tế chúng tôi thấy: Với đặc điểm tự nhiên của núi rừng Trường Sơn, việc khảo sát tuyến đường mới vượt Trường Sơn khó khăn thật.

Riêng với đoạn A - Choóc đi vào gần dốc đá Ba Thang việc khảo sát thiết kế và thi công rất khó khăn. Đây là một đèo vách đá thẳng đứng không thể trèo lên được. Tôi, Phi Đình Tuấn (xã Thượng Nông - Tam Nông - Phú Thọ), đồng chí Hoàng Xuân Doãn (Hà Nội) và đồng chí Đặng Xuân Thọ (xã Tam Sơn - Cẩm Khê - Phú Thọ) phải đi nghiên cứu thực địa ba lần, vẫn không giải quyết được việc vượt dốc Ba Thang. Sau nhờ được một người dân (sống hoang dã ở hang động bản Tân Trạch) đưa đường, chúng tôi mới tìm được lối lên đèo Ba Thang (người đưa đường là ông xã đội trưởng).

Từ đây chúng tôi phải thiết kế nâng chân dốc lên 15m và thiết kế hạ đèo Ba Thang xuống 7m - trải dài trên một đoạn đường 500m, với độ dốc 12%, cứ 200m lại có một đoạn nghỉ dài 50m (0%).

Thế là đến đây, việc định tuyến và khảo sát thiết kế con đường 20 đông Trường Sơn đã được khẳng định. Phía trên đoạn Cù Mạ, đồng chí Hoàng Tường phải xử lý đến 4 cua tay áo trên cùng một sườn núi, để lên đèo biên giới; vừa đi vừa phải nổ mìn phá đá để lấy lối đi nghiên cứu tìm tuyến. May nhờ có người dân bản xứ nơi đây giúp đỡ, chúng tôi mới qua được khó khăn, nhanh chóng chọn được con đường đi tốt nhất.

Chúng tôi đã làm việc hết mình, không kể ngày đêm để có đường vận tải hàng hoá và đưa quân vào giải phóng miền Nam. Chúng tôi đã giải quyết được 3 chỉ tiêu quan trọng của khảo sát thiết kế là: bình đồ tuyến, trắc dọc và bán kính đường cong của một đường ô tô trong thời chiến.

Cũng phải nói thêm rằng chúng tôi đã khảo sát thiết kế nhiều tuyến đường ô tô của miền Bắc nước ta (Lai Châu, Sơn La, Điện Biên, Nghĩa Lộ, Hoà Bình, Lào Cai) và cả Khu 4, nhưng chưa bao giờ gặp những vách đá thẳng đứng chặn đường đi thăm dò như ở đây; chúng tôi phải dùng thuốc nổ để phá mới có đường đi. Ông Nguyễn Xuân Tiểu, Đồng lý Văn phòng Đoàn 559, nhiều năm làm Trưởng phòng Thiết kế đường ô tô, Viện Thiết kế GTVT, khi xét duyệt hồ sơ thiết kế đường 20 nói rằng: Các cậu làm được đường này, sau về miền Bắc không còn đường nào mà không làm được.

Chúng tôi đã đi khảo sát thiết kế mở đường nhiều nơi, nhưng chưa thấy khu rừng nào lắm hồ và cá suối như tuyến 20 này. Trên đỉnh động hang Đèo cao hơn mặt nước độ 10m, có rất nhiều

loài chim có thể bắt vài trăm con một lúc dễ dàng.

Một cây gao, người dân tộc (Tân Trạch) lấy được gần một trăm lít mật ong rừng mỗi mùa. Cá, chim, mật ong là nguồn thực phẩm nuôi sống 30 người dân tộc Arem này. Đây là khu rừng nguyên sinh lâu đời, chưa có dấu chân người. Hồ ở đây đã bắt và ăn thịt hai người phụ nữ Tân Trạch vì đi kiếm ăn về hang quá muộn (gần tối).

Khi chúng tôi thiết kế, thì có ba trung đoàn bộ đội E4, E5 và Trung đoàn 10 hành quân vào Nam chiến đấu, được lệnh dừng lại để làm đường cùng với hơn mười đại đội TNXP.

Lệnh của Bộ chỉ huy Đoàn 559 là phải khảo sát thiết kế khẩn trương, để có hồ sơ thi công và thông xe vào đầu năm 1966. Ngày mùng một Tết Bính ngọ 1966, đồng chí Nguyễn Tường Lân Thứ trưởng, Phó Tư lệnh Đoàn 559, đã phát lệnh, nổ loạt bộc phá đầu Xuân, hưởng ứng chiến dịch "Chọc thủng Trường Sơn mở đường thắng lợi". Hưởng ứng phong trào này tinh thần làm việc của cán bộ, công nhân, bộ đội, thanh niên xung phong trên toàn công trường rất sôi nổi, tiến độ thi công rất nhanh. Giữa tháng 4-1966 công trường 20 phía đông và công trường phía tây 128 đã thông tuyến. Con đường 20 đã thông xe và cũng là ngày tôi nhận được bức thư từ ngoài Bắc gửi vào, gia đình cho biết: người em trai tôi đã hy sinh ngày 30-10-1965 khi đang làm nhiệm vụ tại sân bay Phú Thọ. Bức thư đưa đến giữa lúc đang ăn cơm, anh em chia buồn với tôi, cả đơn vị không ăn được nữa!

Cũng thời điểm này, chúng tôi lại được lệnh lên đường đi tiếp xuống phía nam (vùng Xavannakhét Hạ Lào) - khảo sát thiết kế đường ô tô tại khu vực Mường Nồng (Xavannakhet) nối đường Nava về đường 9 để tạo ra một mạng lưới đường Trường Sơn. Sau khi làm xong nhiệm vụ, đơn vị chúng tôi lại hành quân về trụ sở Đoàn (gần Lùm Bùm). Trên đường hành quân qua Nậm Ta Lê và vượt đèo Phula Nhích, chiều ngày 17-4-1966, đơn vị dừng chân, nghỉ lại một bản của người dân Lào bị bom Mỹ bắn phá và dân đã đi sơ tán để bản "vườn không, nhà trống".

Chúng tôi dừng chân hạ ba lô, tìm đến ở một nhà sàn lớn nhất bản; phân công nhau: người đi lấy củi, người đi vác nước ... Hôm nay chiều có đôi hạt mưa bụi, bên hông tôi vẫn đeo một túi da (xắc cốt) màu vàng đựng tài liệu. Tôi đi ra sàn nhà, để quan sát tự nhiên xuất hiện hai người khoác áo mưa đi ra từ hai phía nhà sàn hét to: "Đứng im! Các anh là ai? ở đâu đến?" Tôi giật mình và bàng hoàng tự hỏi biệt kích à? Ngay sau đó tôi tự trấn tĩnh trả lời và tìm cách ứng phó (tôi biết trong vùng này rất nhiều biệt kích Mỹ - nguy hoạt động để chống phá đường vận chuyển của ta từ miền Bắc vào Nam).

Tôi nói to: "Chúng tôi là khảo sát thiết kế đường ô tô của Đoàn 559". Hai người kia hỏi tiếp có giấy tờ gì không? Hai người đó bước lên cầu thang và lên sàn nhà, tiến đến gần tôi, thì lúc đó hai khẩu súng AK từ trong áo mưa lòi ra. Lúc này tất cả đoàn hành quân của chúng tôi ai ở đâu, đứng yên ở đó "bất động" và tôi đưa giấy của Đoàn 559 cấp cho họ xem. Xem xong họ bảo là: "Có tin báo các anh là biệt kích, có cả điện đài và vũ khí", nếu lúc ấy các anh mà cử động thì chúng tôi đã nổ súng. Chúng tôi là đơn vị bảo vệ đường vận tải Trường Sơn! Anh ta vỗ tay ba cái thì có 5 người cầm súng AK (loại tiểu liên cá nhân) phục sẵn từ 5 vị trí quanh nhà sàn xuất hiện, thật là hú vía. Chỉ một cử chỉ nhỏ, thiếu bình tĩnh thì "quân ta bắn quân mình" và cả số cán bộ kỹ thuật chúng tôi đã ở lại đây yên giấc ngàn thu, vợ con, cha mẹ sau này chẳng biết đâu mà tìm.

Mạng lưới đường vận chuyển của Đoàn 559 (đường Trường Sơn), phần lớn nằm trên đất bạn Lào. Khi chiến tranh xảy ra, nhân dân các bản người Lào đã đi sơ tán xa, tránh sự đánh phá của giặc Mỹ, để lại cho bộ đội Việt Nam được quản lý và sử dụng bản làng của họ, để chiến đấu chống kẻ thù chung.

Khi chúng tôi xuống đến các bản làng vùng rừng núi huyện Mường Nồng thuộc tỉnh Xanavakhét, trên đường đi gặp đầu thuốc lá và vỏ đồ hộp của biệt kích Mỹ - nguy mới dùng và vừa đi chuyển. Trên đường đi đến trạm giao liên 5 nơi chúng tôi nghỉ lại, được ăn cơm để hôm sau lại hành quân tiếp. Được các đồng chí trạm giao liên cho biết: Đêm hôm trước, máy bay Mỹ thả dù xuống đây 6 tên biệt kích, gồm có 4 tên ngụy, một tên Mỹ và một tên nói tiếng Tàu. Các lực lượng có nhiệm vụ bảo vệ đã tập trung chiến đấu suốt đêm, đến gần sáng bắt sống hai tên và giết chết bốn tên.

Đêm hôm ấy, tôi nằm nhớ lại chiều ngày 10-4-1966, chúng tôi nhận được lệnh xuống Hạ Lào làm việc. Đồng chí Đào Thanh, Phó ban chỉ huy công trường Đường 20 gọi anh em cán bộ kỹ thuật đến nơi làm việc, mời mỗi người một chén cà phê, rồi tặng cả tập thể một hộp để đi đường uống cho tỉnh táo. Đồng chí Đào Thanh (sau đó được đề bạt Cục phó và kiêm Bí thư Đảng ủy Cục Công trình 1) nói: "Các cậu đi sâu vào chiến trường, có nhiều gian khổ lắm, không biết khi nào gặp lại được các cậu! Nhớ giữ gìn sức khỏe, nêu cao cảnh giác với kẻ thù trong quá trình làm nhiệm vụ". Thật cảm động, nhiều anh em chúng tôi rơm rớm nước mắt, vì tình cảm sâu nặng, thấu hiểu giữa cán bộ lãnh đạo và chiến sỹ trong cuộc chiến đấu một mất một còn với kẻ thù chung đế quốc Mỹ. Hai tuần qua, chúng tôi đã gặp và đã chứng kiến những điều đúng như lời đồng chí Đào Thanh đã nói.

Ngày 1-5-1966 chúng tôi về căn cứ địa của Đoàn 559 nhận quà ngày 1-5 rồi đi nhận nhiệm vụ mới. Tôi bồi hồi nhớ lại: Mới cách đây gần một năm, chúng tôi mới đi phát lối tìm đường, mở đường 20 (đông Trường Sơn); với tấm lòng "tất cả vì miền Nam ruột thịt", hàng vạn con người đã lao động quên mình, không sợ gian khổ hy sinh, chăm chỉ đục phá núi, tạo ra con đường cho xe cơ giới vận chuyển. Một công trình làm vô cùng khó khăn gian khổ, phải hoàn thành trong thời gian rất ngắn, nhưng hiệu quả vô cùng to lớn. Mở thành công con đường 20 là một chiến công kỳ diệu, tạo ra con đường mới vượt Trường Sơn từ đông sang tây, xe cơ giới hoạt động cả mùa khô và mùa mưa, chỉ viện kịp thời cho chiến trường miền Nam ruột thịt. Đó là nguyện vọng khát khao của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ đã mơ ước từ lâu, đến nay đã thành sự thật.

Con đường 20 là kết tinh trí tuệ, hội tụ tri thức khoa học của ngành đường bộ Việt Nam; Nó còn nói lên tinh thần hăng say lao động, không sợ gian khổ hy sinh, quyết tâm làm nên kỳ tích lịch sử này.

Nhân dịp kỷ niệm 50 năm ngày mở đường Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh, nhớ lại những ngày chúng tôi được trực tiếp tham gia mở đường, đến nay chúng tôi đã vào lứa tuổi 70, 80, người mất, người còn, mỗi người một vẻ. Tôi hồi nhớ và cố gắng viết lại những kỷ niệm sâu sắc khi đi khảo sát thiết kế đường Trường Sơn, đường 20 Quyết thắng, để thế hệ con cháu mai sau hiểu được các cha, ông đã góp phần vào chiến thắng lịch sử 30-4-1975, giải phóng miền Nam thống nhất nước nhà.

Mùa xuân 2009



*Ông Đào Thanh
Nguyên Phó BCH Công trường 20 -
Quyết Thắng
Nguyên Phó Cục trưởng kiêm Bí thư
Đảng ủy Cục Công trình I*

NHỚ MÃI NHỮNG NGÀY MỞ ĐƯỜNG 20 - QUYẾT THẮNG

ĐÀO THANH

Tôi còn nhớ vào cuối năm 1965, tôi cùng gần một vạn TNXP, công nhân quốc phòng đang hớn hờ vui mừng mở đường từ chợ Chu qua đèo Xo đi chợ Đồn, Bắc Kạn vào khu A.T.K.

Trưa ngày 2-12-1965, tôi nhận được điện về Bộ gặp Bộ trưởng gấp. Tôi liền hội ý Ban chỉ huy công trường 114 những việc cần làm, trong lúc tôi đi vắng. Công việc ở nhà giao cho anh Hoàng Đình Vy - Phó ban chỉ huy điều hành công việc. Sáng hôm sau, tôi lên Văn phòng Bộ (80 Trần Hưng Đạo - Hà Nội) để gặp Bộ trưởng. Thư ký của Bộ trưởng dẫn tôi vào phòng khách. Bộ trưởng trong bộ quần áo quân phục cấp tướng bước ra niềm nở bắt tay tôi, qua mấy lời chào hỏi thân mật, hỏi han mọi công việc ở công trường. Tôi báo cáo ngắn gọn mọi công việc trên công trường- Bộ trưởng tỏ lời khen ngợi thành tích toàn công trường rồi hỏi thăm thái độ của địa phương đối với công trường. Tôi báo cáo: "Đồng bào khu căn cứ địa, coi cán bộ, công nhân công trường như người

thân đi xa về, nhường nhà cho ở, giúp nguyên vật liệu làm lán trại, cho vay gạo, thực phẩm ăn khi công trường chưa kịp cấp phát...".

Bộ trưởng nói tiếp: "Nơi đó Trung ương Đảng, Chính phủ đã từng đóng đô để chỉ đạo cuộc kháng chiến chống Pháp, nên đồng bào rất tốt. Nay ta lại làm đường ô tô chạy qua bản làng thì họ càng phấn khởi, mừng rỡ, chẳng tiếc gì, công trường cần gì thì họ giúp nấy. Song phải giáo dục cán bộ, công nhân, TNXP, thực hiện nghiêm chỉnh chính sách dân tộc, đoàn kết, không được đụng đến cái kim, sợi chỉ của đồng bào".

Tôi cũng chưa đoán được sự kiện gì sắp tới đây. Bộ trưởng mở bao thuốc lá Điện Biên mời tôi, tôi nhận điều thuốc coi như một phần thưởng về những thành tích của gần vạn con người trên công trường đã đạt được trong thời gian vừa qua. Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ nói: "Bây giờ theo chỉ thị của Bác Hồ và của Bộ Chính trị, sắp tới ta phải chuẩn bị chi viện lớn cho miền Nam, để thực hiện quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ xâm lược, giải phóng miền Nam, thống nhất nước nhà".



Đón vị nữ thanh niên xung phong đang làm đường 20 Trường Sơn chụp ảnh với Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ (năm 1965)

Bộ đội đã sẵn sàng, song cái quyết định là ở chỗ phải bảo đảm hậu cần cho đại quân có đủ súng đạn, lương thực, quân trang, quân dụng và thuốc men... Nuôi một đạo quân lớn ở xa như vậy, việc tiếp tế cần phải có những con đường để vận tải bằng cơ giới mới đáp ứng được khối lượng lớn cho chiến trường xa, sâu vào lòng địch. Cuộc đối đầu này có thắng lợi hay không ở khâu cuối là: "Cần có một con đường, con đường vượt Trường Sơn, đưa hậu cần vào sâu và kịp thời".

Đoàn 559 đã được thành lập, lo khâu mở đường và vận tải cho chiến trường, đã có hàng vạn công binh, thanh niên xung phong đang được điều động vào làm con đường mới này, con đường vượt Trường Sơn, phá thế độc tuyến: con đường này phải đi qua dãy núi đá vách đứng khó làm, nhưng khi hoàn thành, đưa vào sử dụng, việc bảo vệ, bảo đảm giao thông và bố trí kho tàng có nhiều thuận lợi. Bộ trưởng nói tiếp: Đoàn 559 thiếu người chỉ huy có kinh nghiệm thi công mở đường qua núi đá. Anh là người chỉ huy có kinh nghiệm thi công đường qua núi đá. Anh đã thành công mở tuyến đường 1B qua dãy núi Bắc Sơn- đèo Tam Canh - Bình Gia và vừa qua anh lại tiếp tục mở tuyến đường đá Mường Khương - Lào Cai thành công.

Bộ cũng biết công trình anh đang phụ trách là một công trình trọng điểm của Trung ương, anh đi công trường có thể gặp một số khó khăn ban đầu.

Tôi đã báo cáo với các anh ở Văn phòng Trung ương Đảng (vì công trình A.T.K trực thuộc Văn phòng Trung ương chỉ đạo, nhận kinh phí riêng. Bộ Giao thông vận tải không chỉ đạo). vì yêu cầu cấp thiết của chiến trường miền Nam, các anh ở Văn phòng Trung ương Đảng cũng đồng ý cho rút anh đi, để tăng cường cho chiến trường, "tất cả vì miền Nam ruột thịt". Bộ trưởng hỏi tôi: "Ý kiến anh thế nào? Anh đi có khó khăn gì không?". Tôi báo cáo Bộ trưởng: "Tôi sẵn sàng lên đường đi bất cứ lúc nào khi Đảng cần đến". Thế là Bộ trưởng quay sang dặn thư ký: "Nói với Vụ Cán bộ làm quyết định biệt phái anh Đào Thanh sang Đoàn 559". Anh Phan Trọng Tuệ tươi cười bắt tay tôi, dặn dò thêm: " Thôi về trên công trường bàn giao, và về thăm nhà, thu xếp, nghỉ ngơi vài ngày rồi vào, chiến trường đang chờ, Tôi tin ở anh và chờ những chiến công mới".

Sau mấy ngày về công trường A.T.K bàn giao cho Hoàng Đình Vy, Phó Ban chỉ huy, quyền Trưởng Ban chỉ huy thay tôi, rồi đi chào hỏi các cơ quan, và bà con nơi đóng quân, Cuộc chia tay mà lòng xao xuyến, đầu óc nghĩ miên man, vừa lo sắp tới công việc thì nặng nhọc, mà tác phong làm việc và chỉ huy bộ đội cũng không quen. Sau đó tôi về thăm, nói chuyện với mẹ ở quê, để mẹ yên lòng, trước khi tôi vào chiến trường xa.

Quay ra Hà nội, tôi làm công tác tư tưởng với vợ con, và mang vợ con đi chụp ảnh lưu niệm, để lỡ có sự cố gì thì lũ nhỏ cũng được giữ lại hình ảnh của bố, và vào quán bánh tôm bên hồ Trúc Bạch liên hoan một bữa (lúc bấy giờ bánh tôm hồ Trúc Bạch giá cũng phải chăng không đắt như bây giờ).

Cuộc chiến sang trang! Ngày 10-12-1965 bộ phận thường trực của Đoàn 559 ở Hà Nội bố trí xe comangca cho tôi đi vào trụ sở của Đoàn 559 (cạnh đường 15 Quảng Bình) đi từ Hà Nội vào Thanh Hoá xe đi ban ngày, tới Hà tĩnh, Quảng Bình máy bay địch đánh phá, phải đi ban đêm.

Sau mấy ngày đi vất vả, xe đưa tôi tới Đoàn 559 gọi là R (ở Khe Ve) tôi được đồng chí Võ Bẩm, Đại tá Phó Tư lệnh Đoàn 559, anh Nguyễn Tường Lân - Thứ trưởng Bộ GTVT, tăng cường vào làm Phó Tư lệnh tiếp. Anh Võ Bẩm nói với tôi: "Chúng tôi đang mong và chờ anh Thanh vào tăng cường cho Đoàn, chúng tôi có thêm sức mạnh, có thêm thuận lợi. Sau khi nghỉ ngơi vài ngày cho lại sức, anh Nguyễn Tường Lân Phó Tư lệnh Đoàn 559, trao đổi với tôi về hướng chọn tuyến phương án 2 (tuyến đá), mở đường đi



Ông Phan Trọng Tuệ nói chuyện động viên bộ đội, thanh niên xung phong làm đường 20 vượt đèo Trường Sơn năm 1965.

qua dãy núi đá trên đỉnh Trường Sơn. Tôi đề nghị tổ chức một đoàn cán bộ kỹ thuật đi thực địa trên tuyến, căn cứ vào tài liệu khảo sát thiết kế, để dự kiến bố trí lực lượng thi công luôn. Đường 20 phía đông Trường Sơn, xuất phát từ Xuân Sơn qua đỉnh đèo Ba Thang đến biên giới Việt - Lào dài gần 80 cây số. Cái khó của tuyến này là phải vượt đèo Ba Thang, núi vách đá thẳng đứng án ngữ, có trên 40 cây số núi đá, vách đứng tai mèo ở độ cao có chỗ gần 1.000m. Khối lượng ước tính trên 1.000.000 m³ là đá.

Bộ Tư lệnh Đoàn 559 đã quyết định thành lập Ban chỉ huy công trường 20- Quyết thắng gồm: anh Phan Trầm - Kỹ sư (Cục phó Cục Kiến thiết cơ bản) làm trưởng ban chỉ huy công trường. Tôi (Đào Thanh) làm Phó BCH phụ trách kỹ thuật thi công. Anh Nguyễn Khắc Phùng làm Phó BCH công trường phụ trách hậu cần. Anh Trần Hiếu - Bộ đội, Phó BCH và anh Võ Quang Bình - Thiếu tá Chính uỷ Trung đoàn E4 làm Bí thư Đảng uỷ công trường phụ trách công tác chính trị.

Anh Phan Trầm, Trưởng BCH, thường trực tại chỉ huy sở nắm tình hình chung, điều độ phối hợp hoạt động công trường nhịp nhàng. Trụ sở công trường được đặt nơi trung tâm của công trường - Hang U Bò cạnh sông Caroòng.

Do thời gian thi công gấp, 3 tháng, khối lượng đất đá và công trình rất lớn. Công trường 20 đông Trường Sơn, được Bộ Tư lệnh 559 huy động tới trên 8.000 người, trong đó có 4 đội TNXP của các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình, Hà Nam Ninh, Thanh Hoá, hơn 100 cán bộ tinh nhuệ và công nhân lành nghề của Bộ GTVT và ba trung đoàn bộ đội (gồm Trung đoàn 10 Công binh và Trung đoàn 4 và Trung đoàn 5 Bộ binh).

Trung đoàn 10 Công binh và Trung đoàn 4 Bộ binh đang hành quân ra chiến trường, thì được lệnh dừng ở lại làm đường, nảy sinh thắc mắc tư tưởng, nhất là anh em quê ở miền Nam. Bộ Tư lệnh 559 đã cử anh Nguyễn Tường Lân, Thứ trưởng Bộ GTVT, Phó Tư lệnh Đoàn 559 xuống nói chuyện làm công tác tư tưởng với anh em. Anh Nguyễn Tường Lân nói chuyện ngắn gọn với anh em chiến sỹ, mang tính chất thuyết phục cao, đã động viên được tinh thần cách mạng, anh em đã yên tâm ở lại làm đường. Với sự hiểu biết của mình, tôi cũng tiếp tục nói chuyện với cán bộ của các đơn vị TNXP, làm thông tư tưởng, anh em yên tâm khắc phục khó khăn để làm tốt nhiệm vụ.

Căn cứ vào đặc điểm, tính chất của từng loại binh chủng, bố trí các trung đoàn bộ đội vào các trọng điểm thi công, đồng thời có khả năng đối phó, khi địch đánh phá.

- Trung đoàn 10 là đơn vị công binh, mạnh về khả năng bộc phá, bố trí phá đá đoạn dốc Ba Thang trọng điểm, phải phá gần 1 vạn m³ đá.

- Trung đoàn 4 và Trung đoàn 5 (làm công trường phía tây sang tăng cường) bố trí mở đoạn đường đá lẫn đất từ Cà roòng lên biên giới.

- Các đội TNXP bố trí như sau:

+ Đội 4 Ninh Bình mở đường từ cửa rừng (Km4) đến Chà Ang.

+ Đội 25 Nam Hà từ Chà Ang lên dốc Ba Thang

+ Đội 3 từ Cù Mệ lên U Bò

+ Đội 23 từ Khe Tum lên Cà roòng.

Để tránh máy bay địch phát hiện đánh phá, công trường quyết định các đơn vị thi công phải tuân thủ triệt để nguyên tắc, mở đường đến đâu nguy trang đến đó. Bằng cách làm dàn khung cao, phía trên rải lá cây che kín xe đi ở dưới, 3-4 ngày khi lá cây khô lại thay cây mới. Riêng 4 cây số đầu tuyến từ Phong Nha vào, vì trồng trái và để giữ bí mật, nên chỉ lát "rông đan" đi tạm, khi mở đường trong tuyến xong, mới quay lại làm nốt đoạn này. Do đó suốt trong thời gian mở đường trong tuyến, địch không phát hiện được, đây là một bất ngờ đối với kẻ thù.

Vấn đề hậu cần tiếp tế lương thực, cung cấp vật tư thi công là khâu quan trọng của công trường. Vì vậy công trường đã bố trí điều động 2 đại đội TNXP chuyên làm nhiệm vụ tiếp tế hậu cần đến các kho dọc tuyến.

Sau khi công trường nhận đủ quân, xác định bố trí quân từng đoạn trên tuyến, việc cấp bách bây giờ là mở lớp đào tạo cho cán bộ, chiến sỹ công binh, thanh niên xung phong biết cách đánh mìn phá đá. Công trường đã xác định được các trọng điểm cho từng đơn vị. Trọng điểm của toàn công trường là dốc Ba Thang, quả núi lớn, án ngữ toàn tuyến; đó quả là khó khăn lớn nhất. Tôi nhớ lại hôm Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ giao nhiệm vụ, có nói: "Anh là người có kinh nghiệm thi công mở đường qua núi đá". Tôi nghĩ mình phải làm sao xứng đáng với lòng tin của Bộ trưởng. Tôi đề nghị với anh Phan Trầm, Trưởng BCH công trường tập trung các cán bộ kỹ thuật và cán bộ chủ

chốt của các đơn vị về học thao tác, cầm búa đánh mìn phá đá và an toàn lao động. Với kinh nghiệm đã có, tôi đã cùng với một số công nhân giỏi về phá đá nổ mìn, đã được Bộ GTVT điều động từ các công trường phía Bắc vào đây, dạy cách cầm choòng, quai búa, nổ mìn phá đá, thực tập ngay trên tuyến. Sau một tuần, anh em thuần thục việc phá nổ, về tiếp tục dạy lại cho anh em ở các đơn vị. Sau mấy tuần các đơn vị đã thành thạo các thao tác, tác nghiệp đục lỗ đánh mìn phá đá.

Trung đoàn 10 Công binh là quân chủ lực do đồng chí Thiếu tá Đinh Hào làm Trung đoàn trưởng mới thành lập tháng 9-1965. Đầu tháng 12-1965 Trung đoàn 10 được lệnh vào bổ sung cho công trường, là đơn vị đang còn sung sức, nên chúng tôi giao nhiệm vụ thi công đoạn đường khó khăn nhất; vượt qua dốc Ba Thang hiểm trở án ngữ, được coi là cái chốt không chế tiến độ thi công toàn tuyến.

Nếu hạ từ đỉnh núi xuống đường đỏ (mặt đường) phải phá gần vạn m³ đá thì mấy năm mới xong? Làm thế nào để bám vào vách núi mà thao tác được? Tôi áp dụng kinh nghiệm của việc mở tuyến đá đèo Tam Canh, quốc lộ 1B. Đó là: chặt cây ghép thành mảng như chiếc giường cá nhân, có chiều dài 1,8m- 2m, có bề ngang 0,6m, trên mặt lầy nửa, tre lát cho phẳng, đủ đỡ cho người ngồi cầm choòng, một người đứng quai búa và bên cạnh còn có chỗ để những ống đựng nước đổ lỗ choòng. Muốn đưa mảng đó lên vị trí có hai cách: dùng dây thừng to chắc làm thành quang, rồi có thể kéo từ dưới lên, hoặc thông thường đưa từ đỉnh núi hạ dần xuống tới vị trí, hai đầu dây cột chặt lại trên đỉnh núi rồi người cứ lần theo dây xuống đứng vị trí thao tác, giống như người leo núi vậy. Cái khó khăn nữa là việc tiếp tế nước cho thi công đục lỗ mìn, tuyến đi trên cao lại phải xuống sâu lấy nước ở suối và sông Chà Ang. Mỗi chuyến đi xuống, đi lên mang nặng vác vả nguy hiểm mất hơn 1 giờ. Phải dùng ống tre bưng vác nước lên, cứ mỗi một cặp choòng mất một nhân công tiếp tế nước. Ở những nơi này, thiếu nước, phải đi lấy từ xa, anh em có sáng kiến chặt cây chuối rừng để lấy nước rửa cho sạch đất cát, tay chân. Việc sinh hoạt ở rừng già, núi đá ở độ cao hiểm nước này quả là vô cùng khó khăn gian khổ.

Trên vách đá cheo leo, anh em đi lên, đi xuống phải hết sức cẩn thận; nếu trượt chân, dễ bị tai nạn chết người, nên các cấp chỉ huy phải đặt biệt quan tâm đến an toàn lao động, thường xuyên quan sát nhắc nhở anh em khi thao tác cheo leo trên vách đá. Sau một tuần đục choòng đánh mìn sâu vào vách núi, tạo thành đường vành đai, sâu trong thân núi từ 0,3m - 0,5m thành đường đi bộ được, rồi đánh mở rộng thành mặt đường cho xe đi.

Cái khó ở đây là thời gian quá gấp, chỉ có 3 tháng mà đường phải thông xe trước mùa mưa ập tới.

Việc tổ chức đánh mìn, đục choòng đánh nhỏ, kết hợp đánh bộc phá định hướng, phá đá có khối lượng lớn, phải bảo đảm nguyên tắc không được đánh mìn quá lớn, làm lộ tuyến, máy bay địch có thể phát hiện, đánh phá. Cho nên suốt trong thời gian làm đường mở tuyến, địch không phát hiện ra ở dưới rừng nguyên sinh rậm rạp này, lại có hàng vạn con người đang cần mẫn, lao động quên mình đục choòng đánh mìn, phá núi, tạo ra con đường cho xe cơ giới đi qua.

Có những trọng điểm khối lượng đá lớn, làm không kịp với tiến độ chung, chúng tôi đã có sáng kiến: mỗi đơn vị cử một cặp choòng có tay nghề cao có năng suất cao nhất đơn vị, tới trọng điểm này để dự thi; với số người như nhau thi một buổi sáng, đơn vị nào có sáng kiến hay, đục

được nhiều lỗ mìn và phá được nhiều đá nhất, sẽ được thưởng một đài Orion ton. Việc tổ chức thi này, có hai cái lợi: rút được kinh nghiệm hay để phổ biến toàn công trường áp dụng nâng cao được năng suất lao động và góp phần giải quyết phá đá được một khối lượng lớn, giúp đơn vị đảm bảo tiến độ chung.

Sáng ngày mùng 1 Tết Bính Ngọ (1966), tại chân dốc Đồng Tiền công trường 20, thay mặt Bộ Tư lệnh 559, đồng chí Nguyễn Tường Lâm, Thứ trưởng Bộ GTVT, Phó Tư lệnh, đã phát lệnh: Nổ loạt bộc phá đầu xuân hưởng ứng chiến dịch "Chọc thủng Trường Sơn mở đường thắng lợi".

Hưởng ứng phong trào, toàn công trường làm việc khí thế hừng hực như ngày hội làm đường. Ngay từ đầu năm mới năng suất phá đá được nâng cao, đẩy nhanh tốc độ mở đường. Tiến độ mở đường luôn luôn được giữ vững, thông đường từ 15 đến 20 cây số mỗi tháng, một tốc độ chưa từng có, với thi công mở đường đá bằng thủ công như ở đây.

Công trường đường 20 phía tây Trường Sơn trên đất bạn Lào, do đồng chí Nguyễn Lang làm Trưởng ban, đồng chí Hoàng Ngọc Phiên Phó ban; đồng chí Nguyễn Chí Tuệ (Lam Chi) phụ trách đội cơ giới mạnh cùng lực lượng TNXP đã nổi thông tuyến với đường phía đông Trường Sơn của công trường 20 Quyết thắng. Với gần 100 ngày đêm miệt mài thi công không nghỉ, giữa tháng 4-1966 con đường 20 đã thông xe, phá thế độc tuyến từ đông sang tây Trường Sơn tránh được "túi nước Xiêng Phan", mà Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ đã mong ước từ lâu. Sau những ngày đó, các lực lượng trên toàn công trường vẫn tiếp tục làm những việc phải làm cho con đường được hoàn chỉnh, đảm bảo đường êm thuận, đưa vào sử dụng trước mùa mưa 1966.

Khi tuyến đã thông, anh Nguyễn Tường Lâm, Phó Tư lệnh 559, anh Phan Trầm, Trưởng ban, và tôi đã đi kiểm tra tuyến đường, sau đó cùng về báo cáo Bộ Tư lệnh 559. Tôi ở R (Bộ Tư lệnh) nghỉ ngơi vài ngày cho lại sức, đồng chí Vũ Xuân Chiêm, Chính ủy Bộ Tư lệnh 559 gặp tôi, cho biết anh Phan Trọng Tuệ Bộ trưởng, nhận được điện báo cáo công trường 20 đã thông tuyến, Bộ trưởng rất phấn khởi và Bộ trưởng có điện cho Bộ Tư lệnh 559, cho anh Đào Thanh về Bộ nhận nhiệm vụ mới.

Đồng chí Vũ Xuân Chiêm còn nói với tôi: Anh Đào Thanh vào biệt phái cho Đoàn 559, anh đã góp phần rất xứng đáng vào việc mở thông tuyến đường đá - Đường 20 - Quyết thắng, nếu anh ở đến lúc tổng kết công trình, có thể đề nghị Nhà nước khen thưởng cao hơn, nay anh về Bộ nhận nhiệm vụ mới, Bộ Tư lệnh tặng bằng khen để ghi nhận công lao của anh, đã góp phần xứng đáng vào việc mở đường 20 Quyết thắng.

Vào cuối tháng 5-1966, tôi bàn giao mọi công việc cho anh Phan Trầm, Trưởng ban, và chia tay với đường Trường Sơn, một công trình vô cùng sáng tạo, một kỳ tích. Nghỉ ngơi ít ngày, tôi lên Văn phòng Bộ gặp Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ, vào một buổi cuối giờ làm việc sáng 8-7-1966. Bộ trưởng tiếp tôi tại phòng khách của Bộ ở ngôi nhà 3 tầng ở 80 Trần Hưng Đạo, Hà Nội. Trước hết, anh khen ngợi và động viên tôi nhiều về thành tích mở đường 20- Quyết thắng, hỏi thăm tinh thần làm việc đời sống của TNXP, bộ đội, cán bộ công nhân trên công trường. Tôi báo cáo với thái độ chân tình: Việc quyết định mở con đường 20 vượt Trường Sơn là rất đúng đắn, nhưng thực hiện được thật vô cùng khó khăn. Được sự quan tâm của các cấp, các ngành, các địa phương đã huy động khá lớn nhân lực, vật lực cho công trình. Đồng thời đã động viên được tinh thần cách mạng,

thông minh sáng tạo, lao động quên mình, không sợ gian khó hy sinh của cán bộ, công nhân, bộ đội, TNXP, đã thực hiện được mục tiêu thông xe tuyến đường 20 trước ngày sinh nhật Bác Hồ 19-5-1966.

Bộ trưởng vui vẻ nói: Khi sang Bộ Tư lệnh 559, tôi quyết định phải làm nhanh con đường vượt Trường Sơn phá thế độc tuyến. Trước đây chỉ có con đường 12, bây giờ ta có thêm con đường 20, ta có thể vận chuyển cơ giới chi viện lớn cho chiến trường miền Nam ruột thịt cả mùa khô và mùa mưa, tôi phấn khởi lắm... Bộ trưởng gặp tôi rất vui, đã dành thời gian tiếp nói chuyện nhiều với tôi. Tôi ấn tượng nhớ mãi Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ, rất tâm huyết với ngành Giao thông vận tải, rất sáng suốt, đức độ tài năng. Anh là tấm gương sáng để chúng ta, mọi người mãi mãi học tập noi theo.

Hà Nội, ngày 11 tháng 3 năm 2009

BIẾT PHÁI VÀO TRƯỜNG SƠN

NGUYỄN VINH

(Nguyên Đội trưởng Đội Khảo sát

Công binh Đoàn 559

Nguyên Đại tá Binh đoàn Trường Sơn)

Tôi đang khẩn trương tham gia khảo sát thiết kế đoạn đường sắt Vinh đi Sa Lung thì có giấy triệu tập về Viện Thiết kế Giao thông.

Vừa về đến Viện, đồng chí Nguyễn Nam Hải, Phó Viện trưởng gọi lên thông báo cho tôi biết rằng, tôi sẽ vào công tác ở Trường Sơn. Tháng 4 năm 1965, tôi cùng một số cán bộ kỹ thuật Viện Thiết kế nhận quyết định của Bộ Giao thông vận tải biệt phái vào Bộ Tư lệnh 559, tham gia mở đường Trường Sơn.



Ông Phan Trọng Tuệ đang tắm tại một khe nước của núi rừng Trường Sơn năm 1965.

Tôi được giao nhiệm vụ làm Trưởng đoàn dẫn cán bộ, công nhân Viện Thiết kế và một số cán bộ các cơ quan khác vào nhận nhiệm vụ. Đoàn chúng tôi được giao áp tải 12 xe gaz 63 chở hàng hậu cần vào giao cho công trường. Tôi chỉ định các trưởng xe, phổ biến nội quy hành quân lên đường, quy định địa điểm trú quân cho mỗi ngày. Được phổ biến, địch đã mở rộng đánh phá ra toàn miền Bắc, nhiều cầu phà trên đường số 1 đã bị đánh sập, đoàn xe chúng tôi phải lấp đèn gầm chạy ban đêm. Ngày nghỉ đêm đi, lần sáng lần chiều mà cũng phải mất 7 đêm mới đến "R" tại Khe Ve đầu đường 12, huyện Tuyên Hoá, tỉnh Quảng Bình.

Vào căn cứ, chúng tôi được Tư lệnh Đoàn 559, Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ trực tiếp giao

nhiệm vụ. Ông nói ý nghĩa chính trị, tầm quan trọng của tuyến đường, động viên chúng tôi cố gắng hoàn thành nhiệm vụ của mình, đồng sức đồng lòng "vì miền Nam ruột thịt". Ông chân tình căn dặn chúng tôi: nhân dân nước bạn còn nghèo nhưng tinh thần chống Mỹ cao, Việt và Lào phải đoàn kết trong nhiệm vụ chung, phải tôn trọng giúp đỡ nhân dân nước bạn để cùng chung tay đánh Mỹ. Tư lệnh còn dặn dò, chỉ bảo cho chúng tôi các chặng đường đi tới công trường bộ, nhắc nhở qua địa phận Seng Phan phải gắng tranh thủ đi thật nhanh tránh nước lũ, đường ngập sẽ không đi được. Tư lệnh dặn dò thật tỉ mỉ, chúng tôi như cảm nhận được rằng ông vừa đi kiểm tra thực tế về. Gần gũi thân tình như vậy, cấp trên và anh em như không còn khoảng cách. Tôi thay mặt anh em trong chuyến đi hứa với Tư lệnh sẽ phấn đấu làm tròn nhiệm vụ cấp trên đã giao.

Hôm sau, theo đường 12 đến Cha Lo trời đã có mưa. Vượt đèo Mụ Giạ qua đất Lào mưa to hơn, đường đã trơn trượt, đến Xóm Pég thì đường lầy lội xe không thể đi được. Chúng tôi phải hành quân bộ hơn hai chục kilômét nữa mới đến được Tha Pa Chôn, nơi công trường bộ đóng quân, bàn giao xe hàng cho hậu cần và nhận nhiệm vụ công trường giao.

Tôi nhận nhiệm vụ cùng anh em ở Viện Thiết kế cùng đi chuyển xe, thành lập một tổ mới, khảo sát đoạn từ Xóm Pég đi Tha Pa Chôn, tiếp nối với tổ khảo sát anh Trần Văn Cư và tổ anh Nguyễn Tiến Duy đang ở phía ngoài. Đã vào chính mùa mưa. Mưa ở Lào thật khó tả, mưa không giống nơi nào trên đất Việt. Mưa liên tục suốt ngày đêm, vừa mưa to vừa gió lớn. Cành cây khô ải mục, nhiều cành cây tươi vẫn gãy đổ xuống rừng, đã có tai nạn do cây đổ như vậy. Đường sá lầy lội đi lại khó khăn vất vả, nhưng nhớ lời động viên của Tư lệnh Thiếu tướng Phan Thanh Xuân (mặt danh của Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ ở chiến trường), anh em chúng tôi vẫn quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ, sớm giao được đồ án cho đơn vị thi công.

Khi công trường mở thông đến Lùm Bùm, đạt hai phần ba chiều dài đoạn đường công trường 128 đảm nhận, tôi được gọi lên Phòng Công binh thuộc Bộ Tham mưu Công binh Đoàn 559 nhận nhiệm vụ mới. Thượng tá Tham mưu Phó Nguyễn Văn Nhạn, phụ trách công binh, giao cho đồng chí Nguyễn Xuân Tiểu, nguyên là Chỉ huy Phó Công trường 113, Trưởng phòng Kỹ thuật Công trường 128 và tôi có trách nhiệm theo dõi, kiểm tra và trực tiếp giúp đỡ kỹ thuật cho các tổ khảo sát ở Công trường 128 và Công trường 20, lúc này gồm 6 tổ rải quân từ Phong Nha (Việt Nam) đến Lùm Bùm (Lào). Đồng chí Nhạn cho chúng tôi biết tuyến đường 20 là tuyến đường khó về mặt kỹ thuật, địa hình phức tạp, nhiều đèo dốc cao, suối sâu, khối lượng đá lớn, nhiều cầu cống. Tư lệnh chỉ thị cho cơ quan Tham mưu Công binh phải chọn cán bộ kỹ thuật có kinh nghiệm đảm nhiệm việc này. Một lần nữa tôi lại thấy Tư lệnh quan tâm đến cả những vấn đề kỹ thuật cụ thể như vậy.

Chúng tôi ra Phong Nha, kiểm tra kỹ thuật khảo sát, duyệt thiết kế từ đông sang tây tuyến đường 20. Các tổ khảo sát phía đông đường 20 làm việc rất khẩn trương, không kể mưa gió, dốc đèo. Địa hình cả 4 tổ khảo sát đều phức tạp, nhưng phức tạp nhất vẫn là đoạn giữa từ Ba Thang đến Cà Roòng.

Hai tổ phía tây, khó khăn nhất là đoạn cua chữ A, đường lên xuống ngằm Ta Lê và đèo Phu La Nhích. Nhờ có cán bộ kỹ thuật được lựa chọn từ ban đầu có chất lượng chuyên môn, có tinh thần trách nhiệm, công trình khó khăn phức tạp đến mấy cũng có thể hoàn thành.

Hai công trường 20 và 128 đã hoàn thành nhiệm vụ thi công tuyến đường 20, tuyến cửa khẩu thứ hai từ hậu phương sang chiến trường, tránh túi nước Seng Phan ngập lụt trong nhiều tháng.

Những năm sau đó, suốt cả thời gian vận chuyển hậu cần, binh khí kỹ thuật phục vụ cho các chiến trường, đường 128 và đường 20 đã phát huy tác dụng là hai tuyến đường quan trọng nhất trong hệ thống đường Trường Sơn.

Ngày 25-11-1965, sau khi hoàn thành khảo sát hai tuyến đường này, Đội Khảo sát Công binh trực thuộc Cục Tham mưu Công binh Bộ Tư lệnh 559 được thành lập, tập hợp các kỹ sư, cán bộ kỹ thuật làm công tác khảo sát thiết kế từ Bộ Giao thông vận tải biệt phái vào Đoàn 559.

Sau đó, khi thành lập Cục Tham mưu Công binh, Phó Viện trưởng Viện Thiết kế Giao thông Nguyễn Nam Hải chuyển sang làm Phó Cục trưởng, trực tiếp chỉ đạo công tác khảo sát thiết kế và mở đường mới trên khắp chiến trường. Đến năm 1975, mạng đường cơ giới Trường Sơn đã có 5 trục dọc, 21 trục ngang với hơn 20.000 kilômét.

Như mong ước của Đảng, Chính phủ và Quân đội phải mở tiếp, mở nhiều đường cơ giới thông tuyến vào tận chiến trường mà Tư lệnh Phan Trọng Tuệ được giao trọng trách cùng Bộ Tư lệnh Đoàn 559 thực hiện từ đầu năm 1965. Từ những chiến tích ban đầu đó, những năm sau Bộ đội Công binh Trường Sơn, với nhiều trung đoàn, sư đoàn thiện chiến có tay nghề cao, đã mở được một hệ thống đường ngang dọc, thông suốt để xe vận chuyển vật chất, binh khí kỹ thuật vào chiến trường đánh to thắng lớn.

Đặc biệt, mùa Xuân năm 1975, đại quân ta, xe tăng, pháo binh từ miền Bắc thần tốc rầm rộ theo con đường Trường Sơn vào giải phóng miền Nam thống nhất đất nước.



Ông Phan Trọng Tuệ chụp ảnh với cháu gái ruột Phan Vi Dân, thanh niên xung phong làm đường Trường Sơn năm 1966.

LÍNH KHẢO SÁT THIẾT KẾ 559

NGUYỄN CÔNG NGHÊ

(Nguyên chuyên viên UBND thành phố Hà Nội)

Tôi nhận quyết định của Bộ Giao thông vận tải "đi công tác đặc biệt". Chỉ có gia đình được biết, không được mang theo các giấy tờ có chữ Việt. Thời ấy, tôi là trung cấp cầu đường, chuyên đi nghiên cứu khảo sát thiết kế các tuyến đường Tây Bắc, Việt Bắc.

Lệnh đi công tác chỉ báo trước hai ngày, tôi 17-4-1965 phải có mặt tại 80 Trần Hưng Đạo để nghe đồng chí Bộ trưởng dặn dò trước khi lên đường. Đoàn chúng tôi gồm 21 anh em, tôi là Nghệ, đồng chí Dân, đồng chí Nhâm và đồng chí Miết cùng cơ quan Viện Kỹ thuật giao thông, số còn lại đa phần ở Viện Thiết kế giao thông. Đoàn được bố trí chiếc xe mô nô của Liên Xô do đồng chí Đầu lái. Cứ xem cung cách chuẩn bị tư trang, máy móc thiết bị khảo sát thiết kế, mỗi người một khẩu K44 chưa bóc tem, hẳn chúng tôi biết là đi mặt trận khảo sát rồi.

10h đêm ngày 17-4-1965, xe xuất phát tại 80 Trần Hưng Đạo - Hà Nội trụ sở Bộ Giao thông vận tải theo hướng Nam tiến, ngày nghỉ đêm đi để tránh máy bay địch phát hiện. Đến đêm thứ bảy thì xe rẽ phải theo hướng tây qua Cha Lo; 8h sáng 24-4-1965, tại một địa điểm thuộc bản Tha Pha Chon (huyện Bu Ra Pha - tỉnh Khăm Muộn, Lào) cả đoàn an toàn khoẻ mạnh có mặt tại địa đầu của tuyến đường. Nhớ lại, ngay từ khi đặt chân đến bản Tha Pha Chon, buổi tiếp xúc đầu tiên giữa đoàn quân đi trước, lính khảo sát 559 với nhân dân và chính quyền địa phương như có một lực hấp dẫn kỳ lạ về tình quân dân Việt - Lào. Trưởng bản, các ông bố, bà mẹ và các em nhỏ đến chào đón, họ mang theo xôi để trong "típ", thịt thú rừng, các loại hoa quả như xoài, chuối, dừa để chung vui cùng bộ đội. Thấy tôi nói tiếng Lào thành thạo, họ bắt chuyện rất đổi thân mật. Nhiều anh em hỏi tôi vốn tiếng Lào có tự bao giờ - Tuổi thơ của tôi gắn liền với thành phố bên sông Mê Kông, thành phố Thà Khẹt, tỉnh Khăm Muộn, đối diện bên kia sông là thành phố Na Khon của Thái Lan. Năm 1946, ngày 21-3, giặc Pháp gồm bộ binh từ ngoài và máy bay ồ ạt ném bom đánh chiếm thành phố. Trận ấy, Việt kiều ta có trên 2.000 người ngã xuống, máu loang đỏ cả khúc sông, xác người trôi lênh bênh. Số còn lại vượt sông lánh nạn sang Thái Lan, tôi theo cha mẹ vượt sông thoát chết, năm ấy tôi lên 11 tuổi. Với lòng căm thù giặc khôn nguôi, tuy nhỏ tuổi nhưng tôi đã theo cha anh hoạt động bí mật một lòng hướng về Bắc Hồ, mong đợi ngày trở về trả thù giặc và tôi đã tình nguyện vượt sông tham gia bộ đội giải phóng Thà Khẹt, giải phóng Trung Lào 1953 - 1954.

Cái duyên tiếng Lào đã theo tôi suốt những năm tháng cuộc đời kể từ độ ấy. Và chính tại Công trường 128, Đoàn 559 này, tôi là phiên dịch duy nhất của Ban Chỉ huy.

Năm tháng trôi đi, anh lính khảo sát kiêm phiên dịch ngày ấy còn lẫn lộn với đoàn khảo sát thiết kế của Bộ Giao thông vận tải Việt Nam giúp Lào khảo sát thiết kế tuyến đường sắt thông ra biển chạy dọc quốc lộ số 9, nối liền cảng Đà Nẵng Việt Nam và thành phố Sa Vãn Na khệt - cũng là thành phố bên sông Mê Kông - sự việc xảy ra cách đây đã 30 năm.

Sau buổi tiếp xúc giữa anh em khảo sát và nhân dân địa phương, đồng chí Hồ Sĩ Dậu Trưởng đoàn nhận bàn giao với Bộ Tư lệnh 559 đã phân công anh em tiến hành ngay công việc. Hướng tuyến đã được trên duyệt, từ rừng Trường Sơn đại ngàn nay biến thành đường cho xe cơ giới chạy.

Các đơn vị thi công cơ giới và công nhân các công trường thuộc Bộ Giao thông vận tải từ ngoài Bắc vào, các đơn vị thanh niên xung phong biên chế cấp tiểu đoàn lần lượt tập kết quân sẵn sàng chờ lệnh.

Trước tình hình khẩn trương, đội khảo sát thiết kế phải phân đoạn, chia nhau làm để có tài liệu bàn giao cho bên thi công. Việc đi tuyến, cắm mốc, phát tuyến thật vất vả, phải chọn địa hình địa vật thích hợp vừa rút ngắn cự ly, vừa giảm được khối lượng đào đắp, ít cầu cống. Nhiều lý trình phải làm đi làm lại cây rừng nào phải chặt, cây nào giữ lại để che chắn máy bay khó phát hiện. Trèo đèo, lội suối, luồn rừng, lên dốc lại xuống dốc. Mưa như trút, quần áo ướt sũng, ướt rồi lại khô, giày dép rách bươm, tất chống vắt thiếu, anh em phải cắt ống quần ra tự khâu mà dùng. Vắt nhiều đến nỗi không kịp phát hiện khi thấy máu thấm đỏ áo quần thì chúng đã hút máu mình căng tròn và tự rơi. Nạn ong đốt khi giẫm đạp phải tổ là chúng bỏ vào đốt cho bươm đầu phát sốt. Ngày làm vất vả, tối phải căng võng ngủ rừng thì vắt và muỗi cũng không tha. Những đoạn tuyến đi gần bản có thể mượn nhà sàn để anh em nghỉ ngơi khi mệt mỏi nhưng cũng là mối nguy hiểm nếu không phòng tránh máy bay như nấu ăn, phơi phóng để lộ màu sắc khác thường hoặc đi lại thành đoàn đông người là máy bay đến bắn phá tan tành cả bản. Tuyến dài trên 100km nhưng anh em phải đi đi lại lại cả ngàn km mới quyết định được.

Lính khảo sát thiết kế chúng tôi thường đi trước, đến trước và biết trước nhưng chưa ai hiểu sự "trước" ấy mà anh em phải tự lực cánh sinh mọi mặt sinh hoạt giữa nơi rừng thiêng nước độc chưa có dấu chân người. Cũng may mà cứ đến mỗi bản, chính quyền địa phương lại chọn cử một người am hiểu địa hình địa vật đi theo anh khảo sát, cũng chui rừng lội suối, cũng chịu vất bâu bám khắp người, máu thấm đầm áo quần mà vẫn lặn lội cùng khảo sát kẻ cả diu bước anh em dọc đường bị lên cơn sốt, khènkhàng thương binh. Cũng vì sự "trước" ấy mà nhiều ngày anh em phải nhịn cơm ăn cháo, thiếu thuốc men, quần trang, quần dụng vì tác nghiệp cuối tuyến mà kho cấp phát đầu tuyến, vì trời mưa úng ngập cả khu rừng...

Tình hình khẩn trương nên Bộ Tư lệnh, cán bộ lãnh đạo phải theo sát từng lý trình, xuống tận nơi thị sát thực tế để chỉ đạo, động viên kịp thời. Những tưởng sau khi bàn giao xong tài liệu toàn tuyến, anh em được xả hơi. Nhưng không, họ phải chia nhau bám sát các trọng điểm địch đánh phá tắc đường. Ở đâu cần lại có khảo sát, họ lại luồn rừng băng qua bom đạn để tìm tuyến tránh. Khi bên thi công thiếu cán bộ, trên lại điều anh em làm cán bộ kỹ thuật. Lính khảo sát 559 như thế đó...

Tháng 5 nắng nhạt, báo hiệu mùa mưa bắt đầu, mưa Trường Sơn thật khủng khiếp, mưa như trút nước, không có ánh nắng 5, 6 tháng liền. Tiếng sét đánh, tiếng máy bay nhào lộn thả bom bắn phá suốt ngày đêm, toàn bộ cây rừng trước xanh tới nay chết độc đã làm rụng hết lá, bom phạt đổ ngổn ngang. Chúng thả cả những cành cây giả thu phát xe máy của ta. Thả cả mìn nom như cục đá dăm để sát thương bộ đội. Cứ 6h tối, loại máy bay C130 đi thả pháo sáng, sáng đến mức đọc được báo; pháo sáng soi bước tiến của Bộ đội Trường Sơn đang ngày đêm đào núi mở đường. Tiếng máy thi công, tiếng mìn phá đá chặt cây át cả tiếng bom đạn của kẻ thù. Không khí một đại công trường thật hồi hả, náo nức tất cả vì tuyến đường Quyết thắng làm cho tâm hồn mọi người cũng cảm thấy phấn chấn, quên cả lo âu gian khổ, dám xả thân vì sự nghiệp chống Mỹ, cứu nước. Từng ngày, từng

ngày, con đường cho xe cơ giới cứ tiến dài lên phía trước hướng vào miền Nam.

Tôi nhớ cuối mùa mưa 1965, khi tôi đang là Đội phó Kỹ thuật D4 thanh niên xung phong Thanh Hóa (đồng chí Hoàng Đạt là Đội trưởng), Bộ Tư lệnh điều về Phòng Tham mưu Công binh của đồng chí Nam Hải để chuẩn bị đón Tư lệnh 559 Phan Trọng Tuệ sang thăm công trường 128.

Tin bay đi toàn công trường, anh em chờ đón để báo cáo với Tư lệnh những thành quả phi thường về tiến độ hoàn thành công việc trước sự đánh phá khốc liệt của kẻ thù, đồng thời để Tư lệnh biết đến khó khăn thiếu thốn và những cực nhọc của anh em kể cả hy sinh tính mạng khi đang tác nghiệp. Suốt dọc đường ở đâu có anh chị em đang làm việc, Tư lệnh dừng xe động viên họ, thăm nơi ăn nghỉ, dặn dò việc phơi phóng, nhất là chị em nữ, không để máy bay phát hiện, thăm bếp ăn không khói. Đến thăm một đoạn đường "rông đanh" thấy anh em dùng dây rừng neo buộc, đồng chí giao cho quân nhu cấp dây thép, gợi ý cách nện cài sao cho khi xe đi qua không bong bật. Đến đoạn đường trống trải, đồng chí yêu cầu trồng cây, cỏ ngụy trang để hạn chế máy bay đánh phá. Đến thăm bệnh xá, đồng chí biết rằng sau mùa mưa tỉ lệ sốt rét, ốm đau lên đến 50-60%.

Chuyến thăm của Tư lệnh Phan Trọng Tuệ đến Trường Sơn đã để lại ấn tượng trong anh em về một người thủ trưởng có tác phong nhanh nhẹn hoạt bát, thoăn thoắt như ẩn hiện, sâu sát tình hình.

Sau chuyến thăm của Tư lệnh Phan Trọng Tuệ, công trường 128 phát động thi đua nước rút, tranh thủ mùa khô đẩy nhanh tiến độ thi công. Và thật bất ngờ, tháng 5-1966, công trường đã hoàn thành tuyến đường 128 dài 176km. Để đánh giá thành quả đạt được, các đơn vị đều được cử đại biểu về dự tổng kết trong 2 ngày 24 và 25-5-1966 tại bản Na Cha Ling. Trên đỉnh Trường Sơn từ nay ghi dấu ấn một con đường vì miền Nam ruột thịt, đường Trường Sơn quyết thắng. Trong cái vui của công trường, tôi cũng thật vui vì được kết nạp Đảng, được công trường tặng giấy khen hai lần. Và đặc biệt được Chính ủy 559 Vũ Xuân Chiêm tặng bằng khen. Lễ kết nạp Đảng của tôi đã được tổ chức tại công trường bộ, rừng Na Cha Ling, dưới ảnh Bác Hồ, Đảng kỳ là nhiều hoa lan rừng rực rỡ do anh em khảo sát đem về. Niềm vui chung và vui riêng thật ấn tượng, sâu sắc nhất đời của tôi, anh lính khảo sát thiết kế 559.

TRÁNH TÚI NƯỚC XIÊNG PHAN - GIẢI PHÁP TÁO BẠO HỮU HIÊU

HOÀNG NGỌC CHÂU

(Nguyên Phó phòng Kỹ thuật Công trường 128 - Nguyên Đại tá Binh đoàn Trường Sơn)

Tháng 4 năm 1965, hàng trăm cán bộ kỹ thuật cùng hàng ngàn công nhân xây dựng cầu đường

nhận lệnh biệt phái cho Đoàn 559. Bộ Giao thông vận tải tổ chức từ A đến Z công trường mang tên gọi 128 mở đoạn đường cùng tên từ đèo Mụ Giạ, biên giới Lào - Việt xuyên qua tỉnh Khăm Muộn Trung Lào đến Na Bo trên đường số 9 thuộc huyện Mường Phìn tỉnh Xavannakhét, Hạ Lào.

Trừ những đoàn cán bộ kỹ thuật nhận nhiệm vụ khảo sát thiết kế đi trước sang đến đất Lào vào cuối mùa khô, còn số đông lực lượng thi công, nhân lực và xe máy đều đã gặp những trận mưa đầu mùa.

Đã gần một năm nay, kể từ những vụ oanh tạc ngày 5-8-1964, ở thị xã Vinh, và Hòn Gai, đế quốc Mỹ đã gây ra cuộc chiến tranh phá hoại trên cả hai nước Việt và Lào. Chúng đã đánh phá đường số 1, đường 15, phá hoại những cầu lớn Đò Lèn, Hàm Rồng... thả pháo sáng cầm canh trên các bến như Bến Thủy, Sông Gianh... ngăn chặn sự chi viện của hậu phương lớn miền Bắc vào chiến trường miền Nam.

Các đoàn công trình phải hành quân đêm. Gian nan, vất vả nhất là đội thi công cơ giới Công trường 6 do đồng chí Nguyễn Trí Tuệ chỉ huy, hơn ba chục xe máy thi công gồm máy húc, xe ben, máy khoan đá ... và hàng ngàn quân cả nam lẫn nữ. Đây là đội thi công cơ giới mạnh nhất thời đó của Bộ Giao thông vận tải được điều động sang cho Đoàn 559.

Cuối tháng 5, đã vào mùa mưa ở Lào. Theo dân địa phương năm nay mưa đến sớm hơn mọi năm. Mưa ở tây Trường Sơn không giống một nơi nào trên đất nước Việt Nam kể cả vùng miền núi phía đông Trường Sơn. Mưa kéo dài cả ngày lẫn đêm, suốt ngày này sang ngày khác từ cuối tháng 5 đến tháng 10. Mưa xối xả, mưa liên tục... Tại đây không còn có khái niệm quy luật "mưa không qua ngo, gió chẳng đến mùi" như bên đất Việt.

Lúc này ta đã có con đường 129, nối đường 12 đến đường số 9 một con đường đã chiến do Bộ đội Công binh Quân khu 4 thi công từ sau chiến dịch Trung Lào giải phóng hành lang phía đông tỉnh Bôlikhămxay.



Ông Phan Trọng Tuệ (đứng giữa) đi kiểm tra đoạn đường làm "rông danh" chống lầy đường 128 (bên Lào) năm 1965.

Từ tháng 5, do mưa sớm không thể chạy trên đường này được nên đội xe hơn 100 chiếc của quân đội do đồng chí Sấm chỉ huy án binh bất động, phải tranh thủ co kéo nhau lên vị trí cao hơn để tránh ngập, che đậy bạt bảo vệ hàng hoá trên xe lúc đó là vũ khí, và thuốc quân y. Với tinh thần "Vì miền Nam ruột thịt" để tranh thủ yếu tố bất ngờ, Công trường 128 đội mưa thi công ban ngày. Mưa đã làm đổi ngược thế cờ: lực lượng thủ công là chính, còn xe máy làm ở những nơi có thể, không thể lấy cơ giới làm chủ lực như dự kiến ban đầu. Khó khăn chồng chất khó khăn: không có đường vận tải không tiếp tế được lương thực, hậu cần, phải tính toán phân chia khẩu phần từng lạng gạo hàng ngày cho hết mùa mưa, xăng dầu cũng phải có dự trữ đề phòng những tình huống xấu nhất có thể xảy ra.

Seng Phan, vị trí trọng yếu đầu đường 128, cách Mụ Giạ 29 kilômét là cửa ngõ của tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn. Tuy nhiên vùng Seng Phan lại là một lòng chảo, xung quanh là những dãy núi cao. Giữa lòng chảo có sông Sê Băng Phai, một con sông lớn chảy về sông Mê Kông. Tại đây có đến 4 dòng sông nhánh hội tụ, đó là các sông Nậm In, Nậm Ngo ở phía bắc và sông Nhà Vệt, sông Pắc Pha Năng ở phía nam chảy về. Chiều dài lòng chảo khoảng 20 kilômét, chiều rộng trung bình 10 kilômét. Sông Sê Băng Phai chảy len lỏi ngoằn ngoèo giữa các ngọn núi ngọn đồi về phía tây của khu vực này. Địa hình thiên nhiên như vậy, nước lũ thoát chậm ứ đọng lại ở lòng chảo lâu hơn các vùng xung quanh.

Đường 128 do công trường 128 tổ chức thi công, đầu tháng 10 vào mùa khô năm 1965 đã thông từ Mụ Giạ xuống Na Bo trên đường số 9. Phía Nam từ Bản Đông vào Bạc do Trung đoàn 98 thi công đã thông xe trước mùa mưa năm 1965 và đoạn từ Bạc vào Tà Xèng ngã ba biên giới ba nước Đông Dương do Trung đoàn 279 thi công từ tháng 5 năm 1965 cũng sẽ hoàn thành vào đầu năm 1966. Nhưng từ Xeng Phan (Km29/128) đến nam Xóm Péng (Km60/128) đang bị ngập lụt cho đến tháng 11, nên tuy đã vào mùa khô nhưng đoạn phía trong không phát huy được tác dụng.

Bộ Tư lệnh 559 đã có nhiều giải pháp khắc phục trở ngại thiên nhiên này không những để hoàn thành công trình mà còn để cứu đói cho các lực lượng phía trong. Từ đầu mùa mưa Bộ Tư lệnh đã cho thi công đường tránh 050 tránh đèo Mụ Giạ, vận chuyển đường sông, lợi dụng nước lũ kéo phuy xăng, dầu vào phía trong nhưng các biện pháp đó cũng chỉ cấp cứu tạm thời. Gần cuối mùa mưa, nước đã bắt đầu rút. Những nơi cao đã lộ nền đường, nhưng đường thi công trong khu vực rừng già nhiều đất mùn, lắng đọng lại lâu đời gặp nước lũ thành một vệt bùn nhão. Sử dụng máy húc đẩy bùn đi nơi khác thì bùn hai bên đường lại chảy xuống tiếp tục phủ kín mặt đường. Biện pháp dùng "rồng đánh" lúc đó thành phổ biến cho các đội thuộc Công trường 128, lúc này được phân công bao đảm giao thông tải địa đoạn mình đã thi công. Anh chị em công nhân, thanh niên xung phong, có ngày huy động cả cơ quan công trường chặt những đoạn cây có đường kính 10 đến 15 centimét, ghép sát nhau theo chiều ngang đường, hai bên chọn các cây gỗ dài thẳng làm bó via giữ chặt mảng rồng đánh sao cho bằng phẳng. Liên kết bó via và cây rồng đánh bằng giây thép 0,3 đến 0,5 centimét. Hết nguồn dây thép thì dùng dây mây, song, thậm chí dây rừng buộc chặt. Toàn công trường thực hiện tích cực biện pháp này. Có đoạn, chiều dài rồng đánh liên tục đến 40 ki lô mét. Xe của Tổng cục Hậu cần tranh thủ đi chuyển từng chiếc một vào phía trong.

Rồi tháng 11 cũng đã đến! Nắng phủ khắp rừng Lào. Cây rừng nhanh chóng hồi phục. Hết mưa, nắng lại liên tục từ ngày này sang ngày khác. Nắng, gió đã làm nền đường khô ráo dần dần. Công trường lại phải gỡ rồng đánh để xe vận tải gia tăng tốc độ.

Chứng kiến cây rừng đã mấy tháng chịu đựng mưa bão xác xơ nay đã xanh tươi, cán bộ công nhân, thanh niên xung phong Công trường 128 phấn khởi sung sướng vẫy chào đoàn xe gaz 63 lần bánh trên con đường được thi công trong gian khổ khó nhọc cả một mùa mưa. Lương thực, thuốc chữa bệnh, các nhu yếu phẩm cũng được bổ sung, sức khoẻ được hồi phục nhanh chóng, toàn công trường hăng hái bước vào nhiệm vụ mới.

Bộ Tư lệnh 559 đã hiểu rất rõ mùa mưa của Lào nói chung và tình hình cụ thể vùng Sang Phan nói riêng. Từ tháng 4 năm 1965, Tư lệnh 559 đã cùng Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Quốc phòng nghiên cứu tìm biện pháp khắc phục.

Thời điểm này vận chuyển cơ giới từ hậu phương sang tây Trường Sơn để vào chiến trường miền Nam chỉ qua con đường độc đạo, đường số 12 từ Khe Ve đến Mụ Giạ dài 45 kilômét để sang đường 128. Đường 16 từ Thạch Bàn mới mở được 40 kilômét đến Cầu Khi, nam Quảng Bình muốn hoàn thành đến Bản Đông trên đường 9 còn phải thi công 80 kilômét nữa. Nếu đường 12 bị tập trung đánh phá thì cửa khẩu Mụ Giạ hoàn toàn tê liệt, không thể vận tải cơ giới được. Vì vậy phải tìm một con đường khác thuận lợi hơn, phải mở thêm một cửa khẩu nữa, phân tán sự đánh phá của địch về phía Nam.

Tham khảo ý kiến tỉnh Quảng Bình và các chuyên gia giao thông, công binh thời đó, sau khi thống nhất với Bộ Tư lệnh 559, Thiếu tướng - Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ trực tiếp giao nhiệm vụ cho đồng chí Nguyễn Nam Hải, Phó Viện trưởng Viện Thiết kế Giao thông, tổ chức khảo sát tuyến đường từ Phong Nha đến biên giới Lào - Việt.

Do tầm quan trọng của con đường, nhiệm vụ đòi hỏi khẩn trương nên một đoàn khảo sát đặc biệt được thành lập. Quyền Viện trưởng Viện Thiết kế Giao thông làm trưởng đoàn, Thiếu tá Mai

Sơn, Phó đoàn, đồng chí Nguyễn Đình Tuấn tổ trưởng kỹ thuật, 10 cán bộ kỹ thuật trung cấp, công nhân kỹ thuật có tay nghề cao và một tổ điện đài 15w là thành viên.

Đoàn khảo sát xác định đây là một nhiệm vụ khó khăn vì tài liệu còn lưu giữ tại ngành Giao thông cho biết "các chuyên gia tầm cỡ thời Pháp thuộc khẳng định với địa hình địa thế Quảng Bình, ngoài đường 12 không còn nơi nào có thể làm đường ô tô vượt Trường Sơn sang đất Lào được nữa".

Phó Chính ủy Bộ Tư lệnh Đoàn 559, Đại tá Vũ Xuân Chiêm, trực tiếp động viên và giao nhiệm vụ cho các đồng chí phụ trách đoàn khảo sát, nêu rõ yêu cầu phải khẩn trương, giữ bí mật, và phải thiết kế nhanh kịp cho các đơn vị thi công. Phó Chính ủy cho biết thời gian này đang khẩn trương tuyển quân tại các địa phương.

Chủ nhật 27-6-1965 đoàn khảo sát lên đường. Xe Gaz 63 được Liên Xô trang bị mới tinh chở đoàn hành quân. Anh em hạ ghế cạnh thành xe ngồi thoải mái. Giữa thùng xe chất đầy ba lô cá nhân, trang thiết bị khảo sát, điện đài, xoong nồi. Gạo và thực phẩm, chuẩn bị đủ cho hai tháng làm việc tại hiện trường.

Sau khi nghe báo cáo, Tư lệnh Phan Trọng Tuệ, Đảng ủy và Bộ Tư lệnh 559 tán thành phương án kiến nghị. Tư lệnh chỉ thị khẩn trương triển khai ngay bước thiết kế kỹ thuật, đồng thời Bộ Tư lệnh cũng có nhiều quyết định cụ thể tạo điều kiện cho Công trường 20 thi công, trong đó có phương án điều động đủ quân số theo yêu cầu, cấp đủ bộc phá đánh đá, huy động bổ sung đủ phương tiện xe máy thi công...

Lực lượng khảo sát thiết kế phía đông Trường Sơn chia thành 4 tổ, phân chia địa đoạn khảo sát định tuyến đáp ứng yêu cầu vừa thiết kế vừa thi công:

- Đội trưởng khảo sát công trường 20 Hà Đình Huỳnh phụ trách từ Phong Nha đến đầu bản Tân Trạch, phục vụ đơn vị thi công lúc này đã tập kết tại cửa rừng. Đồng chí Tường Duy Hùng đảm nhiệm công tác định tuyến.

- Đội Khảo sát của Ty Giao thông Quảng Bình do Đội trưởng Đinh Nho Nhiên, một cán, bộ kỹ thuật lâu năm đã công tác từ thời chống Pháp, đảm nhận từ biên giới đến U Bò.

- Đoạn giữa khó khăn nhất chia cho 2 tổ: tổ Phi Đình Tuấn đảm nhiệm từ Đồng Tiễn lên Khe Ró và tổ Hoàng Tường từ Khe Ró lên U Bò. Đốc Đồng Tiễn và đèo Ba Thang, trong đoạn này là hai điểm phức tạp về địa hình nhất trong toàn tuyến đường.

Do yêu cầu bố trí lực lượng thi công, tổ Hoàng Tường lại chia thành hai tổ, Cao Trung phụ trách làm từ Khe Diêm lên U Bò, Hoàng Tường từ Khe Ró lên Khe Diêm.

Ngoài cán bộ kỹ thuật và công nhân khảo sát các tổ được bổ sung một số dân công xã Thượng Trạch đảm nhiệm việc phát tuyến. Lúc này, mưa đã chuyển dần từ tây Trường Sơn qua đông Trường Sơn. Các đơn vị khảo sát không những phải giải quyết những phức tạp về địa hình, địa thế mà còn phải khắc phục về thời tiết để hoàn thành nhiệm vụ. Có hôm, buổi sáng sớm lên tuyến còn

lội bộ qua suối, chiều về trời mưa nước suối lên cao, chảy xiết, anh em phải chọn cây rừng cạnh bờ suối đủ độ dài, chặt cho đổ đúng hướng qua suối làm cầu mới về lán được. Là tuyến đường đi qua địa hình phức tạp, mũi nào cũng có khó khăn, nhưng khó khăn nhất là đoạn từ dốc Đồng Tiến đến Ba Thang lên Khe Ró toàn vách đá dựng đứng. Anh em khảo sát đã đi lại nghiên cứu nhiều phương án, nhưng chưa tìm được phương án nào đạt mong muốn. Nhờ một người dân tộc A Rem dẫn đường, anh em đã tìm được lối lên đèo Ba Thang. Các cán bộ kỹ thuật khảo sát đã tính toán rất kỹ lưỡng: muốn vượt đèo Ba Thang với độ dốc 12% thì phải nâng chân dốc lên 4 mét và hạ đỉnh đèo xuống 5 mét. Giải pháp đó sẽ tránh được vách đá dựng đứng trên tuyến mà trước đó Phi Đình Tuấn đã dự kiến sử dụng phương án khoét đào hàm ếch đoạn đường đá này như đã làm ở Tây Bắc.

Phía Tây Trường Sơn, vào tháng 8 năm 1965, sau khi đã có hướng tuyến thị sát, hai tổ khảo sát của Công trường 128, tổ Trần Văn Cừ và tổ Nguyễn Tiến Duy chia nhau khảo sát bước thiết kế kỹ thuật đoạn đường từ Lùm Bùm sang phía đông để hợp điểm với tổ khảo sát của đồng chí Đinh Nho Nhiên.

Mặc dầu cùng trong một địa bàn huyện Bua La Pha tỉnh Khăm Muộn, nhưng 15 kilômét từ Lùm Bùm đến Ka Tộc, địa hình tương đối dễ chịu, nhưng về phía đông lại rất khó khăn.

Dãy núi Phu La Nhích chạy theo hướng đông bắc – tây nam, chân phía tây là Nậm Chà Là, chân phía đông là Nậm Ta Lê. Chà Là và Ta Lê là hai nhánh sông đầu nguồn của sông Sê Bông Phai, một con sông tương đối lớn cắt huyện Bua La Pha sang huyện Nhôm Ma Rát, chảy về hướng tây bắc.

Từ Lùm Bùm đến phía tây Phu La Nhích, đường chim bay chỉ có 22 km phải vượt độ cao 400m nên phải hai yên ngựa phù hợp, triển tuyến đồ xuống hai bên sườn núi, chiều dài phải đủ 40 kilômét mới đảm bảo độ dốc cho phép 12%.

Tương tự như vậy phía đông sông Ta Lê, tổ Trần Văn Cừ phải thả dốc từ hợp điểm đã xác định với tổ khảo sát đường 20 Đinh Nho Nhiên nhiều lần mới tìm được đúng vị trí ngầm Ta Lê. Vị trí ngầm lý tưởng này do hai cán bộ kỹ thuật Dương Chấn Vượng và Nguyễn Bá Thanh đã rất chịu khó, thả dốc nhiều lần từ phía tây sang mới tìm được. Vị trí ngầm là một thác nông về phía đông tương đối bằng phẳng nửa phía tây chỉ có một đoạn sâu hơn dài 6 mét, dùng giải pháp làm ngầm rọ đá thi công nhanh, đơn giản. Ưu điểm cơ bản của ngầm này là máy bay khó đánh trúng ngầm, nếu đánh vào đoạn thác thì không có hiệu quả, nếu đánh trúng đoạn ngầm bằng rọ đá thì cũng dễ khắc phục.

Sau 45 ngày khảo sát trong mùa mưa, đầu tháng 10-1965, hai tổ khảo sát của Công trường 128 đã hoàn thành nhiệm vụ khảo sát thiết kế kỹ thuật đoạn phía tây Đường 20.

Đồng chí Nguyễn Xuân Tiểu khi đã lặn lội duyệt xong hướng tuyến cho 4 tổ đoạn phía đông, sang duyệt tuyến phía tây, kết thúc nhiệm vụ duyệt tuyến thực địa đường 20.

Đường 20 Quyết thắng do 2 công trường thi công: Công trường 20 phía đông, và công trường 128 phía tây.

Đoạn phía đông từ Phong Nha đến biên giới Lào - Việt dài 68 kilômét là đoạn khó khăn, có

đến 40 kilômét đường đá. Khối lượng đá phải phá theo thiết kế là 1.000.000 mét khối, trải dài khắp toàn tuyến nhưng tập trung lớn ở hai đoạn dốc Đồng Tiền và dốc Ba Thang.

Đoạn phía đông đường 20 từ Phong Nha lên biên giới do Công trường 20 thi công. Ban chỉ huy công trường: Chỉ huy trưởng kỹ sư Phan Trầm, Chính ủy Thiếu tá Nguyễn Quang Bình, Chỉ huy Phó Đào Thanh và Chỉ huy Phó phụ trách hậu cần Nguyễn Khắc Phùng.

Ngày 21 tháng 1 năm 1966, mùng 1 Tết Bính Ngọ, tại công trường 20, Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Phó Tư lệnh Nguyễn Tường Lân ra lệnh nổ loạt bộc phá đầu tiên đón Xuân Bính Ngọ, hưởng ứng chiến dịch “Chọc thủng Trường Sơn, mở đường thắng lợi” do Bộ Tư lệnh 559 phát động.

Với khí thế chiến dịch bộ đội, công nhân thanh niên xung phong lao động không mệt mỏi nhằm hoàn thành con đường trong thời gian sớm nhất.

Ngày 10-4-1966 đường 20 từ Phong Nha, huyện Bố Trạch tỉnh Quảng Bình sang Lùm Bùm huyện Bua La Pha, tỉnh Khăm Muộn đã thông đường. Toàn tuyến dài 123 kilômét qua các địa danh mà sau này đã thành trọng điểm thường xuyên bị địch đánh phá: Phong Nha, dốc Đồng Tiền, Trà Ang, Ba Khe, dốc Ba Thang, Khe Diêm, U Bò, Khe Tum, Cà Roòng, A Ky, cua chữ A, Ta Lê, Phu La Nhích, Chà Là, Hin Lấp, Ka Tót, Lùm Bùm đến bây giờ cán bộ công nhân, thanh niên xung phong, bộ đội thời đó vẫn không thể nào quên!

Mở được đường 20 từ Việt Nam sang Lào trên đất Quảng Bình là câu trả lời "có thể" của tập thể kỹ sư, cán bộ kỹ thuật Việt Nam, đánh dấu sự trưởng thành của nghề nghiệp xây dựng cầu đường Việt Nam.

Đường 128, đường 20 Quyết thắng có chiều dài trên 300 kilômét được thực hiện từ những năm 1965 - 1966, thời gian thi công chỉ gần 1 năm theo phương thức vừa khảo sát thiết kế vừa thi công.

Đường 128 mùa khô năm 1965 đã phát huy được tác dụng. Hàng hoá hậu cần, binh khí kỹ thuật được vận chuyển vào sát chiến trường Trị Thiên (B4) và Tây Nguyên (B3). Những năm sau đường 128 còn được Bộ đội Công binh Đoàn 559 kéo dài đến Sê rê póc dài 831 kilômét, tiếp đó tận dụng đường 14 đến Bù Gia Mập, tỉnh Bình Thuận. Đây là trục dọc nối từ hậu phương lớn miền Bắc vào tận các chiến trường miền Nam. Đường 128 là trục dọc đầu tiên trong số 5 trục dọc xuyên suốt từ Trung Lào xuống Hạ Lào.

Đường 20 Quyết thắng là công trình đường ngang, cửa khẩu thứ hai rất quan trọng trong 4 cửa khẩu: đường 12, đường 20, đường 16, đường 18. Binh trạm 14 thuộc Bộ Tư lệnh 559 là binh trạm có nhiệm vụ bảo đảm giao thông, vận chuyển, chiến đấu bảo vệ tuyến đường 20 trong suốt hàng chục năm chống Mỹ.

Mùa Xuân năm 1973, Đại tướng Võ Nguyên Giáp đi suốt đường 20, đến cua chữ A, ngầm Ta Lê, đèo Phu La Nhích. Đại tướng nhận xét: "Đường 20 Quyết thắng là một kỳ công, kỳ tích, kỳ quan do ý chí vì độc lập tự do của cán bộ, chiến sĩ và thanh niên xung phong làm nên!".

Vào khoảng tháng 10 năm 1965, khi toàn công trường đang làm đường “rông đanh” tranh thủ cho xe vào đường 9 thì Tư lệnh Đoàn 559, Thiếu tướng Phan Thanh Xuân đến thăm công trường, kiểm tra tiến độ. Những năm đầu thập kỷ 60, tôi đã công tác ở Văn phòng Bộ Giao thông vận tải nên nhận ra Tư lệnh Đoàn 559, Thiếu tướng Phan Thanh Xuân chính là vị Bộ trưởng kính mến Phan Trọng Tuệ. Đến nay tôi vẫn còn nhớ phút đầu buổi gặp mặt hôm đó. Ông cười vui, chỉ vào ngực mình và nói với cán bộ công trường chúng tôi:

- "Sang đây mình là Tư lệnh 559 Phan Thanh Xuân, nếu là Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ thì phải có hộ chiếu ngoại giao, các cậu gọi mình là anh Thanh Xuân nhé!".

Đường 128 bên đất Lào, và đường 20 bên đất Việt - giải pháp hữu hiệu tránh túi nước Xeng Phan, hai tuyến đường gắn bó với nhau, hỗ trợ nhau, cùng nhau chuyển hàng chục vạn quân, hàng triệu tấn hàng hoá binh khí kỹ thuật kịp thời vào chiến trường, giành từ thắng lợi này đến thắng lợi khác trong suốt một thời chống Mỹ.

Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải, phối hợp rất chặt chẽ đã lập nên chiến công đầu tiên cực kỳ quan trọng mở thông hai con đường chiến lược 128 và đường 20. Không thể nào quên Thiếu tướng Tư lệnh Đoàn 559 Phan Thanh Xuân, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Phan Trọng Tuệ, hai biệt danh, một con người đã đóng góp công sức không nhỏ của mình vào chiến công chung to lớn đó.

MỘT NGƯỜI LÍNH TƯỜNG NHỚ MỘT VỊ TƯỚNG

TRẦN LIÊU

(Nguyên Tổng Biên tập Báo Công an nhân dân)

Bắt quả tang một quân nhân trèo trộm sấu, Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ, Tư lệnh CAND vũ trang, nghiêm nét mặt: "Quả sấu nhỏ nhưng từ cành cao rơi xuống đã nát thể này; còn con người to lớn thể kia, ngộ nhớ sẩy tay, sẩy chân rơi xuống thì còn gì nữa? Cành sấu nó giòn lắm. Lần này tha, nhưng tái phạm, lần sau sẽ kỷ luật nghiêm".

Trong đời lính của mình, tôi có một vinh dự cùng lúc được nhân đôi: Được dự lễ thành lập lực lượng Công an nhân dân vũ trang (CANDVT) ngày 3-3-1959 tại Câu lạc bộ Quân nhân (Hà Nội) và được nghe Bác Hồ huấn thị tại buổi lễ trọng thể này.

50 năm đã qua, bây giờ tôi vẫn còn nhớ như in nguyên văn câu mở đầu bài nói chuyện của Bác: "Không biết Bác có duyên hay không, nhưng có nhiều nợ. Hội hè, đình đám gì Bác cũng được

mời đến dự. Hôm nay thì dự Ngày thành lập lực lượng Công an nhân dân vũ trang..."

"... Thành lập được CANDVT là một thành công về sự đoàn kết giúp đỡ lẫn nhau giữa Quân đội và Công an, Công an và Quân đội. Có tư tưởng cho rằng Quân đội hơn Công an, hoặc Công an hơn Quân đội là không đúng đâu. Quân đội và Công an là hai cánh tay của Đảng, của nhân dân... Cả hai đều phục vụ cách mạng, phục vụ nhân dân, phải dựa vào nhân dân mới hoàn thành được nhiệm vụ của mình".

BÁC HỒ "XUẤT TƯỚNG"

Nói đến đây, Bác dừng lại. Một thoáng nhìn khắp hội trường rồi Bác chỉ vào một vị Tướng ngồi hàng ghế đầu và hô rất chuẩn, có dự lệnh... động lệnh đúng điều lệnh đội ngũ: "Ông Tướng này... Đứng dậy! Đứng sau... Quay!". Vị Tướng chấp hành đúng mệnh lệnh của Bác, quay mặt xuống hội trường, đứng nghiêm. Các đại biểu chưa ai hiểu được ý định của Bác nên đều chăm chú ngắm nhìn... Đó là một vị Tướng oai nghiêm, nét mặt kiên nghị nhưng rất tươi vui, dáng hình cao lớn, mặc lễ phục trắng, cầu vai gắn hàm Thiếu tướng CANDVT nền xanh đậm, giữa đỉnh ngôi sao vàng lấp lánh:

- Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ!

Bác hỏi: "Ông Tướng Công an này có đẹp không, các chú?". Cả khối người trong hội trường đồng thanh đáp: "Thưa Bác, đẹp ạ!". Bác cười rất vui: "Ông Tướng Quân đội - đẹp". Ông Tướng Công an - cũng đẹp. Từ ông Tướng đến chiến sĩ, từ Chủ tịch nước đến người công nhân quét đường, mỗi người đều có công việc của mình, ai làm tròn nhiệm vụ cũng đều đẹp, đều vẻ vang như nhau...". Niềm vui òa lên trong tiếng cười, tiếng vỗ tay sôi nổi, kéo dài.

Đến lúc ấy chúng tôi mới hiểu cách "xuất Tướng" của Bác là thay lời giới thiệu vị Tướng Tư lệnh đầu tiên của lực lượng CAND vũ trang và những lời dạy của Bác tuy rất ngắn nhưng rất trúng tủ, rất thấm thía đối với chúng tôi - những người phần đông chỉ thích ở Quân đội, không muốn chuyển sang CAND vũ trang, một phần vì tình cảm cách mạng lâu ngày gắn bó với Quân đội; phần nữa vì cảm thấy Quân đội hơn Công an, oai hùng hơn, quân hàm, quân hiệu đẹp hơn, nên: "Chuyển thì chuyển vậy kéo là/ Ai tri âm đó mặn mà với ai!".

Cũng từ hôm đó, chúng tôi không còn băng khuâng "chân trong chân ngoài" nữa, mà cả hai chân đều kiên định vững vàng trong lực lượng CAND vũ trang.

ÔNG TƯỚNG TƯ LỆNH - NGƯỜI BẠN ĐÁ BÓNG CỦA CHÚNG TÔI

Lúc bấy giờ ở giữa doanh trại của cơ quan Tư lệnh Bộ có một sân vận động thừa tầm cỡ một sân bóng đá của đội cầu thủ chân đất chúng tôi. Đó cũng là sân tập đội ngũ, tập xạ kích và sân tập hợp đơn vị để kiểm tra điều lệnh nội vụ cá nhân: Kiểm tra vệ sinh cổ áo, móng tay, râu tóc, bát ăn cơm đeo ở thắt lưng vào sáng thứ hai hằng tuần. Bây giờ, nơi ấy

xây nhà cao tầng kín cả rồi.

Chiều nào cũng vậy, hết giờ làm việc là chúng tôi tụ hội ra đây sát phạt nhau bằng bóng đá, đá bằng chân cũng hăng mà "đá" bằng mồm thì cực kỳ âm ỉ. Bất ngờ chiều hôm ấy, không biết Tư lệnh ra sân từ lúc nào, ngẫu hứng nói lớn: "Cho tớ tham gia với!". Không đợi trả lời, Tư lệnh cởi áo chạy ra sân sắp trận liền.

Hóa ra nãy giờ chúng tôi không để ý, chính là lúc ông xem giò căng của cầu thủ và biết một bên còn thiếu người nên ông tự bỏ sung mình vào bên ấy. Xem ra, "vị cầu thủ" này cũng có tầm cỡ đây. Chạy khá nhanh, dắt bóng rất điệu nghệ, lại có động tác giả đánh lừa chúng tôi. Mặc dù vậy, cầu thủ chủ nhà cũng có phần e dè, nể nang, sợ chạm chân ông Tướng nhờ có bề gì gay go to. Có lần, ông tỏ ra bức mình, dừng bóng lại, bảo chúng tôi: "Các cậu phải sáp vào, tranh bóng thật lực vào, chứ cứ lảng tránh chạy theo, để một mình tớ đá thì còn ra làm sao nữa?".

Được bật đèn xanh, chúng tôi có phần bạo dạn hơn. Tiền đạo Bảy (đồ bản), Huyền (quân lực), nhiều lần tinh quái, tranh được bóng của ông Tướng, chạy băng băng rồi trở lại, làm ông Tướng chạy quá đà suýt ngã. Còn Lê Kỳ Lộc, Trưởng trạm Quân bưu, người ngắn như con găng võng, nhưng tả xung hữu đột, có lần tranh mất bóng trong chân ông Tướng, khi ông chuẩn bị sút vào khung thành đối phương. Ông cười với lời khen: "Tay này chơi được!". Riêng cầu thủ Trần Đức (hậu cần) cứ mỗi lần dắt bóng, là nã đại bác sang đối phương, nên ông Tướng có phần né tránh, sợ trúng quả thì bị thương là cái chắc...

Có một kỷ niệm trên sân bóng thật ngọt ngào. Đó là buổi chiều đầu xuân năm ấy, chúng tôi nhất trí mở màn một trận đấu mừng Xuân cho thật máu lửa để lấy hên cho cả năm. Tư lệnh hứa sẽ tham gia. Và cổ động viên ra sân rất đông để cổ động viên cho cả hai đội - trong đó có phu nhân của Tư lệnh. Đang ngồi bên này sân nhưng chói nắng nên bà chạy ngang qua sân sang phía bên kia có bóng mát. Đó cũng là thời điểm cầu thủ Tư lệnh dắt bóng chạy đến. Vậy là "cầu thủ đặc biệt" cô tình đá bóng chạm vào người bà cổ động viên đặc biệt! Không biết nặng nhẹ thế nào nhưng bà ngồi khụy xuống... ăn vạ! Xử trí rất nhanh, ông vội bế bổng bà lên chạy vào bên lề sân nơi có bóng râm và bảo: "Xin "thương binh" vui lòng ngồi đây nghỉ mát, chút nữa đá bóng xong sẽ đưa đi nhà thương!". Cả hai ông bà cùng cười. Tất nhiên, cả sân bóng đá, mọi người đều vỗ tay tán thưởng!

ÔNG TƯỚNG BẮT QUẢ TANG "CẦU THỦ TRÈO CÂY TRỘM SÁU"

Trước cửa Bộ Tư lệnh có những hàng sáu cành lá sum suê tỏa bóng mát rượi. Đến mùa quả chín, những chùm sáu mọng vàng đung đưa trên cành cao trông đến ngọt ngọt chua chua con mắt! Để đề phòng xảy ra tai nạn, Đại úy Nguyễn Quốc Ân, Quản trị trưởng cơ quan Tư lệnh Bộ đã họp toàn đơn vị phổ biến chỉ thị "Cấm cán bộ, chiến sĩ trèo cây hái sáu". Mặc dù vậy, chúng tôi vẫn rình chọn thời cơ đánh lén. Hết quả ở những cây sáu ngoại vi, chúng tôi đánh lén vào khu tung thâm trước cửa nhà BTL.

Trưa chủ nhật, doanh trại vắng vẻ. Ấy là cơ hội nghìn năm có một. Lê Kỳ Lộc làm lính xung kích leo cây. Anh mặc chiếc quần cộc quân trang chính hiệu rộng thùng thình, dây rút dài lê thê, để

hái được quả nào thì cho vào lưng quần quộn lại thành cái ruột ghé quần quanh người. Trong lúc Lộc đang say sưa bò ra cạnh ngang thu hái sấu thì bị Tư lệnh bất ngờ xuất hiện ở bậc tam cấp trước cửa ra vào. Dáng chừng ông đang thư giãn giữa giờ làm việc nên vươn vai hít thở rồi ho khẽ một tiếng và trở vào nhà.

Từ vị trí cạnh giới ở góc tường bên ngoài, tôi và Tào ra hiệu báo động. Đây là một tình huống ngoài dự kiến. Có ai ngờ chủ nhật mà Tư lệnh cũng làm việc cả buổi trưa? Đáng lẽ khi nhận được tín hiệu, Lộc phải chuồn xuống cho thật nhanh, đằng này còn tiếc rẻ hái mấy chùm sấu nữa, cho đến khi nhận tín hiệu lần thứ hai, lại lớn tiếng đáp: "Thấy rồi". Thế có chết không? Khác nào: "Lạy ông Tướng, con đang treo ở cây này!".

Khi Lộc vừa chạm chân xuống đất, vị Tư lệnh cũng vừa bước ra: "À, lại là cậu. Đá bóng chạy cũng nhanh mà treo cây cũng bộp đầy chứ!". Rồi bất ngờ ông nhặt quả sấu dưới chân lên, hỏi Lộc: "Cậu thấy quả này thế nào?". "Dạ, quả ấy rơi bị giập nát rồi". Và anh hồn nhiên sờ tay vào cái ruột ghé - Dạ những quả này còn tươi nguyên".

Vị Tư lệnh nghiêm nét mặt: "Không phải tôi xin sấu mà muốn nói quả sấu nhỏ nhưng từ cành cao rơi xuống đã nát thế này; còn con người to lớn thế kia, ngộ nhờ sẩy tay, sẩy chân rơi xuống thì còn gì nữa? Cành sấu nó giòn lắm. Lần này tha, nhưng tái phạm, lần sau sẽ kỷ luật nghiêm. Rõ chưa?". Lê Kỳ Lộc đáp lý nhí: "Dạ, rõ rồi ạ!" Tư lệnh quay vào. Lộc vất chân lên cổ chạy một mạch, quên cả hai đồng phạm làm nhiệm vụ cạnh giới đang sợ hết vía!

ÔNG TƯỚNG NGHIÊM KHẮC

Con đường QL1 chạy vào Nam, qua cầu Hiền Lương - giới tuyến quân sự tạm thời - đến gần đầu cầu bờ Bắc có một đoạn bị hỏng. Ta cho 2 chiếc ô tô tải chở đá dăm vào đổ bên lề đường để chuẩn bị sửa chữa. Nghe tiếng động cơ ô tô, quân đội Sài Gòn ở bờ Nam thường ra ranh giới ở giữa cầu dòm ngó, nhưng tình hình vẫn bình yên. Bất chợt hôm ấy, một ô tô sau khi đổ đá xong, rú ga, thò "cờ trắng" đâm đầu chạy vọt qua cầu sang phía Nam.

Quân đội Sài Gòn nhón nháo xô ra áp giải chiếc xe này chạy biến vào phía trong. Tối hôm ấy, tên lái xe phản bội bị chúng áp giải vào trạm tâm lý chiến ở bờ Nam, chỗ loa sang bờ Bắc chửi bới ta cực kỳ hỗn láo; xuyên tạc, nói xấu hết cỡ chế độ XHCN ở miền Bắc.

Tham mưu trưởng Huỳnh Thủ và cả cơ quan BTL như ngồi trên đồng lửa, hết cuộc họp này đến cuộc họp khác quanh sự cố xảy ra đầu tiên - một ô tô tải của ta vượt trót lọt qua giới tuyến quân sự tạm thời mà đơn vị CANDVT bảo vệ ở đấy vì mất cảnh giác không kịp thời ngăn lại được.

Sáng hôm sau, Tướng Tư lệnh sang phòng làm việc của Cục Tham mưu ở dãy nhà tôn hai tầng, phía bên phải đường từ cổng chính vào. Thấy tôi, ông hỏi: "Ông Thủ đâu?". Chẳng là hỏi này, tôi từ trợ lý tham mưu được điều lên làm Thư ký kiêm giáo viên văn hóa cho Tham mưu trưởng, nên ngồi làm việc ở phòng ngoài. Tôi chưa kịp trả lời thì, phòng phía trong, Tham mưu trưởng đã lên tiếng: "Dạ, báo cáo anh, tôi đây".

Và ông bước ra nói tiếp, nhưng có phần dè dặt: "Dạ, báo cáo anh, Tham mưu đã dự thảo chỉ thị bảo vệ giới tuyến xong nhưng chưa đạt, tôi đang sửa chữa, anh chờ cho sáng mai sẽ có văn bản đánh máy hoàn chỉnh trình lên anh". Tư lệnh nổi giận: "Còn chờ... chờ gì nữa? 24 tiếng rồi. Trong chiến đấu, 24 tiếng, cơ quan tham mưu các anh có ai đoán biết những việc gì sẽ xảy ra không? Anh đưa tài liệu đây cho tôi. Sau một giờ nữa, cho một thư ký đánh máy tin cậy sang phòng làm việc của tôi".

Tôi phụng mạng nhận nhiệm vụ của Tham mưu trưởng giao, mang máy chữ portatif còn mới toanh sang phòng làm việc của Tư lệnh. Một bước đi, mấy bước lo. Lo là trình độ đánh máy của mình, không đến nỗi lặc cộc như gà mổ thóc, nhưng cũng chưa phải là điều luyện múa may mười ngón. Vậy nên, nói cho chính xác là... sợ.

Khi tôi chuẩn bị đã xong chỗ ngồi và chờ ông đưa tài liệu. Nhưng không, ông chấp tay sau lưng cứ đi đi lại lại quanh tôi. Thế mới hãi. Rồi bất ngờ ông đọc lớn "Việt Nam Dân chủ Cộng hòa.... Đánh đi - Đánh ở giữa dòng... Mệnh lệnh". Cứ thế và cứ thế, từ trong tư duy của mình, ông đọc ra thành câu, thành dấu chấm câu, thành tiêu mục, không trùng lặp nội dung, ý tứ... cả những số thứ tự cho những công việc cụ thể cũng đều rành mạch.

Thình thoảng ông bảo tôi đọc lại từng đoạn cho ông nghe để cân nhắc và sửa chữa những vấn đề mà ông chưa vừa ý. Lúc này, tôi cũng như một cái máy, nhưng dần dà tôi nhận biết được ông là một vị Tướng tài ba, có trình độ chính trị khá quát cao tình hình trong khu vực đặc biệt; có tính chiến đấu rất quyết đoán, sắc bén và nhanh nhạy; và sự chỉ đạo rất cụ thể, rất linh hoạt về sự vận dụng các biện pháp nghiệp vụ trong từng tình huống có thể xảy ra...

Gần một giờ chiều, quên cả cơm trưa, quên cả uống nước, hai văn bản đã được hoàn thành: "Mệnh lệnh hỏa tốc" gửi đơn vị đặc nhiệm và "Mệnh lệnh điều chỉnh lực lượng bố phòng giới tuyến quân sự tạm thời trong tình hình mới". Ông ký ngay tại chỗ và giao Văn phòng BTL gửi bằng đường công văn hỏa tốc.

Đồng chí Thắng, công vụ, mang lên hai cốc sữa...

Ông trở lại trạng thái thường ngày: Điềm tĩnh, dung dị, lại rất vui tính nữa.

PHAN GIA LIÊN

ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN HUYỀN THOẠI
(Kỷ niệm 50 năm ngày mở đường)

*Tôi đọc hồi ký của Cha,
Người Tư lệnh đầu tiên của Bộ đội Trường Sơn năm ấy,
nước mắt trào dâng
Qua từng trang viết về sự ác liệt của chiến tranh
Tôi như nhìn thấy con đường 20 Quyết thắng
Xuyên thẳng qua núi cao vực thẳm,
trong tiếng gào thét của bom đạn, mưa giông
Nhìn thấy hai vạn chiến sĩ, thanh niên xung phong,
tay cầm bộc phá, tay nắm choòng
Cùng với cha tôi phơi mình trước phong ba bão táp
Thấy từng đoàn xe chở đầy vũ khí
và những binh đoàn tiến thẳng vào Nam
Sức mạnh con người với lòng yêu nước thật vô song
Đường Trường Sơn, con đường của ý chí anh hùng
Ngày hôm nay để hiểu được chắc không phải dễ
Với trái tim của đứa con,
tôi rung động vì những điều được kể
Biết ơn các thế hệ đã dũng cảm hy sinh
Vì Độc lập, Tự do, Thống nhất, Hòa bình
Đường Trường Sơn con đường vĩ đại
Đã trở thành huyền thoại cùng Cha.
Tháng 5 năm 2009*

Hết