

**TRUNG TƯỚNG ĐỒNG SĨ NGUYỄN - VỊ TƯ LỆNH TÀI BA
CỦA TUYẾN ĐƯỜNG VẬN TẢI TRƯỜNG SƠN HUYỀN THOẠI**

TS. NGUYỄN TẮT THẮNG

Trưởng Đại học Sư phạm Huế

NGUYỄN THẾ HÀ

Học viên Cao học Lịch sử Việt Nam Khóa 22,

Trường Đại học Sư phạm Huế

Trong tiến trình phát triển Lịch sử Việt Nam, gần 10 thế kỉ trôi qua kể từ khi thuộc về Quốc gia Đại Việt, trên vùng đất Quảng Bình “Địa danh nhân kiệt” đã sản sinh ra nhiều bậc danh nhân, anh hùng, hào kiệt, tiếng tăm lừng lẫy, làm rạng danh cho quê hương, đất nước, mãi mãi là niềm tự hào của dân tộc và bao thế hệ cộng đồng cư dân Quảng Bình. Họ như những ngôi sao tỏa sáng mãi mãi qua nhiều thế hệ. Năm tháng trôi qua với biết bao thăng trầm, thịnh suy của lịch sử dân tộc, nhưng sự nghiệp bất hủ của họ vẫn luôn luôn trường tồn cùng quê hương, đất nước.

Trong Hội thảo Quốc gia về 410 năm hình thành và phát triển tỉnh Quảng Bình (1604-2014), chúng tôi tham gia bài viết nhỏ với hy vọng góp thêm một nguồn sử liệu để thấy được đóng góp to lớn của Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên - một người con Quảng Bình, đối với sự phát triển của tuyến đường chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh nói riêng và thắng lợi của dân tộc trong cuộc trường chinh vĩ đại chống đế quốc Mỹ xâm lược nói chung.

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh là một trong những nhân tố có vai trò quyết định đưa cuộc kháng chiến vĩ đại của dân tộc ta đến thắng lợi hoàn toàn. “*Đường Hồ Chí Minh - Đường Trường Sơn đã trở thành kỳ tích của lịch sử dân tộc trong thế kỉ XX, được bầu bạn khắp năm châu ngưỡng mộ*”¹.

Quyết định xây dựng tuyến đường chi viện chiến lược Đường Hồ Chí Minh và thực hiện thắng lợi quyết định này là một thành công kiệt xuất của Đảng Cộng sản Việt Nam trong lãnh đạo, chỉ đạo chiến tranh; là biểu hiện ý chí sắt đá, quyết tâm giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta; là biểu hiện cao đẹp tình đoàn kết Quốc tế Việt Nam, Lào, Campuchia.

“*Đường Trường Sơn là một chiến công chói lọi trong lịch sử kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc. Đó là con đường nối liền Nam - Bắc, thống nhất nước nhà, là con đường của tương lai giàu có của Tổ quốc ta*”². Theo Đại tướng Võ Nguyên Giáp, “*năm tháng sẽ qua đi, nhưng đường Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh mãi sẽ được ghi vào lịch sử dân tộc ta như “một con đường huyền thoại”, một*

¹ Võ Bẩm, Đồng Sĩ Nguyên, Nguyễn Việt Phương (2005), *Đường về thành phố mang tên Bác*, Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, tr. 7.

² Lời phát biểu của Tổng Bí thư Lê Duẩn nhân dịp tết Quý Sửu 1973.

kỳ tích của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước vĩ đại trong thế kỉ XX”³. Bởi vì, nó là con đường vận tải lương thực, đạn dược và lực lượng quyết định sự thành bại của chiến trường miền Nam trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước. Đóng góp to lớn đó của đường Trường Sơn phải kể đến vai trò của Tư lệnh - Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên khi ông xây dựng đường Trường Sơn trở thành “*trận đồ bát quái xuyên rừng rậm*” đối với đế quốc Mỹ. Là một vị thủ lĩnh, Đồng Sĩ Nguyên quán triệt tư tưởng rằng: “*Trong cuộc chiến đấu để giành thắng lợi phục vụ chiến trường, tuyến chi viện chiến lược của chúng ta cũng là một chiến trường, một mặt trận có hai đối thủ phải vượt qua. Một là chiến đấu với bộ binh và không quân địch để giữ vững và phát triển tuyến chi viện. Hai là cuộc “chiến đấu” với thời tiết nghiệt ngã ở địa bàn Đông và Tây Trường Sơn để giành giật thời gian, thực hành vận chuyển thắng lợi*”⁴. Với những công lao của Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên cống hiến cho cách mạng và cho Trường Sơn, Đại tướng Võ Nguyên Giáp từng đánh giá: “*Đồng chí đã có công lao to lớn trong Tổng khởi nghĩa tháng 8 năm 1945, trong hai cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mỹ. Đặc biệt đồng chí có công lao lớn đối với con đường chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh*”⁵.

1. Đồng Sĩ Nguyên đi tìm lời giải đáp cho những hạn chế của đường vận tải chiến lược Trường Sơn

Từ năm 1959, tình hình cách mạng miền Nam có nhiều thay đổi lớn. Để đáp ứng yêu cầu đó, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã chỉ thị tiến hành xây dựng tuyến đường vận tải chiến lược Trường Sơn phục vụ cho sự nghiệp thống nhất nước nhà. Tuy nhiên, tình hình ban đầu còn tồn đọng nhiều hạn chế nên công việc vận tải của tuyến đường chưa hiệu quả. Từ năm 1959 đến 1965, hầu như chỉ vận chuyển thủ công do sức người và động vật đảm nhiệm nên hiệu quả thấp, trong khi đó sự hy sinh lại cao mặc dù Đoàn 559 đã có cố gắng nhất định, một số nhiệm vụ đã đạt được hiệu quả, đặc biệt là đảm bảo cho các đơn vị hành quân... Khi vận chuyển hàng hóa cho chiến trường bằng cơ giới bắt đầu được triển khai trên tuyến đường thì nhiều khó khăn và hạn chế mới nảy sinh, nhất là tính hiệu quả chưa cao vì các binh chủng chưa hỗ trợ lẫn nhau, mạnh ai nấy làm nên những hy sinh mất mát do máy bay giặc Mỹ gây ra thường rất lớn. Trường hợp phà Tà Khổng là một ví dụ: “*Phà Tà Khổng bị không chế ác liệt lực lượng xe qua được rất ít mà hy sinh tổn thất lớn. Chỉ trong 2 tuần đầu tháng ta hy sinh 20 người, bị thương 50 người. Do không dự kiến đúng âm mưu thủ đoạn của địch nên đối phó của ta hoàn toàn bị động trong các đơn vị phát sinh tư tưởng sợ địch, né tránh ác liệt, phòng tránh đơn thuần, chưa tổ chức chiến đấu hiệp đồng. Mỗi binh chủng hành động theo tuyến riêng của mình, cứ mạnh ai nấy làm*”⁶. Bước sang năm 1965, cách mạng miền Nam có nhiều thay đổi lớn, đế quốc Mỹ thực hiện kế hoạch chiến tranh cục bộ, ở

³ Phan Hữu Đại, Nguyễn Quốc Dũng (1999), *Lịch sử Đoàn 559 bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội, tr.9.

⁴ Đồng Sĩ Nguyên (1999), *Đường xuyên Trường Sơn - Hồi ký*, Nxb Quân Đội nhân dân, tr.62-63.

⁵ Trích lời phát biểu của Đại tướng Võ Nguyên Giáp.

⁶ Phan Đại Doãn, Nguyễn Quốc Dũng(1999), *Lịch sử Đoàn 559 bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh*, Nxb Quân đội nhân dân, tr.165.

ạt đưa quân viễn chinh vào Việt Nam. Hơn lúc nào hết, công tác vận tải là hết sức cấp bách để đáp ứng được nhu cầu rất lớn cho sự nghiệp kháng chiến của quân và dân miền Nam. Nhưng thực tế triển khai gặp nhiều lúng túng, điều này thể hiện trong báo cáo của Tư lệnh 559 cho Ban Quân ủy Trung Ương: *“Các Tổng cục của Bộ Quốc phòng yêu cầu thực hiện thì nhiều, nhưng giải quyết khó khăn cho Đoàn 559 thì còn lúng túng và có lúc khoản trắng. Tổ chức hoạt động gặp nhiều khó khăn nhưng không có hậu phương đặc lực trợ giúp. Các ngành Trung ương tuy được Chính phủ giao nhiệm vụ đảm bảo cho Đoàn 559 nhưng thực tế chưa được biết và chưa quán triệt nhiệm vụ của 559 nên còn chậm trễ, thậm chí khi giải quyết còn gây khó khăn ảnh hưởng đến thời gian cần có của 559”*⁷. Chính những nhược điểm đó, đã làm giảm đáng kể đến vai trò của tuyến đường 559.

Cuối năm 1966 đầu 1967, trước yêu cầu mới tuyến đường 559, Đại tá Đồng Sĩ Nguyên được phân công lên thay cho Hoàng Văn Thái về làm nhiệm vụ mới. Vinh dự và nặng nề khi được làm nhiệm vụ trên tuyến đường chiến lược mang tên Bác, tuyến đường mang theo khát vọng thống nhất của cả dân tộc, Đồng Sĩ Nguyên quyết tâm đi tìm câu trả lời bằng những hành động cụ thể. Ngay từ những ngày đầu *“nhập tuyến”*, vị tướng quân mới đã cùng toàn tuyến xông pha những nơi khó khăn, gian khổ, ông nhận thấy Quân ủy Trung Ương *“lấy phòng tránh là chính”* và cho rằng *“tuy không phải là chủ trương, tư tưởng chỉ đạo chính thống (...) nhưng nếu kéo dài tư tưởng đó khi tình hình đã chuyển biến sẽ tạo nên sự trì trệ khôn lường”*⁸. Kết luận đó của Đồng Sĩ Nguyên cho thấy một sự nhảy bèn trong công việc và trong việc nắm bắt tình hình của vị Tư lệnh Trường Sơn mới. Một nhận định quan trọng cho công cuộc *“cải cách”* đường vận tải chiến lược Trường Sơn. Đó là cơ sở để ông quyết tâm đi tìm cách tháo gỡ những hạn chế, vướng mắc còn tồn tại trên tuyến đường chiến lược.

Kế thừa những kinh nghiệm của các vị tư lệnh tiền nhiệm, nghiên cứu các văn bản kết hợp với khảo sát địa hình Đồng Sĩ Nguyên đã đi đến kết luận những hạn chế của tuyến chủ yếu những nguyên nhân sau:

- Mùa khô trên Trường Sơn qua rất nhanh. Mà hiện tại, đường chỉ đi được trong mùa khô.

- Địch đánh phá ngăn chặn quyết liệt, liên tục nhưng ta nắm tình hình bằng điện đài quá chậm. Từng binh trạm chưa xây dựng được sức mạnh tổng hợp, chưa thực hiện được chỉ huy thống nhất. Toàn tuyến chưa đưa được chiến thuật quân sự vào vận tải trong chiến tranh.

- Đời sống của bộ đội, thanh niên xung phong quá khó khăn.

- Các lực lượng trên tuyến hoạt động xa hậu phương, nên việc bảo đảm vật chất, khí tài, phương tiện xe - máy và khi bị thiệt hại thường tổ chức khắc phục quá xa.

⁷ Báo cáo số 232/DD5 ngày 3/11/1965 của Bộ Tư lệnh 559, hồ sơ lưu K4 - Bộ Quốc phòng.

⁸ Đồng Sĩ Nguyên (1999), *Đường xuyên Trường Sơn - Hồi ký*, Nxb Quân đội nhân dân, tr.46.

- *Tư tưởng tiến công là chủ đạo trong chỉ huy, chỉ đạo chưa thật rõ*⁹.

Những nguyên nhân hạn chế đã được vạch rõ, chỉ ra rất cụ thể tạo điều kiện và cơ sở để tháo gỡ, khắc phục khó khăn, phục vụ đắc lực cho tiền tuyến chống Mĩ cứu nước. Trên cơ sở phân tích, Đồng Sĩ Nguyên đã cùng các cán bộ chiến sĩ trên toàn tuyến khắc phục. Ông quán triệt trong toàn quân tư tưởng: *“Tất cả lực lượng phải bám đường, bám trọng điểm. Với tinh thần đó, tôi đề nghị việc đầu tiên là dời sở chỉ huy Bộ Tư lệnh ra gần đường chính; lấy Bộ Tư lệnh “làm gương” cho các binh trạm*”¹⁰.

Quyết đoán, trách nhiệm, nặng tâm trong công việc, Tư lệnh Đồng Sĩ Nguyên thể hiện được bản lĩnh của của một *“người anh cả”* ngay từ ngày đầu nhập tuyến. Vì mục tiêu đề ra của tuyến đường, vì sự thành công của sự nghiệp thống nhất nước nhà, Đồng Sĩ Nguyên thường xuyên có mặt tại các trọng điểm đánh phá ác liệt của địch như bến phà Xuân Sơn, Công Trời, đèo Mụ Giạ, Văng Mu, Cốc Mạc, Lùm Bùm, ATP¹¹... sẵn sàng chấp nhận sự hy sinh bất cứ lúc nào, cùng các chiến sĩ bộ đội Trường Sơn bám đường, bám tuyến. Điều đó cho chúng ta thấy được sự quyết tâm cao trong công việc, trong nhiệm vụ của ông. Nhưng lớn hơn hết cho mỗi chiến sĩ Trường Sơn thấy ở ông một con người mẫu mực, nghiêm túc, trong công việc luôn xông pha, đi đầu khi ông quyết định *“lấy Bộ Tư lệnh làm gương cho các binh trạm”* trong kế hoạch của mình.

Cũng từ năm 1967, đường Trường Sơn dần khắc phục được những khó khăn mà giai đoạn đầu gặp phải, thực sự mang một màu sắc mới khí thế, nhanh chóng, hiệu quả phục vụ đắc lực cho sự nghiệp giải phóng dân tộc. Bên cạnh đó, các chiến sĩ Trường Sơn dưới chủ trương của Đồng Sĩ Nguyên còn tổ chức đánh địch để *“chia lửa cùng miền Nam”*, biến đường Trường Sơn thực sự trở thành con đường của khát vọng thống nhất in đậm dấu ấn Đồng Sĩ Nguyên.

2. Đồng Sĩ Nguyên với nghệ thuật hiệp đồng tác chiến tạo bước ngoặt cho tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn

Hiệp đồng tác chiến trên tuyến đường vận tải chiến lược Trường Sơn được xem là một nghệ thuật tuyệt vời trong nghệ thuật chiến tranh của dân tộc mà tác giả là Đồng Sĩ Nguyên. Hiệu quả của nghệ thuật này đã làm ngăn chặn âm mưu phá hoại tuyến tiếp viện của đế quốc Mĩ và đồng minh. Đồng thời, phát huy hiệu quả và giảm bớt tổn thất cho tuyến vận tải Trường Sơn.

Trong những ngày đầu vào nhận nhiệm vụ ở Trường Sơn điều làm Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên day dứt chính là người lái xe vận tải phải chiến đấu đơn độc, không có sự hỗ trợ của pháo binh trong việc chống lại máy bay ném bom của giặc Mĩ. Trực tiếp ngồi vào buồng lái cùng lái xe vượt qua các trọng điểm, Đồng Sĩ Nguyên thấy ở bộ đội lái xe *“có một điều gì đó gần với sự bất ổn trong tư tưởng, tinh thần của*

⁹ Đồng Sĩ Nguyên (1999), *Đường xuyên Trường Sơn - Hồi ký*, Nxb Quân đội nhân dân, tr.54.

¹⁰ Đồng Sĩ Nguyên (1999), *Sđd*, tr.55.

¹¹ Cua chữ A, ngậm Ta Lê, đèo Phu La Nhích.

*binh sĩ: Tư tưởng chìm đắm trong đơn độc*¹². Chính vì thế, ngay khi nhận nhiệm vụ, ông quán triệt tư tưởng “đánh địch mà tiến, mở đường mà đi”, áp dụng nghệ thuật chiến tranh nhân dân trong việc chiến đấu chống ngăn chặn của đế quốc Mĩ: “Quan trọng nhất là tư tưởng tiến công, chủ động tiến công, kiên quyết tiến công là bản chất của cách mạng vô sản, mãi mãi vẫn là chân lý. Vấn đề là chúng ta phải vận dụng vào từng nơi, từng lúc, từng binh chủng cho phù hợp, sáng tạo”¹³. Tư tưởng chiến đấu ở đây của ông khác với chiến đấu ngoài mặt trận. Nó là chiến đấu ngăn chặn, vận tải vẫn là trung tâm. Trước tình hình đó, Đồng Sĩ Nguyên đề nghị tư tưởng tiến công phải được cụ thể hóa đến từng đơn vị nhất định.

Đối với pháo cao xạ, phải bố trí lại trận địa bám sát các mục tiêu bảo vệ, lấy chốt trọng điểm là chính, kết hợp với cơ động thích hợp. Từ trận địa bám trụ mà đánh tiêu diệt máy bay địch để bảo vệ đội hình hành tiến của đội xe, đội hình tác nghiệp của công binh và cầu đường, làm cho xác suất bom đạn giảm, tổn thất của ta ít, tốc độ vận chuyển tăng.

Đối với bộ đội công binh, phải xây dựng công sự bám trụ ở trọng điểm, lấy chốt trọng điểm như trận địa chiến, tăng công cụ cải tiến, tăng máy húc xe ben, thuốc nổ để giảm bớt người mà vẫn ứng cứu khắc phục phá hoại nhanh. Kết hợp chống phá hoại với mở rộng mặt đường, thực hiện địch càng đánh thì mặt đường càng rộng, xe qua càng nhanh. Đồng thời, dành một lực lượng liên tục mở đường mới. Từ việc mở các đường tránh cục bộ ở từng trọng điểm sẽ nối lại dần thành một tuyến mới song song. Nắm vững quy luật đánh phá của địch, lợi dụng thời tiết sương mù, mây thấp, từ “lấn sáng, lấn chiều” chuyển sang lấn ban ngày là chính, ban đêm tập trung khắc phục hậu quả và ứng cứu cho đội hình xe.

Đối với bộ đội xe vận tải, chuyển sang tổ chức đội hình nhiều thê đội quy mô đại đội, hoặc tiểu đoàn, có chỉ huy chặt chẽ, xóa lối đi tự do từng chiếc từng tốp nhỏ. Xây dựng các căn cứ xuất phát an toàn với nhiều đường tiếp cận ra đường trục, tận dụng thời tiết sương mù chạy “lấn chiều, lấn sáng” để tăng thời gian xe lăn bánh, lợi dụng pháo sáng và quy luật đánh phá của địch, chủ động và liên tục tiến công, luôn đạt hiệu suất cao, vượt cung tăng chuyển¹⁴.

Truyền đạt tư tưởng hợp đồng tác chiến tới từng đơn vị, để từng lực lượng không còn đơn độc trong khi làm nhiệm vụ, hỗ trợ đặc lực cho nhau chiến đấu, phát huy cao nhất hiệu quả công tác vận tải, phát huy sức mạnh tổng hợp để dành thắng lợi. Tư tưởng của Đồng Sĩ Nguyên được quán triệt có ý nghĩa hết sức to lớn, khắc phục được tư tưởng dao động, phòng tránh đơn thuần, đồng thời đề phòng chủ quan mất cảnh giác.

Thực tế chiến thuật đã khẳng định được tính hiệu quả ngay trong mùa khô năm 1967. Ngày 22 tháng 2 năm 1967, địch huy động lực lượng 4.500 quân, 11.000 xe cơ

¹² Đồng Sĩ Nguyên (1999), Sđd, tr.65.

¹³ Đồng Sĩ Nguyên, Sđd, tr.61.

¹⁴ Phan Hữu Đại, Nguyễn Quốc Dũng, (1999), Sđd, tr.201-202.

giới 600 máy bay các loại mở cuộc hành quân Gian xon Xi-ti đánh phá căn cứ Dương Minh Châu. Đây là cuộc hành quân lớn nhất trong cuộc hành quân chiến lược lần thứ 2, cũng là đỉnh cao nhất trong các cuộc tiến công của Mĩ ở chiến trường miền Nam. Để đảm bảo đánh bại cuộc tiến công của địch, nhiệm vụ đặt ra cho Đoàn 559 là tăng lên gấp bội. Trong khi đó, địch đánh phá cường độ ngày càng tăng, đặc biệt là các điểm trọng yếu. Trước khó khăn trên toàn tuyến, Thường vụ Đảng ủy Bộ Tư lệnh Đoàn 559 chỉ thị cho các đơn vị: *“Nhanh chóng khắc phục hiện trạng về tổ chức chỉ huy, máu chót là hiệp đồng chiến đấu ở các khu vực trọng điểm. Cán bộ chỉ huy phải quán triệt tư tưởng tiến công và tiến công liên tục, dũng cảm, có gan phụ trách, dám thích ứng cái mới, không ngừng khắc phục những biểu hiện trì trệ lạc hậu để dành thắng lợi từng ngày, từng tuần để tiến lên giành thắng lợi cả tháng”*¹⁵.

Nghiên cứu tình hình trước mắt, Bộ Tư lệnh quyết định khai thông đèo Cốc Mọc, tổ chức chiến đấu hiệp đồng binh chủng bảo đảm cho đội hình xe vượt tuyến bằng sức mạnh. Đây cũng được coi như sự thí điểm cho phương án hiệp đồng tác chiến của Tư lệnh Đồng Sĩ Nguyên vào thực tế, nhằm tạo ra một thể trận mới, một bước ngoặt quan trọng về tổ chức vận chuyển trong điều kiện địch đánh phá ác liệt. Tư lệnh Đồng Sĩ Nguyên cho mắc một đường dây điện thoại trực tiếp xuống chỉ huy sở Cốc Mọc để theo dõi và chỉ đạo. Sau một ngày chuẩn bị, các binh chủng đã sẵn sàng vào trận. Pháo cao xạ bố trí ngay sát trận địa sẵn sàng nổ súng, công binh củng cố xong hầm hào tiếp cận các đơn vị xe tập kết đội hình theo thứ tự. Đường dây thông tin đơn vị thông suốt. Trưa hôm đó, khi máy bay địch đến đánh phá, các cỡ súng 37 và 12,7 ly đồng loạt nhả đạn, 1 máy bay địch bốc cháy, rơi ngay xuống đường Mường Luông. Mọi người mừng rỡ và cảm thấy mình mạnh hẳn lên. Công binh ào ra san lấp hố bom, sửa đường dưới ánh nắng chói chang của mùa hạ. Đến 6 giờ chiều khi đường khai thông, vào lúc đoàn xe tiếp cận chuẩn bị vượt trọng điểm thì 2 máy bay địch đến oanh kích; chiếc thứ nhất vừa bỏ nhào thì hỏa lực từ các trận địa đã vút lên tới tấp, chiếc máy bay bị bắn rơi gần bản Văng Viêng¹⁶.

Thành công tại trọng điểm Cốc Mọc đã tạo khí thế hiệp đồng tác chiến lan nhanh ra toàn tuyến. Các trọng điểm khác, các lực lượng lấy xe làm trọng tâm, hỗ trợ các đoàn xe nối đuôi nhau vượt tuyến. Lương thực, khí tài chuyển vào Nam tăng lên nhanh chóng, hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ vận chuyển cho quân dân miền Nam đánh bại các cuộc hành quân vào mùa khô 1966-1967 của Mĩ và đồng minh.

3. Đồng Sĩ Nguyên và việc xây dựng đường Trường Sơn thành “trận đồ bát quái xuyên rừng rậm”

Ngay từ khi nhập tuyến Trường Sơn, Đồng Sĩ Nguyên không ngừng nghiên cứu tìm mọi phương kế để phát huy cao nhất khả năng vận tải của tuyến đường 559. Đánh địch mà đi, địch phá đường thì ông chủ trương mở đường tránh, cứ thế đường Trường Sơn phát triển như một thể trận bát quái, địch có cửa vào mà không tìm thấy cửa ra.

¹² Nghị quyết Đảng ủy Đoàn 559 số 112, ngày 23/3/1967.

¹⁶ Phan Hữu Đại, Sđd, tr.213.

Năm 1968, tình thế cách mạng đang phát triển thuận lợi cho ta, Bộ Chính trị quyết định tổng công kích. Đại tướng Võ Nguyên Giáp chỉ thị cho Đoàn 559: “*Nghiên cứu cải tạo xây dựng chiến trường từ đường 9 Tây Trị - Thiên và Tây khu V, ở đó có thể dùng mọi lực lượng: du kích địa phương, bộ đội chủ lực lớn, binh chủng kỹ thuật đánh địch thường xuyên,... Muốn làm được như vậy thì hệ thống đường sá và bảo đảm hậu cần có tác dụng rất quyết định*”¹⁷. Đó được coi là mệnh lệnh để chiến thắng. Sau tổng tiến công Mậu Thân của quân và dân ta thắng lợi, điều kiện có nhiều thuận lợi cho việc mở rộng và phát triển tuyến đường, đặc biệt hành lang nằm dọc phía Đông Trường Sơn từ Làng Ho xuống đường 9, làng Ngòi - Bến Giàng đến theo đường 14 đến Đắc Tô theo Tà Xềng qua Sê Rê Póc xuống Sa Thầy có thể tận dụng phát triển tuyến cơ giới nằm sâu vào đất Việt Nam¹⁸. Điều kiện thuận lợi cho phép binh đoàn 559 mở tuyến hành lang chiến lược có 2 trục Đông và Tây Trường Sơn bảo đảm vững chắc trước mọi tình huống. Đặc biệt, mùa mưa Tây Trường Sơn lại là mùa khô của Đông Trường Sơn. Khi xây dựng được trục đường Tây - Đông sẽ đảm bảo được xe thông suốt cả hai mùa mưa và khô. Đồng Sĩ Nguyên sau khi nghiên cứu tình hình đã giao nhiệm vụ cho Phạm Diêu, một kỹ sư cầu đường có chuyên môn và nhiệt huyết xây dựng đề án: “*Phạm Diêu đã trình Bộ Tư lệnh đề án với nội dung cơ bản là: rải đá trục dọc hiện có, hoàn thành trục dọc thứ hai từ Tây Bắc đến Đông A-tô-pơ, mở nhiều đường tránh trọng điểm; chuẩn bị các yếu tố để đầu năm 1969 mở tuyến vận tải cơ giới Đông Trường Sơn từ Cầu Khi đi Bản Đông. Đối với các trục dọc đã có, chỗ nào mặt đường yếu, thì rải đá cục bộ. Sử dụng hai trung đoàn công binh cơ động hợp sức với công binh trạm thí điểm rải đá mặt đường 20 từ Ta Lê đến đường 9 và từ Bản Đông đến La Hạp với tổng chiều dài 260 cây số, mặt đường rộng 8,5 mét. Nếu thực hiện được chỉ tiêu này cộng với khoảng 40 cây số đường 9 ta làm chủ, sẽ tạo được mạng đường cơ bản bảo đảm mùa khô tới nâng thời gian vận chuyển lên vài tháng*”¹⁹. Đó là sự bắt đầu cho một diện mạo mới của tuyến vận tải Trường Sơn. Một sự phát triển mang tầm chiến lược có ý nghĩa to lớn cho cách mạng miền Nam sau Mậu Thân. Sự sáng tạo, gan dạ, mưu trí Đồng Sĩ Nguyên cùng các chiến sĩ Trường Sơn vượt qua gian khổ của bom đạn, của sốt rét rừng, đói khát, “*giặc trời*”, để hoàn thành những con đường vận tải mới. Kết quả là toàn tuyến đã mở mới trên 1.000 cây số cả trục dọc, trục ngang, đường vòng tránh. Gộp với “*vốn liếng*” có từ trước, bộ đội Trường Sơn đã nâng tổng chiều dài tuyến đường mang tên Bác lên gần ba nghìn rưỡi cây số, phá dần thế độc đạo²⁰. Từ chủ trương đó, tiếp tục phát triển các tuyến đường, từ những con đường tránh cục bộ dần dần trở thành những nhánh đường nối liền các trục đường chính: “*Các lực lượng công binh, thanh niên xung phong, dân công hỏa tuyến Trường Sơn gồm khoảng 120 nghìn người đã làm nên mạng đường liên hoàn, vững chắc với 5 hệ thống đường trục dọc, 21 đường trục ngang, nối Đông với Tây Trường Sơn, vươn tới*

¹⁷ Thư Đại tướng Võ Nguyên Giáp gửi Đảng ủy - Bộ Tư lệnh 559, ngày 23 và 30/3/1968, Hồ sơ lưu K7.

¹⁸ Phan Hữu Đại, Sđd, tr.277.

¹⁹ Đồng Sĩ Nguyên, Sđd, tr.170.

²⁰ Đồng Sĩ Nguyên, Sđd, tr.179.

*các chiến trường, với tổng chiều dài gần 20 nghìn km đường ô tô*²¹ nối liền từ Tây sang Đông Trường Sơn. Thế đường độc đạo đã hoàn toàn bị xóa bỏ, mạng lưới đường 559 thực sự trở thành một “*trận đồ bát quái xuyên rừng rậm*” mà đế quốc Mỹ biết nhưng không thể nào ngăn chặn.

Bên cạnh đó, Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên còn có vai trò lớn lao trong việc xây dựng một tuyến đường mới có tên “*đường kín*”. Theo ông, đó là sự tận dụng yếu tố “*địa lợi*” ở núi rừng Trường Sơn. Đây cũng là một ý tưởng, sự sáng tạo lớn trong việc phát triển đường vận tải 559 của Đồng Sĩ Nguyên. Cụ thể là tranh thủ tối đa đưa tuyến đường dưới tán rừng già. Đây là đường dã chiến, để được bí mật lâu chỉ thiết kế mặt đường cho một làn xe, triệt để không chặt cây, dù phải đi đường vòng dài hơn. Cứ 200m làm chỗ tránh cho hai xe, một cây số có chỗ tránh cho 10 xe, 10 cây số có chỗ tránh cho đại đội 36 chiếc, nơi bằng phẳng làm đường đôi song song. Đảm bảo cho cả trung đoàn ra vào liên tục không ùn tắc²². Đồng Sĩ Nguyên và những đồng đội của mình đã thành công trong việc xây dựng loại đường này từ việc xây dựng cho tới ưu thế của nó. Dưới sự lãnh đạo trực tiếp của Đồng Sĩ Nguyên, việc xây dựng đã hoàn thành một cách xuất sắc. Ngày 10 tháng 2 năm 1972, đội hình xe của Trung đoàn 13 vận tải ô tô - một Trung đoàn thiện chiến được chọn chạy khánh thành “*đường kín*” với 800km đường len lỏi dưới những tán rừng già Trường Sơn, xe vận tải nối đuôi nhau giữa ban ngày nhưng máy bay Mỹ vẫn không thể nào phát hiện. Kết hợp với các tuyến vận tải đường sông, đường ống vận tải xăng dầu, đường 559 đã đáp ứng mọi yêu cầu của tiền tuyến miền Nam, đảm bảo “*thóc không thiếu một cân, quân không thiếu một người*”. Với hệ thống đường liên hoàn dọc ngang nối liền Tây và Đông Trường Sơn đã đảm bảo công tác vận chuyển, nối liền với hậu phương miền Bắc và tiền tuyến miền Nam. Trở thành “*con đường thống nhất Bắc - Nam*”.

Như vậy, có thể khẳng định nếu không có con đường vận tải Trường Sơn thì sẽ không có sự thành công của sự nghiệp cách mạng miền Nam. Con đường mà quân thù tồn biết bao công sức, bằng mọi phương kế, thủ đoạn cũng không thể nào ngăn chặn. Trên con đường chiến lược đó, mang dấu ấn công lao to lớn của vị Tư lệnh - Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên, người được các đồng đội đánh giá là “*nhất dạ sinh bách kế*”. Từ khi được vinh dự làm nhiệm vụ trên con đường mang tên Bác, Đồng Sĩ Nguyên luôn nặng lòng với trách nhiệm của mình. Đứng trước những khó khăn, Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên không hề nản chí, luôn cùng anh em tìm phương án vượt qua. Chính ông đã mang vào Trường Sơn một tinh thần mới, một sự chuyển biến thực sự từ năm 1967. Bằng những phương án cụ thể, phù hợp với địa bàn như: hiệp đồng tác chiến, mở các đường tránh qua các trọng điểm, hệ thống đường kín xuyên rừng già Trường Sơn, lắp đặt mạng dây thông tin trần, ông đã biến những con đường vận tải độc đạo thành một “*trận đồ bát quái xuyên rừng rậm*”. Từ bàn tay của Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên gây dựng, đường Trường Sơn từ chỗ hiệu quả quá thấp trở thành con đường

²¹ Xuân Hiệu, *Đường Trường Sơn qua số liệu đánh giá của đối phương*,

http://www.nhandan.com.vn/mobile/_mobile_thegioi/_mobile_nhandinhthulieu/item/15984902.html

²² Đồng Sĩ Nguyên, *Sdd*, tr.232.

“giành được thắng lợi toàn diện. Thắng lợi đó góp phần quan trọng vào chiến thắng của toàn quân và dân ta trên khắp các chiến trường”²³ mà trên mỗi chiến công, mỗi đoạn đường ấy đều mang dấu ấn của vị Tư lệnh Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên.

4. Mối quan hệ đặc biệt giữa Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên và Đại tướng Võ Nguyên Giáp

Khi nói về mối quan hệ với Đại tướng Võ Nguyên Giáp, Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên khẳng định rằng: “Tôi có rất nhiều kỷ niệm với Đại tướng trong cuộc đời binh nghiệp của mình cũng như trong cuộc sống thường ngày”²⁴. Qua đó cho chúng ta thấy được mối quan hệ gắn bó giữa hai vị “Tư lệnh”, hai người con của quê hương Quảng Bình.



Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên bên cạnh Đại tướng Võ Nguyên Giáp trên đường Trường Sơn huyện thoại

Họ là hai vị tướng tài ba trong 5 vị tướng có nhiều chiến công hiển hách của thời đại Hồ Chí Minh đều được sinh ra từ đất mẹ Quảng Bình²⁵, miền quê nghèo sản vật nhưng giàu truyền thống nhân văn và yêu nước. Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên rất tự hào và trân trọng mỗi tình đồng hương này: “Đại tướng và tôi cùng quê hương Quảng Bình. Đại tướng ở huyện Lệ Thủy, tôi ở huyện Quảng Trạch. Năm 1968, khi ở chiến trường về, tôi đi qua quê của Đại tướng và ghé vào thăm. Sau đó, khi trở về tôi có nói lại với Đại tướng: “Anh cho phép được sửa lại nhà của anh ở dưới quê để khỏi dột, nát”. Đại tướng trả lời ngay rằng: “Cứ để nguyên xi thế thôi, vì nếu sửa thì sẽ đụng tới tiền của dân. Nếu có dột nát thì gá lại thôi, chứ đừng xây lại”²⁶. Mối tình đồng hương này đã làm cho Đồng Sĩ Nguyên và Võ Nguyên Giáp thêm gắn bó hơn và luôn thăm đượm tình anh em: “Khi tôi ở chiến trường, từ năm 1967-1975, bà nhà tôi bị bệnh khớp mãn tính, thỉnh thoảng Đại tướng cho người mang mật gấu đến. Gia đình chúng tôi rất cảm động bởi tình thân sâu nặng, động viên của Đại tướng”²⁷. Trong tâm khảm

²³ Nghị quyết Thường trực Đảng ủy, ngày 20/7/1970.

²⁴ Thế Dũng, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên nói về Đại tướng Võ Nguyên Giáp*

<http://nld.com.vn/thoi-su-trong-nuoc/tuong-dong-si-nguyen-noi-ve-dai-tuong-vo-nguyen-giap-20131005120557402.htm>

²⁵ Đó là Thiếu tướng Hoàng Sâm quê Tuyên Hóa; Trung tướng Lê Văn Tri quê Bố Trạch; Thiếu tướng Phan Khắc Hy quê Bố Trạch.

²⁶ Phương Liên, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên: Tôi suốt đời phục Đại tướng!*

<http://baodientu.chinhphu.vn/Tin-noi-bat/Trung-tuong-Dong-Sy-Nguyen-Toi-suot-doi-phuc-Dai-tuong/182289.vgp>

²⁷ Phương Liên, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên: Tôi suốt đời phục Đại tướng!*

PHẦN I: QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN VÙNG ĐẤT QUẢNG BÌNH

của Trung tướng luôn rất mực kính trọng Đại tướng của mình và coi Đại tướng như người anh lớn để ông học tập, noi theo. Đồng Sĩ Nguyên từng bộc bạch với nhà báo Phan Hoàng: “*Trong lòng tôi, Đại tướng Võ Nguyên Giáp như người anh thân thiết*”, rồi ông nhấn mạnh, “*Đại tướng Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp là danh tướng, một nhà chiến lược lỗi lạc về quân sự, chính trị của Đảng và dân tộc trong thời đại Hồ Chí Minh*”²⁸.

Bên cạnh tình đồng hương, đó là tình đồng đội, đồng chí, quan hệ “*chủ soái*” và một vị tướng quân. Chính Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên đã khẳng định rằng: “*có rất nhiều kỷ niệm với Đại tướng trong cuộc đời binh nghiệp của mình*”. Những kỷ niệm được Đồng Sĩ Nguyên nhắc đến đã gắn liền với suốt chiều dài của hai cuộc kháng chiến chống Pháp và Mĩ của dân tộc, những tháng ngày “*ném mật nằm gai*” ở chiến trường.

Trong con mắt Đại tướng, Đồng Sĩ Nguyên là một vị tướng tài có công lớn trong sự nghiệp của cách mạng, khi đánh giá: “*Đồng chí (Đồng Sĩ Nguyên - TG) đã có công lao to lớn trong Tổng khởi nghĩa tháng 8 năm 1945, trong hai cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mĩ. Đặc biệt đồng chí có công lao lớn đối với con đường chiến lược Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh*”²⁹. Với những chiến công đó, Đại tướng nhận xét rằng: “*Đồng chí Đồng Sĩ Nguyên là một trong những vị tướng tiêu biểu của Quân đội ta. Tướng Đồng Sĩ Nguyên là một trong những người đồng chí, người bạn chiến đấu thân thiết gần gũi suốt cuộc kháng chiến giải phóng dân tộc mà tôi rất tin và quý mến*”³⁰.

Những kỷ niệm của hai vị tướng vùng “*cát trắng gió Lào*”, là tình đồng đội, đồng chí trong mỗi thâm tình “*trên dưới một lòng phụ tử, hòa nước sông chén rượu ngọt ngào*”, của những năm tháng hào hùng cùng cả nước ra trận diệt thù. Sự tin tưởng tuyệt đối giữa “*chủ soái*” và vị tướng quân tài ba. Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên được Đại tướng rất tin tưởng và luôn có mặt trong những “*bài binh pháp*” của Đại tướng: “*khi chiến dịch Trung Hạ Lào mở ra năm 1953, Đại tướng phái ông đi làm Đặc phái viên của chiến dịch. Mới giải phóng xong đường 12 thì chiến dịch Điện Biên Phủ đã bắt đầu, Đại tướng lại yêu cầu Đồng Sĩ Nguyên lập tức trở về*”³¹. Đồng Sĩ Nguyên lại vinh dự được Đại tướng giao nhiệm vụ trong chiến dịch Điện Biên Phủ, một trận đánh có tính chất quyết chiến chiến lược cho cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp.



“*Khi Đại tướng Võ Nguyên Giáp nghiên cứu chuyển từ “đánh nhanh*

<http://baodientu.chinhphu.vn/Tin-noi-bat/Trung-tuong-Dong-Sy-Nguyen-Toi-suot-doi-phuc-Dai-tuong/182289.vgp>

²⁸ Phan Hoàng (2000), *Phóng viên tướng lĩnh Việt Nam*, Nxb Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh, tr.276.

²⁹ Trích thư của Đại tướng Võ Nguyên Giáp gửi Bộ Tư lệnh đường Trường Sơn.

³⁰ Đồng Sĩ Nguyên, (2012), *Tôi nhớ con đường*, Nxb Quân đội nhân dân, tr.3.

³¹ Phương Liên, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên: Tôi suốt đời phục Đại tướng!*

<http://baodientu.chinhphu.vn/Tin-noi-bat/Trung-tuong-Dong-Sy-Nguyen-Toi-suot-doi-phuc-Dai-tuong/182289.vgp>



Hai vị Tư lệnh lại ngồi bên nhau trong Lễ kỷ niệm 40 năm truyền thống của bộ đội Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh

/mucluc.htm

thắng nhanh” sang “đánh chắc, thắng chắc”, Đại tướng nói với Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên: “Các chú phải làm thế nào để anh em bộ đội thông”. Sau đó, Đại tướng cử Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên xuống Sư đoàn 312 và 308 để gặp các đồng chí Chính ủy và kiểm tra thực địa một số trung đoàn. “Đã vào trận lại kéo pháo ra là một việc rất khó khăn. Tuy nhiên, anh em phía dưới rất hiểu ý Đại tướng, làm như thế mới chắc thắng nên ra sức làm tư tưởng cho bộ đội để thực hiện nhiệm vụ trong một đêm kéo toàn bộ pháo ra”. Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên được Đại tướng khen ngợi: “Chú làm tư tưởng cho anh em tốt như vậy vì chú từ người lính mà lên và chú có tố chất của một người làm chính trị quân sự”³².

Trong thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ, vai trò của đường Trường Sơn là vô cùng lớn. Chính Đại tướng Võ Nguyên Giáp là người đã tán thành phương án vận tải cơ giới và cũng chính ông trực tiếp giao nhiệm vụ cho Đồng Sĩ Nguyên vào Trường Sơn thực hiện ý đồ của Đại tướng. Trên tuyến đường “huyền thoại” ấy, Đồng Sĩ Nguyên cùng các cán bộ, chiến sĩ bộ đội Trường Sơn có những kỷ niệm thấm đượm tình người cùng Đại tướng, đặc biệt là khi Đại tướng trực tiếp có mặt để chỉ đạo công tác vận chuyển trên tuyến chi viện chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh. Theo Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên, Đại tướng luôn “động viên chúng tôi phát huy tốt thắng lợi hai năm qua, song không xem thường khuyết điểm, càng không nản chí”³³.

Sau thắng lợi hoàn toàn của cách mạng miền Nam, niềm vui riêng hòa chung trong niềm vui của cả dân tộc, gặp Đồng Sĩ Nguyên, Đại tướng Võ Nguyên Giáp ôm mà nói: “Không ngờ một việc làm đưa đến thắng lợi này. Tôi thì tôi tin là chú làm được nên đã giao đi”³⁴. Có lẽ vì vậy mà Đại tướng Võ Nguyên Giáp lúc nào cũng khẳng định Đồng Sĩ Nguyên “là một vị tướng tài ba, một nhà lãnh đạo của Đảng, Nhà nước và quân đội, gắn gũi với Bác Hồ”³⁵.

Chiến tranh lùi xa, tình cảm đồng hương, đồng đội vẫn không phai nhạt. Những ngày Đại tướng lâm bệnh, Đồng Sĩ Nguyên luôn bên cạnh để chăm sóc người “anh lớn” của mình. Nói về những ngày ấy, Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên chia sẻ: “Những năm đầu tiên nằm viện, anh vẫn minh mẫn, vui vẻ trò chuyện với mọi người. Chúng tôi thường nói chuyện với nhau về sức khỏe, không nói những chuyện khác vì bác sĩ khuyên Đại tướng hạn chế nói”³⁶. Qua đó cho thấy sự mật thiết, gắn bó của tình “anh em”, của hai con người hai thế hệ nhưng chung thời đại, chung lý tưởng.

³² Phương Liên, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên: Tôi suốt đời phục Đại tướng!*

<http://baodientu.chinhphu.vn/Tin-noi-bat/Trung-tuong-Dong-Sy-Nguyen-Toi-suot-doi-phuc-Dai-tuong/182289.vgp>

³³ Nhiều tác giả (2006), *Trường Sơn với những vị thủ lĩnh mở đường*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội, tr.341.

³⁴ Phương Liên, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên: Tôi suốt đời phục Đại tướng!*

<http://baodientu.chinhphu.vn/Tin-noi-bat/Trung-tuong-Dong-Sy-Nguyen-Toi-suot-doi-phuc-Dai-tuong/182289.vgp>

³⁶ Thế Dũng, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên nói về Đại tướng Võ Nguyên Giáp*

<http://nld.com.vn/thoi-su-trong-nuoc/tuong-dong-si-nguyen-noi-ve-dai-tuong-vo-nguyen-giap-20131005120557402.htm>

Nói về “người anh”, người “chủ tướng” của mình, Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên khẳng định: “Đất nước, dân tộc, nhân dân ta vô cùng vinh dự khi có một danh tướng lẫy lừng tâm cờ thế giới là Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Với tôi, thật vinh dự khi có những kỷ ức hào hùng, chan chứa tình cảm mà hai anh em từng trải qua trong hai cuộc kháng chiến thần thánh của dân tộc”³⁷.

Khi hay tin Đại tướng mất, Đồng Sĩ Nguyên là những người đầu tiên và thường xuyên có mặt tại số nhà 30 Hoàng Diệu. Với ông, đó là một tổn thất vô cùng to lớn cho dân tộc, còn riêng cá nhân ông là “một cảm giác mất mát vô cùng lớn lao”. Trong những ngày diễn ra Quốc tang Đại tướng, chúng ta dễ nhận ra trên các phương tiện thông tin đại chúng hình ảnh cao lớn của Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên bên linh cửu người anh kính mến, người chỉ huy tài ba, người đồng hương thân yêu của mình.

Trong lễ tưởng niệm mười năm ngày mất của Thượng tướng Đinh Đức Thiện tại thành phố Hồ Chí Minh (10/1/1997), Đại tướng Võ Nguyên Giáp xúc động nói: “Đồng chí Đinh Đức Thiện và đồng chí Đồng Sĩ Nguyên đã có công lớn trong việc xây dựng tuyến đường Trường Sơn 559, xây dựng hệ thống giao thông vận tải từ hậu phương miền Bắc đến các chiến trường, trong đó có tuyến đường ống dẫn xăng dầu, nhằm bảo đảm chi viện cho miền Nam, tạo cơ sở hạ tầng cho cơ động lực lượng và vận chuyển lớn, phục vụ đắc lực cho thời cơ chiến lược, nhất là cho Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975”. Và ở những ngày đầu năm 2014 này, khi Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã mãi mãi đi xa thì thật may mắn, người em, người đồng đội chí thiết - tướng Đồng Sĩ Nguyên, vị Tư lệnh lừng danh Trường Sơn năm xưa, vẫn còn đồng hành với thế hệ hôm nay, với Quốc lộ Hồ Chí Minh, trở thành trục đường bộ xuyên Việt thứ hai của đất nước.

Tài liệu tham khảo:

1. Báo cáo số 232/DD5 ngày 3/11/1965 của Bộ Tư lệnh 559, Hồ sơ lưu K4 - Bộ Quốc phòng.
2. Võ Bẩm, Đồng Sĩ Nguyên, Nguyễn Việt Phương (2005), *Đường về thành phố mang tên Bác*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội,

³⁷ Tướng Đồng Sĩ Nguyên: Một cảm giác mất mát vô cùng lớn lao!, <http://vov.vn/Chinh-tri/Tuong-Dong-Si-Nguyen-Mot-cam-giac-mat-mat-vo-cung-lon-lao/283957.vov!>

PHẦN I:QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN VÙNG ĐẤT QUẢNG BÌNH

3. Tổng cục Hậu cần (1992), *Lịch sử vận tải Quân đội nhân dân Việt Nam*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
4. Thế Dũng, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên nói về Đại tướng Võ Nguyên Giáp*
<http://nld.com.vn/thoi-su-trong-nuoc/tuong-dong-si-nguyen-noi-ve-dai-tuong-vo-nguyen-giap-20131005120557402.htm>.
5. Phan Hữu Đại, Nguyễn Quốc Dũng (cb) (1999), *Lịch sử Đoàn 559 Bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
6. Xuân Hiệu, *Đường Trường Sơn qua số liệu đánh giá của đối phương*,
http://www.nhandan.com.vn/mobile/_mobile_thegioi/_mobile_nhandinhthulieu/item/15984902.html.
7. Phương Liên, *Trung tướng Đồng Sĩ Nguyên: Tôi suốt đời phục Đại tướng!*
<http://baodientu.chinhphu.vn/Tin-noi-bat/Trung-tuong-Dong-Sy-Nguyen-Toi-suot-doi-phuc-Dai-tuong/182289.vgp>.
8. *Nghị quyết Đảng ủy Đoàn 559 số 112*, Ngày 23/3/1967, Hồ sơ lưu K4 - Bộ Quốc phòng.
9. *Nghị quyết Thường trực Đảng ủy, ngày 20/7/1970*, Hồ sơ lưu K4 - Bộ Quốc phòng.
10. Đồng Sĩ Nguyên (1999), *Đường xuyên Trường Sơn - Hồi ký*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
11. Đồng Sĩ Nguyên (1999) , “*Đường Hồ Chí Minh, một sáng tạo độc đáo chiến lược của Đảng ta*”, Tạp chí Cộng sản, số 8.
12. Đồng Sĩ Nguyên (2000), *Với cả cuộc đời - Hồi ký*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
13. Đồng Sĩ Nguyên (2009), “*Đường Hồ Chí Minh - Đường Trường Sơn một kỳ công chiến lược*”, Tạp chí Lịch sử Quân sự, số 5.
14. Đồng Sĩ Nguyên (2011), *Trọn một con đường - Hồi ký*, Nxb Quân nhân dân, Hà Nội.
15. Tướng Đồng Sĩ Nguyên: *Một cảm giác mát mát vô cùng lớn lao!*,
<http://vov.vn/Chinh-tri/Tuong-Dong-Si-Nguyen-Mot-cam-giac-mat-mat-vo-cung-lon-lao/283957.vov>.
16. Nhiều tác giả (1994), *Hồi ký Trường Sơn*, Nxb Hội nhà văn, Hà Nội.
17. Nhiều tác giả (2006), *Trường Sơn với những thủ lĩnh mở đường - Hồi ký những người mở đường*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
18. Phan Hoàng (2000), *Phỏng vấn tướng lĩnh Việt Nam*, Nxb Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh.

PHẦN I: QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN VÙNG ĐẤT QUẢNG BÌNH

19. Đặng Phong (2008), *5 đường mòn Hồ Chí Minh*, Nxb Tri thức, Hà Nội.

20. *Thư của Đại tướng Võ Nguyên Giáp gửi Đảng ủy - Bộ Tư lệnh 559*, ngày 23 và ngày 30/3/1968, Hồ sơ lưu tại K7.