

NHỮNG TUYẾN ĐƯỜNG RA TRẬN TRÊN ĐẤT QUẢNG BÌNH DI SẢN QUÝ CỦA VĂN HÓA LỊCH SỬ DÂN TỘC

HỒ NGỌC DIỆP

Hội Văn học Nghệ thuật tỉnh Quảng Bình

Quảng Bình là tỉnh đầu cầu giới tuyến, có một vị trí đặc biệt trong cuộc kháng chiến chống Mĩ cứu nước, đó là hậu phương của chiến trường Trị Thiên nói riêng và của miền Nam nói chung. Do vậy, những tuyến đường Hồ Chí Minh trên đất Quảng Bình có một vị trí vô cùng quan trọng. Nó đã đi vào lịch sử oanh liệt của dân tộc với bao huyền thoại hào hùng.

Tháng Giêng năm 1959, Đảng ta đã cho ra đời một văn kiện lịch sử, đó là văn kiện 15, chỉ rõ phương pháp chiến lược mới của cách mạng miền Nam nước ta: *“Đấu tranh vũ trang kết hợp đấu tranh chính trị, nhằm giải phóng miền Nam, bảo vệ miền Bắc, tiến tới thống nhất nước nhà”*.

Thực hiện chủ trương chiến lược nói trên, ngày 19/5/1959, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương đã quyết định thành lập Đoàn 559 với nhiệm vụ *“Mở đường giao liên, mở đường vận tải quân sự để chi viện sức người, sức của cho cách mạng miền Nam”*.

Những cán bộ, chiến sĩ tiên phong của Đoàn 559 đã lấy Khe Hó thuộc huyện Vĩnh Linh làm căn cứ đầu tiên. Nhưng chỉ ít lâu sau, họ đã chuyển sang địa điểm mới, đó là làng Ho, thuộc huyện Lệ Thủy, tỉnh Quảng Bình. Từ làng Ho, Quảng Bình, những chuyến gửi, thô đầu tiên mang gạo, muối, súng đạn của bộ đội đã tiếp tế cho Trị Thiên và Khu V vất vả nhưng hiệu quả. Những cán bộ, bộ đội vào Nam ra Bắc cũng đi theo con đường này.

Từ tháng 2/1959, Đại tướng Võ Nguyên

Giáp trong chuyến vào Quảng Bình công tác đã làm việc với Bí thư Tỉnh ủy Nguyễn Tư Thoan và Trưởng Ty Giao thông vận tải (GTVT) Quảng Bình Võ Văn Ấp, nêu phương án định hướng một con đường vào Nam đi qua Quảng Bình. Rồi tháng 5/1960, Đại tướng Võ Nguyên Giáp lại vào Quảng Bình một lần nữa. Đại tướng đã cùng hai đồng chí trên đi thám thính bằng trực thăng từ Đồng Hới đến làng Ho, trở ra Tuyên Hóa rồi quay trở về nơi xuất phát. Đại tướng đã gợi ý, để Quảng Bình bắt tay xây dựng một con đường xuyên Trường Sơn để vận chuyển bằng cơ giới hàng hóa, người, vũ khí vào chiến trường miền Nam.

Giữa năm 1961, đồng chí Lê Hồng Tâm và Phan Hữu Trợ là hai cán bộ kỹ thuật khảo sát của Ty GTVT Quảng Bình cùng cán bộ Ty Công an Quảng Bình đặc trách việc khảo sát này. Đến giữa tháng 8/1962, đoàn đã hoàn thành nhiệm vụ khảo sát toàn tuyến đường Trường Sơn đi qua địa phận Quảng Bình. Đề án đã được Bộ GTVT chấp nhận. Việc đầu tiên của tuyến Trường Sơn đi qua Quảng Bình là tiếp tục khai thông, mở rộng tuyến Quốc lộ 15A dài 214km từ Tân Đức - Tuyên Hóa đến Vĩnh Khê - Vĩnh Linh.

Công tác thi công khẩn trương từ năm 1961 đến 1965. Quảng Bình đã huy động 7.000 dân công và cùng công nhân ngành GTVT tập trung thi công tổng lực; 8 công trường được khẩn trương thành lập và hoạt động rầm rộ trên khắp các tuyến đường. Đến cuối năm 1965, tuyến đường 15A cơ bản đã thông xe.

Trước sự lớn mạnh của miền Bắc xã hội chủ nghĩa và sự phát triển của cao trào cách mạng miền Nam, mạch giao thông của Quảng Bình phải mở rộng nhiều tuyến đường để đưa hàng hóa, sức người vào chiến trường nhanh, mạnh hơn nữa.

Sau tuyến đường 15A, tuyến đường 12A ở Tuyên Hóa chạy từ Khe Ve đến đèo Mụ Giạ được tiến hành khẩn trương. Đây là đoạn đường dài 75km. Lực lượng thanh niên xung phong (TNXP) ban đầu là 500 người

của N73, N75 đã tiến hành thi công trong bom rơi đạn nổ. Công trường 12A tiến hành từ năm 1962 đến 1964 đã đổ biết bao xương máu, mồ hôi của bao TNXP Quảng Bình, trong đó có C759 được tuyên dương anh hùng. Chị Nguyễn Thị Kim Huế, một công nhân trong đơn vị đó cũng được Quốc hội tuyên dương Anh hùng ngành GTVT.

Sau đường 12A là đường 20. Đường chạy từ Phong Nha đến ngã ba Lùm Bùm tiếp giáp đường 9 của Quảng Trị. Đường này gọi là đường 20 vì đã có 8.000 TNXP các tỉnh phía Bắc, chủ yếu là nữ thanh niên cùng bộ đội Trường Sơn tuổi dưới 20 đảm trách xây dựng. Tuyến đường dài 84km được hoàn thành trong 6 tháng. Ngày 5/5/1966 là mốc lịch sử quan trọng vì tuyến đường được thông xe. Đường 20 đi qua động Phong Nha. Cửa động ngày ấy không những là một thắng cảnh mà còn là nơi cất giấu hàng hóa, xăng dầu, vũ khí của đơn vị 559 khi tiến hành thi công. Tại đây có hang “Tám Cô”, nơi 8 thanh niên xung phong quê ở miền Bắc đã hy sinh trong một lần máy bay ném bom làm sập một triền núi, lấp kín cửa hang. 20 năm sau chiến tranh, hài cốt họ mới được tìm thấy nhờ quyết tâm của Đảng bộ và Nhân dân Quảng Bình trong chiến dịch tìm



Vượt đường Trường Sơn vào chiến trường

Ảnh tư liệu

kiếm hài cốt liệt sĩ trên tuyến đường 20 lịch sử.

Sau tuyến đường 20 là đường 10, đường nối từ đường 15A ở ngã ba Áng Sơn vào tận đường 9, phía tây Quảng Trị. Con đường này còn có một tên khác là đường “20-7”. Mở tuyến đường 10, Bộ GTVT và Trung ương Đoàn đã huy động 6.000 TNXP của các tỉnh phía Bắc vào tham gia làm đường. Tiếng mìn nổ suốt ngày, đá bay, cây đổ. Tốc độ thi công cứ mỗi ngày là một cây số xuyên thấu giữa rừng Trường Sơn. Những cô gái, chàng trai tuổi trẻ lạc quan yêu đời, tinh thần cách mạng cao độ đã không nề hà gian khổ, hy sinh. Giữa tháng 4/1968, địch đã phát hiện ra tuyến đường và bọn chúng ném bom hủy diệt nhằm ngăn cản sự tiến sâu vào phía Nam của con đường. Xe chở gạo bị máy bay chặn đánh khiến lương thực thiếu hụt. Đói, thiếu thốn, các chiến sĩ, TNXP phải ăn rau rừng, măng rừng để đảm bảo công việc hàng ngày. Những chị em phụ nữ trong điều kiện ăn ở thiếu thốn không hợp vệ sinh đã phát sinh nhiều bệnh tật. Đường càng vào sâu càng lên cao, nước càng đục. Có chỗ nước nhiễm phèn vàng như gạch, có chỗ váng xanh đỏ nổi lên mặt nước. Có trung đội, nhiều chị em đau bụng hàng loạt mà không rõ lý do. Về sau mới biết do chị em tắm suối, nước

độc ngấm vào sinh ra đau bụng. Trong những ngày mưa kéo dài, các cô mặc cả áo quần ướt để làm việc, lâu ngày sinh ra nấm, da dễ lở loét. Vậy mà chỉ có thuốc đỏ là thứ thuốc duy nhất chị em dùng để chữa bệnh cho mình. Trên 200 người đã ngã xuống một cách oanh liệt vì tuyến đường 10 này. Bởi vậy đã có câu ca:

Chưa đi chưa biết đường 10

Đi rồi mới biết sức người sức ta

Sau đường 10 là đường 16. Đây là tuyến đường dài 32km nối giữa đường 10 rẽ về phía đông, xuyên vào Quảng Trị tại ngã ba Dân Chủ ở Km72. Tuyến đường này được tiến hành từ năm 1971 với 3.000 TNXP của các tỉnh Hà Tĩnh, Thanh Hóa, Thái Bình cùng 3.000 dân công hỏa tuyến của Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình. Đây là tuyến đường được đổi bằng máu nhiều nhất bởi vì B52 của Mỹ luôn luôn rải thảm dọc tuyến đường mà công trường đi qua.

Khi đường 16 được thông tuyến, Trung ương huy động 4.000 xe đạp thồ của tỉnh Thanh Hóa tham gia vận tải, đưa hàng hóa, vũ khí từ Đồng Hới vào thẳng chiến trường Trị Thiên. Do vậy, tuyến đường này còn gọi là đường 20 tháng 7, tức tuyến đường vì miền Nam.

Ngoài đường bộ, Quảng Bình còn “*Đường Hồ Chí Minh trên biển*”. Tuyến đường này bắt đầu có từ năm 1961. Một phân đội thuyền cảm tử chở vũ khí mang tên “Tập đoàn đánh cá sông Gianh” đã khởi hành tại cửa Gianh vào đêm 30 tết để vào Nam Bộ. Tiếc thay đi giữa đường gặp sóng to gió lớn, nhiều thuyền chìm, nhiều chiến sĩ hy sinh nhưng dù sao đã để lại bài học kinh nghiệm cho những chuyến đi tiếp. Đáng nói nữa về tuyến đường “*Hồ Chí*

Minh trên biển” là chuyến đi của bà con xã Cảnh Dương, huyện Quảng Trạch chở hàng và vũ khí vào Quảng Trị. 12 thuyền đã ra đi trong một đêm mưa gió cuối năm 1968. Chỉ một nửa số thuyền đã đến đích, còn một nửa thì bị giặc bắt hoặc bị máy bay và pháo, tàu địch bắn chìm dọc đường.

Ngoài đường bộ, đường thủy, Quảng Bình còn có một tuyến đường đặc biệt đó là đường ống xăng dầu. Đường ống xăng dầu chạy từ Bắc Quảng Bình vào tận Sông Bé dài 2.600km. Hơn 10.000 TNXP và bộ đội 559 đã thi công, vận chuyển tuyến đường xăng dầu vô cùng quan trọng này. Nhờ con đường xăng dầu thông thương nên mạch giao thông xăng dầu vẫn chảy mãi dọc Trường Sơn cho đến ngày toàn thắng năm 1975.

Đáng kể nữa là tuyến đường không, trên địa phận Quảng Bình trong những năm tháng chống Mỹ. Năm 1971, sân bay dã chiến Khe Gát (Tuyên Hóa) được hình thành. Bộ đội không quân đã ém máy bay MiG 21 ở đây và xuất kích, tiêu diệt được 2 hàng không mẫu hạm của Mỹ tại biển Lý Hòa và Đồng Hới. Đó là chiến công có một không hai trong lịch sử chiến tranh nhân dân ở Quảng Bình.

Hơn 20 năm trong chiến tranh chống Mỹ, mảnh đất Quảng Bình chịu nhiều bom đạn giặc nhưng lại là mảnh đất có nhiều tuyến đường nhất để đưa hàng, vũ khí, con người đến với chiến trường miền Nam. Đó là một kỳ công, một di sản văn hóa và lịch sử oai hùng của nhân dân Quảng Bình và của dân tộc, một niềm tự hào sáng chói của hôm qua, hôm nay và mai sau ■

Tài liệu tham khảo:

1. *Lịch sử Ngành Giao thông Vận tải Quảng Bình*, Nxb Giao thông Vận tải, 8/1999.
2. Phan Việt Dũng, *Tàn mạn Đất và Người*, Nxb Thuận Hóa, 2009.
3. Thành ủy - UBND thành phố Đồng Hới, *Đồng Hới quê hương và con người*, 2015.