

CỬA GIANH VÀ CỬA NHẬT LỆ - NHỮNG CĂN CỨ ĐỊA ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN

PHAN VĂN BẦU

Năm 1959, Quân ủy Trung ương, đứng đầu là đại tướng Võ Nguyên Giáp, giao cho Tổng cục Hậu cần thành lập đơn vị mở một con đường trên biển để tiếp tế cho miền Nam. Đơn vị tiền thân này có biệt danh là 759. Sở dĩ có biệt danh này là vì đơn vị được thành lập vào tháng 7 năm 1959.

Ban đầu thành lập chỉ là một đơn vị nhỏ cấp tiểu đoàn, biệt hiệu là tiểu đoàn 603 do thượng úy Lưu Đức chỉ huy. Tiểu đoàn này được đặt tại cửa sông Gianh của tỉnh Quảng Bình dưới hình thức là “Tập đoàn đánh cá sông Gianh”.

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

Để đảm bảo vận chuyển được an toàn, bí mật, tập đoàn này cử cán bộ bí mật ra Nghệ An đặt làm những chiếc thuyền gỗ hai đáy theo mẫu mã do một cán bộ của Ban thống nhất Trung ương đưa, khác hẳn với thuyền ngoài Bắc.

Nơi được giao đóng 10 con thuyền đầu tiên vào cuối năm 1957 là làng Trung Kiên, xã Nghi Thiết, huyện Nghi Lộc, tỉnh Nghệ An. Hai trong số tham gia đóng những con tàu đó là ông Võ Văn Nhậm và Phan Anh Phúc.

Cuộc thử thách đầu tiên là Tết âm lịch năm 1960, vào ngày 27 tháng Giêng năm đó. Chiếc tàu đầu tiên xuất phát chở theo 5 tấn súng đạn với 500kg vải, 400kg nilon che mưa và một số thuốc men, đặc biệt là thuốc chống sốt rét chở vào Quảng Nam - Đà Nẵng. Ngay chuyến tàu đầu tiên đó đã bị địch bắt khi mới tới chân đèo Hải Vân, toàn bộ số hàng mang theo trên tàu phải thả xuống biển để phi tang. Trong đó 5 người đi trên tàu chống trả quyết liệt, 4 người hy sinh, một người bị bắt bị đày ra Côn Đảo và bị địch tra tấn cực hình dã man nhưng kiên quyết không khai báo gì nên vẫn giữ được mọi bí mật của đường Hồ Chí Minh trên biển.

Rút kinh nghiệm đầu tiên bị thất bại, Đoàn 759

tổ chức hoạt động một cách khoa học hơn, chặt chẽ hơn bằng cách thăm dò từng đường đi nước bước. Tổ chức các chuyến đi trinh sát để biết quy luật hoạt động của đối phương để chọn những tuyến đường vào thời điểm tốt nhất.

Sau khi khảo sát nghiên cứu, vấn đề đặt ra là phải có những loại tàu thích hợp vừa che giấu được vũ khí vừa có thiết bị cần thiết để tự vệ, vừa có cách để thủ tiêu nếu gặp kẻ địch truy kích, bao vây mà không thoát nổi. Đồng thời chọn tuyến các thủy thủ đoàn phải giàu kinh nghiệm, thông thạo luật đi biển. Quan trọng nhất là tổ chức các bến bãi tiếp nhận và bốc dỡ nhanh cho tàu kịp ra khơi.

Để đảm bảo cho chắc thắng, đầu năm 1961, Quân ủy Trung ương quyết định phải dùng những cán bộ chiến sỹ là dân sở tại thông thạo đường đi nước bước và tránh được hệ thống tuần tra của kẻ địch. Do đó, những chủ trương của những con tàu không số là do những “con cá kình” của sông biển Nam Bộ mở đường đột phá ra miền Bắc.

Hai con tàu của Bến Tre do Đặng Bá Tiên và Lê Công Cẩn chỉ huy. Tàu của Cà Mau do Bông Văn Dĩa chỉ huy và ngày 7/8/1961 đã vào cập bến cửa sông Nhật Lệ - Quảng Bình. Tàu Trà Vinh do Hồ Văn In và Nguyễn Thanh Lồng chỉ huy. Tàu Bà Rịa - Vũng Tàu do Nguyễn Văn Phe chỉ huy đều cập bến ra miền Bắc.

Những chuyến đi kể trên giúp cho các thủy thủ hiểu được đường đi trên biển và nắm được tình hình của địch, giúp cho Trung ương kiểm nghiệm được các tình huống. Lúc bấy giờ, Tổng Bí thư Lê Duẩn đã trực tiếp gặp các đoàn thủy thủ. Ngoài ra còn có các tướng đến tham dự gồm có: Nguyễn Văn Vịnh, Trần Văn Trà, cùng các đoàn bàn định kế hoạch cụ thể.

Chủ tịch Hồ Chí Minh cũng đã giành thời gian tiếp các thủy thủ và Bác căn dặn: “*Mỹ có thể đưa quân vào, phải chuẩn bị lâu dài để đánh thắng quân*

đội có trang bị hiện đại của Mỹ nữa... ”.

Lúc bấy giờ, Quân ủy Trung ương quyết định phương án 1: Lấy đảo Thổ Chu, Phú Quốc, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà làm căn cứ để xây dựng hầm cất giấu vũ khí. Tàu ngoài Bắc đưa “hàng” về đó, các tàu thuyền trong đất liền ra chở dầu về. Phương án 2: Chọn một số điểm thuộc khu vực Hòn Chuối hay các cửa sông để thả hàng xuống biển, sau đó dùng thuyền đánh cá để vớt hàng lên đưa vào bờ. Phương án 3: Là phương án dự phòng, tìm một số cửa sông ở khu vực Cà Mau để đưa hàng vào.

Tháng 4/1962, Bông Văn Dĩa trở vào bến Nhật Lệ - Quảng Bình và sử dụng chính chiếc tàu mà năm trước anh đã cập bến ở đây để trở lại vào Nam. Chuyến đi này, đồng chí Bông Văn Dĩa được Chủ tịch Hồ Chí Minh tặng cho anh một khẩu súng ngắn. Sau 10 ngày anh đã vào cửa Bồ Đề thuộc tỉnh Cà Mau. Chuyến đi mang tính thăm dò trinh sát này đã hoàn thành thắng lợi. Qua thăm dò cho thấy, phương án 1 và phương án 2 không thể thực hiện được vì tàu địch tuần tiễu quá dày đặc. Nếu đưa vũ khí lên đảo rồi mới đưa vào đất liền thì thời gian có mặt ở ven biển dài hơn và xác suất chạm trán với địch rất cao nên rất dễ bị lộ. Do đó chọn phương án các điểm ven biển Cà Mau làm bến tiếp nhận.

Chiếc tàu gỗ đầu tiên chở vũ khí vào Nam được mang tên “Phương Đông I” do Bông Văn Dĩa làm chính trị viên, Lê Văn Một làm thuyền trưởng với 10 thủy thủ đoàn. Chuyến trọng tải này mang 30 tấn vũ khí xuất phát 8h đêm ngày 11/10/1962.

Do yêu cầu của tình hình, tháng 3/1963 bắt đầu vận chuyển bằng tàu sắt. Ngày 17/3/1963 chuyến tàu sắt đầu tiên chở 44 tấn vũ khí rời Đồ Sơn - Hải Phòng đêm 24/3/1963 đã cập bến Trà Vinh an toàn.

Sau khi Mỹ đổ quân ào ạt vào miền Nam, cuộc kháng chiến càng quyết liệt hơn do đó mức độ yêu cầu tàu vận chuyển phải đi nhanh hơn, phải vận chuyển hàng trăm tấn vũ khí mới đạt yêu cầu. Liên Xô và Trung Quốc đã giúp Việt Nam đóng những con tàu trọng tải cỡ 100 tấn được lắp đặt những bộ phận giảm thanh hiện đại, đảm bảo tàu chạy cách xa 200m vẫn không nghe thấy tiếng máy chạy. Trung Quốc viện trợ cho ta 127 chiếc, Liên Xô 21 chiếc. Để đảm bảo an toàn cho những chuyến tàu trên con đường Hồ Chí Minh trên biển với phương thức hoạt động của tàu là hợp pháp và bất hợp pháp, trong đó

lấy hợp pháp làm chính. Đoàn 125 của 759 đề ra nguyên tắc: Ở đoàn bộ thì “Nội bất xuất, ngoại bất nhập”, ở tàu thì “Lai vô ảnh khứ vô hình”.

Thời kỳ Mỹ đánh phá ác liệt và phong tỏa cảng Hải Phòng, Nhà nước ta đã thương lượng với Liên Xô và Trung Quốc chở vũ khí tới Hoa Nam bằng đường sắt rồi từ Hoa Nam ra đảo Hải Nam. Trung Quốc dành cho Việt Nam một cảng nhỏ trên đảo Hải Nam, gọi là cảng Hậu Thủy do Việt Nam quản lý. Từ đó, các con tàu của ta không phải vào Đồ Sơn - Hải Phòng nữa mà trực tiếp lấy hàng ở đảo Hải Nam rồi đi vào thẳng các tỉnh phía Nam. Nhưng để đánh lạc hướng tàu chiến và tàu tuần tiễu của Mỹ, chúng ta đi theo hướng Philippin rồi bí mật rẽ vào các tỉnh miền Nam Việt Nam, nhờ vậy mà đảm bảo an toàn bí mật suốt bao nhiêu năm chống Mỹ. Đặc biệt kẻ địch cũng không ngờ được trên biển Đông có con đường Hồ Chí Minh trên biển.

Trong suốt 10 năm (từ 1961- 1971) ta vận chuyển trên biển được 6.638 tấn vũ khí tiếp tế cho miền Nam đánh Mỹ - Ngụy và đã đi trên biển với tổng độ dài là 3.758.000 hải lý.

Từ năm 1971 đến năm 1975 tàu của ta đã đi 411 chuyến chở 30.137 tấn vũ khí và chở 2.042 lượt người từ Bắc vào Nam (gọi là đi B) cùng hàng trăm xe cơ giới với cuộc hành trình tổng chiều dài 158.292 hải lý. Ngoài ra, ta còn có một tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển nữa đó là con đường từ Liên Xô đến cảng Sihanoukville (nay là cảng Komponsom) rồi đưa về những kho rải rác dọc biên giới. Từ năm 1966, con đường qua cảng Sihanoukville càng trở nên trọng yếu. Tháng 7 năm 1966, Trung ương cục quyết định thành lập đoàn Hậu cần 17 chuyên trách việc tổ chức tiếp nhận hàng chi viện từ miền Bắc qua cảng Sihanoukville rồi từ đó qua nhiều tuyến khác nhau vào tận tới B2 (tức Nam Bộ).

Riêng từ 1966 - 1969, từ cảng Sihanoukville ta đã vận chuyển vào Nam 20.478 tấn vũ khí, 1.284 tấn quân trang, 731 tấn quân y, 65.810 tấn gạo, 5.000 tấn muối.

Ngày 18/3/1970, Mỹ giúp Lonol và Sirikmatak đảo chính lật đổ Sihanouk. Từ đó nguồn tiếp tế này bị cắt đứt.

P.V.B

(Sưu tầm qua tài liệu của Đặng Phong - Ủy viên hội đồng khoa học, Trưởng phòng lịch sử kinh tế, Viện kinh tế Việt Nam)