

## QUẢNG BÌNH VỚI CÔNG TÁC ĐẢM BẢO HUYẾT MẠCH GIAO THÔNG TRONG CUỘC KHÁNG CHIẾN CHỐNG MỸ, CỨU NƯỚC

**Thiếu tướng - PGS.TS. TRỊNH VƯƠNG HỒNG**  
Nguyên Viện trưởng Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam  
**TS. HOÀNG CHÍ HIẾU**  
Trường Đại học Sư phạm Huế

Đã thành quy luật, hậu phương luôn là một trong những nhân tố quyết định thắng lợi của chiến tranh. Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của nhân dân ta (1954-1975), hậu phương miền Bắc xây dựng chủ nghĩa xã hội được xác định là nhân tố "quyết định nhất"<sup>1</sup> cho toàn bộ thắng lợi của cách mạng Việt Nam; "cách mạng miền Nam có một vị trí rất quan trọng... có tác dụng quyết định trực tiếp đối với sự nghiệp giải phóng miền Nam".

Tuy nhiên, vấn đề cốt tử đặt ra là, làm thế nào chuyển được sức mạnh toàn diện, mà căn bản và trước hết là sức người, sức của từ hậu phương miền Bắc vào chiến trường miền Nam? Trong khi hình thể nước ta vươn dài từ Bắc vào Nam, nơi hẹp nhất lại là Quảng Bình, mà Quảng Bình liền kề Vĩnh Linh (Quảng Trị), với sông Bến Hải, giới tuyến quân sự tạm thời chia cắt chiến trường Bắc - Nam.

Trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, Quảng Bình cùng Vĩnh Linh trở thành tuyến đầu của hậu phương lớn miền Bắc, là hậu phương trực tiếp của tiền tuyến lớn miền Nam và là cầu nối giao thông miền Bắc với miền Nam. Với tầm nhìn chiến lược, nhận rõ vị trí địa - chiến lược, địa - quân sự của Quảng Bình, ngay từ lần vào thăm và làm việc tại Quảng Bình (16/6/1957), Chủ tịch Hồ Chí Minh đã căn dặn: "Quảng Bình cùng với Vĩnh Linh ở tuyến đầu miền Bắc, tiếp giáp miền Nam. Mọi việc làm tốt hay xấu của các cô, các chú ở đây đều có ảnh hưởng nhất định đến cách mạng miền Nam, đều có ý nghĩa đối với việc bảo vệ miền Bắc. Nếu kẻ địch có hành động gì, thì Quảng Bình, Vĩnh Linh phải đương đầu với chúng trước hết và phải đánh thắng chúng trước hết"<sup>2</sup>.

Trong việc đưa sức mạnh của hậu phương miền Bắc vào chiến trường miền Nam, căn bản và cấp thiết trước hết là đảm bảo huyết mạch giao thông vận tải.

### **1- Sửa chữa, nâng cấp đường cũ và mở đường mới, thiết lập hệ thống đường sá đáp ứng yêu cầu vận chuyển**

Ngày 6 tháng 5 năm 1959, hội nghị xây dựng đường giao thông chi viện ở Quân khu 4 gồm đại diện các cơ quan Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông - Bưu điện, Tỉnh ủy

---

<sup>1</sup> Xin xem Ban Chỉ đạo Tổng kết chiến tranh trực thuộc Bộ Chính trị, *Tổng kết Cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước - Thắng lợi và bài học*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội, 1995, tr. 37 và 38.

<sup>2</sup> Ban Nghiên cứu Lịch sử Đảng và Ty Thông tin - Văn hóa Bình - Trị - Thiên: *Bác Hồ với Bình - Trị - Thiên*, Nxb Thuận Hóa, Huế, 1977, tr.278.

Quảng Bình do đồng chí Nguyễn Văn Vịnh, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng chủ trì đã xác định quyết tâm, triển khai chỉ thị của Ban Bí thư Trung ương Đảng. Tuyến Long Đại - Bến Quan được đưa vào nâng cấp. Thượng tá Võ Bầm, đương thời là Đoàn trưởng kiêm Chính ủy "Đoàn công tác quân sự đặc biệt" (sau là Đoàn 559), người đầu tiên tổ chức việc xoi đường Trường Sơn, kể: "Trong khi chúng tôi rải quân cắm tuyến, Ty Giao thông Quảng Bình cũng đã hoàn thành việc tu sửa, cải tạo đường ô tô đã chiến từ Long Đại vào Bến Quan, dài chừng 70 cây số. Đoạn từ Bến Quan vào Khe Hó cũng được Sư đoàn 325 khẩn trương khai thông, dài khoảng 80 cây số"<sup>3</sup>.

Trên thực tế, từ cuối năm 1955, Khu 5 và Liên khu ủy Trị - Thiên đã lãnh đạo, tổ chức xoi đường liên lạc giữa các địa phương và đường ra Bắc, tạo đường dây thống nhất Bắc - Nam; Xứ ủy Nam Bộ và một số đơn vị vũ trang Nam Trung Bộ cũng bí mật xoi đường ra Bắc. Đường 16 - con đường mòn xuất phát từ Thạch Bàn (Lệ Thủy), rẽ về phía tây đến bản Cha Lý (Hương Lập - Vĩnh Linh), trong đó đoạn Thạch Bàn - Làng Ho dùng cho cơ giới, Làng Ho - Cha Lý sử dụng gùi thồ để giữ bí mật, được mở. Từ tháng 5 năm 1959, khi mở đường Trường Sơn, Khe Hó (xã Vĩnh Hà, thuộc Vĩnh Linh), cách giới tuyến quân sự tạm thời gần 2km, được Đoàn 559 chọn làm nơi đặt chân hàng, điểm xuất phát chi viện chiến trường. Ở phía Bắc giới tuyến, việc vận chuyển được thực hiện một phần trên đường 16.

Vào cuối tháng 10 năm 1959, buổi chiều "trời mù đặc"<sup>4</sup>, chiến sĩ ta tranh thủ giao hàng sớm, đã đụng thám báo địch. Bị lộ, Đoàn 559 quyết định đưa Sở chỉ huy Đoàn 70 và Binh trạm 1 từ Khe Hó (Vĩnh Linh) đến đứng chân ở làng Ho, km28 đường 16 (Quảng Bình)<sup>5</sup>.

Chiến tranh cách mạng ở miền Nam ngày càng phát triển, yêu cầu về lực lượng và vũ khí, trang bị... ngày càng lớn. Tuy nhiên, gần 500 quân của Đoàn 559 vừa mở đường, vừa vận chuyển trong bom đạn, biệt kích, lượng hàng hóa tới đích rất hạn chế, mà hàng cũng mới chỉ đến được với Trị - Thiên và Khu 5. Điều đó đặt ra cho cả Bộ Quốc phòng, lãnh đạo Đoàn 559 và địa phương tìm giải pháp bằng những phương thức mới. Vận tải qua đường biển và phối hợp với bạn Lào, sử dụng Tây Trường Sơn được đặt ra.

Vào đầu năm 1961, theo yêu cầu của bạn Lào, quân tình nguyện Việt Nam đã phối hợp cùng bộ đội Pa-thét Lào tiến công địch, giải phóng khu vực Cánh Đồng

---

<sup>3</sup> Võ Bầm, *Những nẻo đường kháng chiến*, Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 2006, tr.127. Ở đây, tác giả có lẽ nhớ nhầm hoặc phát âm từ Bến Quan thành Bến Quang và về khoảng cách từ Bến Quan đến Khe Hó. Từ trung tâm thị trấn Bến Quan hiện nay đến Khe Hó chỉ khoảng 5km theo đường chim bay. Do đó, đoạn đường Long Đại - Khe Hó dài gần 80km mới đúng với trên thực tế.

<sup>4</sup> Theo Thiếu tướng Võ Bầm, *Những nẻo đường kháng chiến*, Sđd, tr.132 và tr.34, thì "Sở chỉ huy và kho tàng phải chuyển ra làng Mít" (Quảng Bình). Phải chăng đây là điểm quá độ tới làng Ho (?).

<sup>5</sup> Bộ Tư lệnh Quân khu 4 và Viện Lịch sử quân sự Việt Nam, *Mặt trận giao thông vận tải trên địa bàn Quân khu 4 trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước*, Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 2001, tr.290, xem bài của đồng chí Đinh Hữu Cường, Phó Bí thư Tỉnh ủy, Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Bình. Theo Tổng cục Hậu cần - Bộ Quốc phòng, *Lịch sử Bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh*, Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 1994, tr. 32 thì Khu hậu cứ mới đặt ở vùng Bang.

Chum - Xiêng Khoảng. Kế đó, tiến đến khu vực đường số 9, giải phóng Sê Pôn, Mường Phìn, Mường Pha Lan. Đây là địa bàn Tây Trường Sơn, vùng giải phóng của Bạn được mở thông từ Cánh Đồng Chum, Xiêng Khoảng xuống đến Khăm Muộn, Xa-va-na-khet, nối thông Hạ Lào và Nam Việt Nam. Vì vậy, phương án “lật cánh” sang Tây Trường Sơn được trên chấp thuận và bạn Lào ủng hộ. Cùng với đó, phương thức vận chuyển bằng cơ giới được mở rộng, đẩy mạnh. Đầu tháng 5 năm 1961, đường giao liên hành quân mới hình thành, bắt đầu từ Vít-thù-lù (cao điểm 592) chạy ngang qua động Vàng Vàng, vượt biên giới sang bản Tà Ha (cao điểm 1034) thuộc đất bạn Lào,... Từ đây, Quảng Bình trở thành chặng cuối của con đường vận chuyển từ miền Bắc trước khi vào chiến trường, đồng thời là chặng đầu của tuyến đường quốc tế qua Lào và Campuchia.

Thực hiện chủ trương “lật cánh” sang phía Tây, từ năm 1961, Trung ương quyết định mở Đường 15A từ tỉnh Hòa Bình vào Bến Quan (Vĩnh Linh). Quảng Bình huy động khoảng 7.000 dân công và công nhân giao thông, tổ chức 8 công trường, thi công từ Tân Đức (Tuyên Hóa) đến Bến Quan, dài 214km. Đường gồm 3 bên phà Xuân Sơn, Long Đại và Thác Cóc, 39 cầu cống và 37 ngầm. Tiếp theo, năm 1962, Quảng Bình thành lập công trường 12, tu sửa, khôi phục đường 12A (chạy từ Tân Ấp lên Mụ Giạ, giáp biên giới Việt - Lào), dài 74km.

Chiến tranh ngày càng ác liệt, đế quốc Mỹ tăng cường đánh phá miền Bắc, tập trung phá hoại giao thông trên địa bàn Quân khu 4. Tại Quảng Bình, địch tập trung đánh phá đường 12A. Việc mở các đường tránh, đường nhánh và cửa khẩu, phá thế độc đạo là yêu cầu cấp thiết. Trung ương chỉ đạo khẩn trương mở cửa khẩu thứ hai, vượt đỉnh Trường Sơn nhằm mục đích vừa tránh được túi nước Xiêng Phan, vừa rút ngắn cung độ xuống đường 9. Tháng 5 năm 1965, Quảng Bình được Trung ương giao thành lập đội khảo sát mở đường từ Phong Nha, vượt qua dốc U Bò, cua Chũ A, ngầm Ta Lê, đèo Phu La Nhích sang đến Lùm Bùm (tây Trường Sơn, địa phận nước bạn Lào).

Hàng ngàn thanh niên xung phong cùng bộ đội Trường Sơn khẩn trương thi công. Sau một năm, đường 20 dài 82km hoàn thành. Đường 20 “Con đường Tuổi hai mươi” - “Đường quyết thắng”, từ cơ chiến thuật trở thành đường vận tải mang tầm chiến lược.

Sau khi Đường 20 ra đời, quân Mỹ càng đánh phá ác liệt làm nhiều trọng điểm bị tắc. Để đảm bảo việc vận chuyển vào chiến trường không bị ngắt quãng, tháng 9 năm 1967, cấp trên quyết định mở đường 10 nối đường 15A từ ngã ba Áng Sơn (huyện Quảng Ninh) vào đến đường 9. Quảng Bình được giao đảm trách công tác hậu cần cho hàng ngàn cán bộ, công nhân thi công tuyến đường, trong điều kiện đảm bảo đời sống cho nhân dân và chi viện chiến trường là sự nỗ lực, cố gắng rất lớn của địa phương.

Đầu năm 1969, đường 10 dài 74km (72km đường chính và 2km vòng tránh) hoàn thành. Kế đó, nối vào km45 của đường 10, lại thi công thêm 32km, gọi là đường 18;

đường 10 được rải nhựa và bồi trúc thành hai chiều, đảm bảo tăng công suất và năng suất vận chuyển<sup>6</sup>.

Cùng với việc tham gia tu sửa, nâng cấp và mở mới đường bộ, quân và dân Quảng Bình còn tham gia, bằng những cách khác nhau vào các phương thức vận chuyển khác. Đó là làm bến bãi đường hàng không, vận tải quân sự. Từ cuối tháng 2 năm 1960, Quảng Bình chuẩn bị các “chân hàng” ở khu vực Làng Ho và Vít-thù-lù để máy bay của Đoàn 919 thả “hàng” xuống. Sau một thời gian, khi lập được “chân hàng” ở Lào, máy bay thẳng sang Lào<sup>7</sup>.

## **2. Vừa chiến đấu bảo vệ hệ thống giao thông, vừa ra sức chi viện tiền tuyến**

Ở khu vực cuối của tuyến đường từ hậu phương miền Bắc vào chiến trường miền Nam, Quảng Bình thường xuyên bị đế quốc Mỹ tập trung đánh phá với tần suất dày đặc, nhằm ngăn chặn bằng được sức người, sức của miền Bắc chi viện miền Nam. Đặc biệt từ sau khi ta mở Mặt trận đường 9 - Bắc Quảng Trị (6/1966) đến hết năm 1967, Mỹ cho quân đánh phá Quảng Bình 28.885 lần, trong đó đánh vào hệ thống giao thông 17.359 lần. Chúng luôn thay đổi thủ đoạn và tăng nhịp độ đánh phá. Trước chiến dịch đường 9 là 644 lần/tháng, thì nay là 2.656 lần/tháng. Chúng tăng cường số lượng bom đạn, sử dụng vũ khí mới đã được cải tiến, tăng hiệu quả sát thương, sức phá hoại và mức độ khủng bố tinh thần đối phương. Chúng tập trung đánh vào các mục tiêu trọng điểm như bến phà Xuân Sơn, sông Gianh, Quán Hàu, Long Đại,...<sup>8</sup>

Đánh thắng chiến tranh phá hoại của địch, đảm bảo chi viện chiến tranh cách mạng miền Nam là nhiệm vụ hàng đầu của hậu phương miền Bắc. Ngày 7 tháng 5 năm 1965, Ban Bí thư Trung ương Đảng ra chỉ thị cho các tỉnh trên địa bàn Quân khu 4: “Phải đảm bảo giao thông vận tải trên các trục đường chiến lược, bảo đảm tốt yêu cầu vận chuyển cho các tỉnh ở Quân khu 4”...<sup>9</sup>

Quân và dân Quảng Bình thấu triệt sự chỉ đạo của Trung ương và các cấp bộ đảng Quảng Bình, coi đảm bảo giao thông vận tải thông suốt trong mọi tình huống “là trách nhiệm, là vinh dự của toàn Đảng bộ và quân dân trong tỉnh, không phải chỉ là nhiệm vụ riêng của ngành giao thông vận tải, đòi hỏi mọi người phải sẵn sàng xả thân cứu nước trên mặt trận giao thông vận tải, nêu cao khí thế cách mạng tiến công, đánh địch mà đi, mở đường mà tiến, vượt qua thủy lôi, băng qua bom nổ chậm, phát huy truyền thống xe chưa qua nhà không tiếc, đường không thông không tiếc máu xương, để dù tình huống nào, dù tình hình ác liệt đến đâu vẫn quyết tâm bảo đảm giao thông

---

<sup>6</sup> Tham khảo công trình nghiên cứu điền dã của Thạc sĩ Mai Xuân Toàn, Ban Thi đua - Khen thưởng tỉnh Quảng Bình.

<sup>7</sup> Đặng Phong, *5 đường mòn Hồ Chí Minh*, Nxb Tri thức, Hà Nội, 2008, tr.261.

<sup>8</sup> Quân khu 4, *Dự thảo tổng kết chiến tranh nhân dân đánh thắng chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ (1965-1968)*, tháng 3/1972, Chi cục Lưu trữ tỉnh Quảng Bình, tr.56.

<sup>9</sup> Đảng Cộng sản Việt Nam, *Văn kiện Đảng toàn tập*, Tập 26, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2003, tr.170.

vận tải thông suốt, phục vụ đắc lực chi viện cho tiền tuyến lớn anh hùng đánh thắng địch”<sup>10</sup>.

Để giữ vững giao thông, đảm bảo thông tuyến, các địa phương Quảng Bình đưa ra nhiều biện pháp, áp dụng nhiều sáng kiến. Đó là tổ chức, động viên các thôn, xã, xí nghiệp, công trường, nông trường, lâm trường huấn luyện cho dân quân, tự vệ và thanh niên kỹ năng đơn giản về chữa đường, cứu sập, cứu xe, cứu hàng, gỡ bom nổ chậm; chuẩn bị các điểm tránh đường, các điểm theo dõi, báo động phòng không; chuẩn bị phương tiện, công cụ (cầu/phà); xác lập các phương án dự phòng sẵn sàng thay thế,...

Mỗi tuyến đường lại có cách riêng tự bảo vệ, bảo đảm giao thông.

Trên Quốc lộ 1, dân quân, tự vệ phối hợp với bộ đội phòng không đánh trả máy bay địch ở Phú Hải, cầu Lý Hòa, cầu Mỹ Đức hạ được máy bay địch. Tại những nơi này, lực lượng tại chỗ đã tiến hành lập trận địa giả, nghi binh lừa địch. Quân và dân ta còn mở nhiều đường tránh để giảm tải cho quốc lộ 1 và giảm thiểu tổn thất: đường 22A, 22B, đường Nam bến phà Gianh - tỉnh lộ 2 nối đường 15A, đường Năm Khe (tránh 5 cầu) từ Đồng Hới về Long Đại...

Trên đường 12A, lực lượng tại đây gồm thanh niên xung phong nhiều địa phương, trong đó Đội thanh niên xung phong N.75 Quảng Bình là lực lượng chính. Chỉ tính đến cuối tháng 10 năm 1966, các đơn vị chốt ở Khe Trang, Khe Ve, Cha Lo, Công Trời, Mụ Giạ... đã bị địch đánh 445 trận, ném 4.095 quả bom, trung bình mỗi người chịu 32 quả. Bất chấp hiểm nguy, thanh niên xung phong đã chia thành các tổ, nhóm trực chiến cả ngày, đêm nhằm đánh nhanh chóng thông đường. Chiến sĩ Trần Đức Hà lao lên lặn quả bom nổ chậm ra khỏi lòng đường; đội viên Đinh Thị Thu Nga tiếp đạn, đã nhảy lên mìn pháo thay thế bộ đội pháo thủ bị thương. Chiến đấu và phục vụ chiến đấu dũng cảm, C.759 thuộc đội Thanh niên xung phong N.75 Quảng Bình và tiểu đội trưởng Nguyễn Thị Kim Huê đã được phong tặng danh hiệu Anh hùng.

Trên đường 15A, theo miêu tả của tác giả *Lịch sử Đảng bộ Quảng Bình* là “từ Thanh Lạng, Khe Tang, Khe Ve lên đường chiến lược 12 không ngớt tiếng bom nổ. Phà Xuân Sơn trở thành “túi bom”. Đoạn từ Đá Đẽo qua Troóc vượt “phà Nguyễn Văn Trỗi” đến cây số không (Km0) mỗi ngày có tới 12 đến 16 tốp máy bay đánh phá”<sup>11</sup>. Nơi đây, Khe Rinh là đoạn độc đạo, lại đi qua vùng núi đá vôi, không thể làm đường tránh; mưa lũ phá và địch liên tục đánh phá. Có thời điểm chúng đánh mỗi ngày 10 trận và kéo dài liên tục trong suốt 75 ngày đêm<sup>12</sup>. Có thời đoạn, khúc đường dài 500m này tắc hàng tuần lễ. Bộ đội, thanh niên xung phong, công nhân giao thông Quảng Bình... kiên cường bám trụ, chịu nhiều tổn thất. Một phương thức được lựa chọn, đó

---

<sup>10</sup> Nghị quyết 12 của Thường vụ Tỉnh ủy Quảng Bình. Dẫn theo luận văn Thạc sĩ của Mai Xuân Toàn, *Đường Hồ Chí Minh trên đất Quảng Bình trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước 1959-1975*, Lưu Trung tâm Học liệu Đại học Huế, 2008.

<sup>11</sup> Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh Quảng Bình, *Lịch sử Đảng bộ Quảng Bình (1954-1975)*, Tập 2, Thường vụ Tỉnh ủy Quảng Bình xuất bản, 2000, tr. 245.

<sup>12</sup> Sở Giao thông Vận tải Quảng Bình, *Lịch sử Giao thông vận tải Quảng Bình 1985-1999*, Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội, 1999, tr.159-160.

là lên ép để dịch đường vào sườn núi, 3 đại đội của Công trường 050 gồm 480 công nhân bám trụ mặt đường. “Trung đội quyết tử” gồm 30 đảng viên và đoàn viên thanh niên ưu tú sản xuất đá ngay trên trận địa, dịch đường và tạo đá học khắc phục sự cố. Qua 75 ngày đêm, khe Rinh được thông xe. Đường 20 Quyết Thắng, như đã đề cập ở trên, bị địch tập trung đánh phá ác liệt và dai dẳng, nhất là vào các đầu mối, giao điểm vượt sông, đèo dốc. Khu vực vượt sông Ta Lê gồm ngầm A, ngầm B, ngầm C, đỉnh đường A, cua chữ A, vách đá 85,... Tại khu vực Chà Là có ngày chúng cho 15-20 lần/chiếc B-52 thả bom rải thảm và trên 40 lần/chiếc máy bay cường kích ném nhiều loại bom, kể cả bom dẫn la-de và rải chất độc hóa học<sup>13</sup>. Tại Đường 20, người trước ngã, người sau thay thế với quyết tâm: “Sống bám cầu đường, chết kiên cường dũng cảm”, “Tất cả vì miền Nam ruột thịt! Tất cả để chiến thắng!”. Đường 20 trở thành đường Quyết thắng là nhờ các cấp ủy đảng, chính quyền và đồng bào Quảng Bình tạo mọi điều kiện và tích cực tham gia.

Đại tá Nguyễn Dân, đương thời là Chính ủy các binh trạm 14, 26, 16 kể lại: "Thực tế cho thấy nếu chính quyền các cấp tỉnh, huyện, xã và nhân dân địa phương nơi tuyến đường đi qua không tạo điều kiện giúp đỡ thì dù cho bộ đội vận tải có đông đảo đến mấy cũng không thể đưa quân, đưa hàng lên phía trước được nhiều như vậy. Thôn Cù Lạc thuộc xã Sơn Trung, ven đường 20 bị máy bay Mỹ ném bom đốt cháy, san thành bình địa bốn lần, hàng trăm người bị chết, nhưng sau mỗi lần như vậy, dân làng lại dựng nhà, bám trụ, làm bến, kho nhận chuyển hàng giúp đỡ bộ đội hết sức mình... Suốt 10 năm, gần như ngày nào cũng như vậy, từ 1 giờ đến 3 giờ sáng, các gia đình lại đón khách bộ đội, dành cho cán bộ, chiến sĩ chỗ ăn, chỗ ngủ"<sup>14</sup>. Cuối năm 1970, Đại tướng Võ Nguyên Giáp vào thăm và làm việc với lãnh đạo Quảng Bình, chứng kiến khí thế chiến đấu của quân và dân ta tại Quảng Bình, đã đánh giá: “Đường 20 - Quyết thắng là một kỳ công, kỳ tích, kỳ quan do ý chí vì độc lập tự chủ của chiến sĩ và thanh niên xung phong làm nên”<sup>15</sup>.

Trên các tuyến đường thủy, mật độ sông suối dày đặc, chiến tranh phá hoại của địch và mưa lũ càng làm tăng khó khăn cho việc đảm bảo giao thông vận tải ở Quảng Bình. Ngày 25 tháng 11 năm 1965, Liên bộ Quốc phòng và Giao thông có chủ trương quân sự hóa trong vượt sông. Quảng Bình lập Tổng đội vượt sông bên cạnh Ty Giao thông để chỉ huy các bến phà. Được tổ chức theo tính chất quân sự, mỗi huyện đội chuyên trách chỉ đạo - chỉ huy một đến vài bến/cầu quan trọng. Để sẵn sàng cơ động phương tiện, giải quyết tình huống, mỗi bến phà được bố trí 2 bến chính và từ 2-3 bến phụ (riêng Ròn lúc cao điểm có 4 bến). Bà con địa phương dũng cảm và tận tình phục vụ chiến đấu. Dân quân, phụ nữ và cả các cháu thiếu niên chèo đò tiếp đạn, tải thương, đưa cơm, chở lá ngụy trang... Bí thư Đảng ủy xã Văn Hóa đang ốm vẫn động viên và

---

<sup>13</sup> Nhiều tác giả, *Đường 20 quyết thắng*, Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội, 1999, tr.136.

<sup>14</sup> Xem *Mặt trận giao thông vận tải trên địa bàn Quân khu IV trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước*, Sđd, tr.455-456.

<sup>15</sup> Dẫn theo Ban 67 (Tổng Công ty Xây dựng công trình 5), *Cùng năm tháng với những con đường*, Nxb Đà Nẵng, 2001, tr.19-20.

chỉ huy hơn 100 dân quân phục vụ chiến đấu; Các em Phương Liên và Minh Thục (xã Cảnh Hóa) và cụ Lê Văn Hiến (xã Quảng Phúc) chèo đò, lội sông tải thương.

Địch càng đánh phá ác liệt, quân và dân ta càng nảy ra nhiều sáng kiến. Đó là ghép 2 thuyền đánh cá, hoán cải thành chiếc phà, có thể tháo rời cất giấu ban ngày và ghép lại vào ban đêm; là làm chiếc “phà chìm”, có bộ phận bơm nước chìm phà ban ngày và ban đêm rút nước ra cho phà nổi. Ở bến Xuân Sơn thì ghép cầu phao quân sự, ban ngày kéo vào động Phong Nha cất giấu, ban đêm lại đưa ra hoạt động... Ở Nhật Lệ, quan sát thấy mỗi khi pháo từ Hạm đội 7 bắn vào làm kích nổ nhiều bom nổ chậm, bom từ trường do chính quân Mỹ thả, Tỉnh đội Quảng Bình đã dùng cối 120ly bắn xuống khu vực có bom để kích nổ, phá bom, dọn bãi.

Đảm bảo mạch máu giao thông vận tải thông suốt ở chặng cuối chi viện chiến tranh cách mạng miền Nam là nhiệm vụ chính của Quảng Bình, tỉnh nhà còn là hậu phương trực tiếp của tiền tuyến lớn. Như thế, việc bảo quản, lưu giữ và bảo vệ để chuyên hàng đến đích là đặc biệt quan trọng. Nghị quyết của Tỉnh ủy Quảng Bình (cuối tháng 5 năm 1965) chỉ rõ: “Chi viện cho miền Nam là nhiệm vụ hàng đầu của tỉnh ta, ... Ở vào vị trí tiếp giáp của chiến trường miền Nam, là địa bàn để chuyển tiếp mọi chi viện của miền Bắc cho miền Nam, cho nên tỉnh ta có nghĩa vụ không những phải trực tiếp góp phần của cả miền Bắc cho miền Nam, mà còn có trách nhiệm nặng nề to lớn phải đảm bảo mọi vận chuyển vào miền Nam được thông suốt, nhanh chóng, an toàn”<sup>16</sup>.

Tại Quảng Bình, ngoài các kho hàng chính, hầu như địa phương nào cũng là nơi cất giấu hàng hóa. Hàng vào đến sông Gianh được bốc xếp xuống bên bãi bờ Bắc, gạo, vải, phuy xăng, hòm đạn, ... chất đống khắp nơi để trở thành mục tiêu của máy bay Mỹ; lực lượng tại chỗ có nhiệm vụ đưa hàng xuống thuyền chờ sang bờ Nam trước khi trời sáng. Xác định rõ trách nhiệm, Huyện ủy Quảng Trạch đề ra nguyên tắc quản lý “Đảng ủy xã là chủ hàng, dân quân là công nhân bốc xếp, nền nhà dân là kho hàng”. Người dân khu 4, người dân Quảng Bình đã tự xác định và hình thành thói quen: “Cho không lấy, thấy không xin, của công giữ gìn, của rơi trả lại”<sup>17</sup>.

Nhà nhà, người người đều sẵn sàng cất giữ, bảo quản, bảo vệ hàng. Ở xã Quảng Thuận (Bắc sông Gianh) và các xã Quảng Phúc, Quảng Phong, Quảng Trường, Cảnh Hóa, trong các nhà dân, đôi khi là dưới lùm cây, bên bờ rào ... đều trở thành bãi chứa hàng với sự che chắn, nguy trang kín đáo. Tháng 7 năm 1966, 10 xe vận tải qua đường Võ Ninh (Quảng Ninh), bị máy bay Mỹ đánh chặn, đường hỏng nặng. Đảng ủy xã Võ Ninh một mặt huy động nhân dân nguy trang, giấu xe và họp bàn tìm cách thông đường và chỉ đạo “Xe chưa qua, nhà không tiếc”. Bí thư Đảng ủy Phạm Đình Dương tự tay dỡ nhà mình đầu tiên lấy vật liệu lót đường. Chị Trần Thị Mai (thôn Trúc Ly), chồng đang chiến đấu ở miền Nam cũng tự nguyện dỡ nhà lấy nguyên liệu lấp hố bom. Theo gương những người đi trước, nhiều gia đình xung phong hiến nhà cho việc giải

---

<sup>16</sup> Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh Quảng Bình (1965), *Nghị quyết của Tỉnh ủy về những chuyển biến mới của tình hình trong 6 tháng đầu năm và nhiệm vụ trước mắt của tỉnh ta*, Phòng Lưu trữ Tỉnh ủy Quảng Bình, tr.13.

<sup>17</sup> Tham khảo Thạc sĩ Mai Xuân Toàn: *Đường Hồ Chí Minh trên đất Quảng Bình...*, Luận văn đã dẫn đầu tiên.

phóng mặt bằng đường. Đảng ủy và Ủy ban xã phải làm công tác tư tưởng cho dân và chọn ra 37 gia đình. Từ Võ Ninh, tinh thần của khẩu hiệu hành động “Xe chưa qua nhà không tiếc” lan nhanh ra cả tỉnh và nhiều địa phương khác. Trên 150 gia đình ở xã Đức Trạch và Hải Trạch (Bố Trạch) tình nguyện dỡ nhà lấy vật liệu đảm bảo thông xe.

Trong lao động vất vả và chiến đấu căng thẳng, đêm đêm, tại nhiều trọng điểm, các binh trạm... lại diễn ra sinh hoạt văn nghệ, “tiếng hát át tiếng bom”. “Diễn viên là những người lính công binh, nam nữ thanh niên xung phong gạt vôi bùn đất trên đầu... đôi khi có cả văn công Tổng cục chính trị, văn công Quảng Bình; diễn viên, khán giả không ranh giới”<sup>18</sup>.

Luôn bám sát diễn biến của chiến trường miền Nam, đảm bảo vận chuyển đáp ứng yêu cầu chiến đấu là ý thức thường trực của Quảng Bình. Đường bộ gặp khó khăn, quân và dân ta tăng cường sử dụng đường biển. Đầu tháng 3 năm 1968, dù gặp tổn thất, mũi đường biển đã kịp thời đưa được 4 thuyền vũ khí, đạn dược tới bộ đội đang chiến đấu ở chiến trường Đông Quảng Trị, chặn tuyến hậu cần Cửa Việt - Đông Hà chi viện tập đoàn cứ điểm Khe Sanh của Mĩ.

Từ tháng 4 năm 1968, Mĩ tuyên bố xuống thang chiến tranh nhưng tập trung đánh phá dữ dội vùng “cán soong”. Đường bị chặt, xe bị tắc và hàng chi viện ứ đọng, lực lượng trực thông tuyến lúng túng. Chỉ đạo tháo gỡ khó khăn, ngày 21 tháng 7 năm 1968, Đại tướng Võ Nguyên Giáp chỉ thị cho Bộ Tư lệnh Quân khu IV, xác định đảm bảo giao thông vận tải thông suốt là nhiệm vụ trung tâm đột xuất thời gian này và yêu cầu tìm mọi giải pháp khắc phục khó khăn. Ngày 2 tháng 8 năm 1968, Ban Bí thư Trung ương Đảng quyết định thành lập Bộ Tư lệnh đảm bảo giao thông vận tải ở Khu IV, các tỉnh có ban bảo đảm giao thông vận tải, với nhiệm vụ “tổ chức và chỉ huy toàn bộ công tác bảo đảm giao thông và vận tải thời chiến trong khu vực Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình và Vĩnh Linh... chỉ đạo công tác đánh địch, điều chỉnh các lực lượng phòng không không quân để hạn chế phá hoại của máy bay địch. Bảo vệ các trọng điểm giao thông vận tải, bảo vệ tốt các nơi cất giấu phương tiện vận tải, phương tiện vượt sông, các kho chân hàng, bảo vệ đường xá và cầu cống”<sup>19</sup>.

Xăng dầu là mặt hàng chiến lược đóng vai trò có ý nghĩa quyết định trong vận tải hiện đại và trong chiến đấu của bộ đội. Đến ngày 5 tháng 8 năm 1968, xăng dự trữ của Đoàn 559 chỉ còn đủ cho 800 xe ô tô chạy một chuyến. Đồng chí Tư lệnh Binh đoàn Trường Sơn - Đồng Sĩ Nguyên điện báo cáo Bộ Quốc phòng: “Do thiếu xăng, xe phải ngừng hoạt động. Nếu không chuyển lương thực vào sẽ có nguy cơ hàng vạn quân bị chết đói”<sup>20</sup>.

Chấp hành mệnh lệnh của Bộ Quốc phòng, Tổng cục Hậu cần (bộ phận tiền phương) và Bộ Tư lệnh Quân khu IV đã điều động lực lượng tăng cường cho Binh trạm 14, trong đó có 2 tiểu đoàn thuộc Tinh đội Quảng Bình. Binh trạm 14 và lực

---

<sup>18</sup> Thiếu tướng Võ Sờ, *Đường về đất mẹ*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội, 2000, tr.107.

<sup>19</sup> Đảng Cộng sản Việt Nam, *Văn kiện Đảng toàn tập*, Tập 29, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2004, tr.246.

<sup>20</sup> Dẫn theo Sở Giao thông Vận tải Quảng Bình: *Lịch sử Giao thông vận tải tỉnh Quảng Bình 1885-1999*, Nxb Giao thông Vận tải, Hà Nội, 1999, tr.213.



lượng tăng cường mở đợt ra quân với quyết tâm: “Dẫu cho đầu đội tọa độ, chân đạp thủy lôi, không phút nghỉ ngơi, đưa hàng ra phía trước”, “Tất cả vì sự sống của con đường”. Các phuy xăng đã được chằng buộc, néo lại và cán bộ, chiến sĩ ngâm mình dưới nước kéo ngược sông Son, ngược suối Tràng An. Xăng đã chảy, máu đã đổ do đánh phá của địch, nhưng dòng xăng đã tới đích.

Năm thời cơ quân Mĩ ngừng bắn phá miền Bắc, Trung ương chủ trương mở một chiến dịch vận tải lớn. Chiến dịch vận tải đặc biệt mang mật danh VT5 (vận tải tranh thủ Mĩ xuống thang), dự kiến thực hiện trong 3 tháng, lượng hàng hóa bằng cả năm trước ra đời. Chính phủ chỉ thị cho Quảng Bình chuyển tiếp 12 vạn tấn hàng được đưa từ miền Bắc vào chiến trường<sup>21</sup>.

Quảng Bình khẩn trương kiện toàn tổ chức bộ máy giao thông vận tải: bổ sung thành viên Ban đảm bảo giao thông vận tải, lập 2 trạm tiếp nhận hàng hóa, xác định cung đường vận chuyển, phân công (phối hợp Đoàn 559), Quảng Bình đảm nhiệm phía Đông, phía Tây thuộc các Bình trạm 12, 14 và 16. Các lực lượng của tỉnh gồm hàng vạn cán bộ, công nhân, viên chức thuộc các cơ quan, xí nghiệp, học sinh và nhân dân được tổ chức thành đội chuyên trách bốc vác, chuyển tải, sửa chữa và mở rộng kho hàng, bến bãi. Trong đợt này, toàn tỉnh đã huy động được 6 vạn ngày công cùng hầu hết các phương tiện vận tải, tiếp nhận và chuyển giao được 13,2 vạn tấn hàng hóa, vượt chỉ tiêu Chính phủ giao hơn một vạn tấn<sup>22</sup>. Tiêu biểu là nhân dân xã Hải Trạch (Bố Trạch) tự nguyện tháo dỡ 700 ngôi nhà, đình, chùa lấy 1.200m<sup>3</sup> gạch đá, chặt cây cối,... đưa đến sông Lý Hòa, tạo ngầm vượt sông dài 100m cho xe qua lại.

### **3. Giao thông vận tải Quảng Bình thể hiện những đặc trưng nổi bật của đường Hồ Chí Minh, là biểu tượng của chủ nghĩa anh hùng cách mạng và trao truyền kinh nghiệm giữ nước phong phú**

Lịch sử chống ngoại xâm hàng ngàn năm của dân tộc ta và lịch sử chiến tranh của loài người, chưa thấy con đường chi viện chiến lược nào độc đáo, đặc sắc như đường Hồ Chí Minh trong kháng chiến chống Mĩ, cứu nước. Dù đó là đường mà Đại đế A-lếch-xăng-đrơ (thời cổ đại), xuất phát từ Ma-kê-đô-ni-a, qua Ai Cập, Ba Tư tới Ấn Độ, dài hơn 10.000km; là đường hành quân của Na-pô-lê-ông đi xâm lược nước Nga; là tuyến đường bộ (thay thế vận tải đường không từ bắc Ấn Độ) mà Mĩ và Anh, từ 1939 mở từ Mi-an-ma sang Côn Minh, toàn tuyến dài hơn 2.000km, viện trợ cho lực lượng kháng chiến của Tưởng Giới Thạch... Đây là những đường đơn tuyến, đơn hướng, một chiều và thời gian hoạt động không dài. Đường Hồ Chí Minh với 6 hệ thống trục dọc (có tài liệu ghi là 5) và 13 hệ thống trục ngang, tỏa chiều dài gần 20.000km, qua 12 tỉnh Việt Nam và 8 tỉnh của nước bạn Lào, Campuchia, với mọi địa hình phức tạp. Đường Hồ Chí Minh có quy mô lớn, thời gian dài (16 năm), ở đó hoạt

---

<sup>21</sup> Hùng Sơn - Lê Khai chủ biên, *Đường Hồ Chí Minh qua Bình Trị Thiên*, Nxb Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 1992, tr. 122.

<sup>22</sup> Theo Lại Văn Ty, *Tuyến lửa những năm tháng sôi động*, Sở Giao thông Vận tải Quảng Bình xuất bản, 1993, tr.144.

động ngăn chặn của địch và chống ngăn chặn của quân và dân ta diễn ra vô cùng quyết liệt. Cùng một số tỉnh trên địa bàn Quân khu 4, theo một số tác giả, Quảng Bình là một trong những “trung tâm”<sup>23</sup> thu nhỏ, hàm chứa và phản ánh đầy đủ những đặc trưng, ý nghĩa và bài học kinh nghiệm của đường Hồ Chí Minh lịch sử.

Trong chỉ đạo chiến tranh, Bộ Chính trị Trung ương Đảng sớm quyết định mở đường chiến lược đưa sức mạnh của hậu phương lớn miền Bắc vào chiến trường miền Nam. Đại tướng Võ Nguyên Giáp, một trong số các vị lãnh đạo, chỉ huy, kiến trúc sư đầu tiên<sup>24</sup> của con đường, khẳng định “đó là một trong những nhân tố có ý nghĩa chiến lược quyết định đưa cuộc kháng chiến vĩ đại của dân tộc ta đến thắng lợi hoàn toàn”<sup>25</sup>.

Đường mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh vĩ đại đi qua Quảng Bình (cùng Vĩnh Linh) ở phần cuối hậu phương miền Bắc, nơi trực tiếp với tiền tuyến lớn miền Nam. Chính kẻ địch là quân Mĩ với vũ khí trang bị hiện đại và vị thế, điều kiện địa - tự nhiên, Quảng Bình - Trường Sơn khiến nhiệm vụ chiến đấu và lao động của quân và dân ta ở đây đặc biệt gay go, quyết liệt.

Vượt qua mọi gian khó, hi sinh, phối hợp với các đơn vị bạn, Quảng Bình đã kiến tạo nên *một hệ thống đường giao thông đáp ứng yêu cầu vận tải chiến lược*. Có con đường khởi thủy là lối mòn chỉ có thể gửi thồ, đã thành một hệ thống gồm một trục dọc và 4 trục ngang, vượt khẩu đáp ứng yêu cầu “lật cánh” sang Tây Trường Sơn, chuyển sang phương thức vận tải bằng cơ giới, tạo bước nhảy vọt về công tác vận tải. Có cả đường được rải nhựa đảm bảo lưu thông hai chiều; đường biển dài 116km có 5 cửa biển được bố trí cho tàu thuyền ra vào; ba tuyến sông được sử dụng vận tải (Roòn, Gianh và Nhật Lệ); đoạn đường ống xăng dầu thuộc tuyến Vinh - Ka Vát. Các tuyến đường được thiết kế nhằm giảm thiểu hiệu quả đánh phá của địch, như nhận xét của sử gia Mĩ A. Sơ-le-xin-gơ: “Nó là một trận đồ bát quái gồm những mạng lưới đường xuyên qua rừng rậm”<sup>26</sup>.

Quảng Bình còn là *nơi đặt các chân hàng, kho hàng, cất giữ, bảo vệ, bảo quản hàng*. Cùng hàng trăm kho hàng gửi trong dân, có 3 tổng kho của các binh trạm 12, 14 và 16 thuộc Đoàn 559. Đây thật sự là hậu phương chiến tranh nhân dân, một căn cứ hậu cần - quân sự.

Quảng Bình còn được *đặt các sở chỉ huy* của Bộ Tư lệnh Bộ đội Trường Sơn (sở chỉ huy cơ bản, sở chỉ huy tiền phương và sở chỉ huy lâm thời); sở chỉ huy nhiều chiến dịch cùng đặt tại đây (Bộ Tư lệnh Mặt trận B5, Bộ Tư lệnh chiến dịch Đường 9 - Nam Lào, Trị Thiên...). Quân và dân Quảng Bình cùng các đơn vị bạn đã đưa đón, bảo vệ

---

<sup>23</sup> Đinh Hữu Cường, “*Quảng Bình - Điểm khởi đầu tuyến chi viện chiến lược 559...*”, in trong *Mặt trận giao thông vận tải trên địa bàn Quân khu IV*, Sđd, tr.283.

<sup>24</sup> Xem Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam - Tạp chí Xưa & Nay: *Đại tướng Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp với Sử học Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2010, tr.304.

<sup>25</sup> Quân đội nhân dân Việt Nam/ Bộ Tư lệnh Binh đoàn 12 và Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam, *Đường Hồ Chí Minh một sáng tạo chiến lược của Đảng*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội, 1999, tr.18.

<sup>26</sup> A. Sơ-le-xin-gơ, *Một di sản cay đắng, Việt Nam và nền dân chủ Mĩ 1941-1966*, Luân Đôn, 1967, tr.46.

an toàn các vị lãnh đạo Đảng, Chính phủ và các vị tướng lĩnh đến thăm và làm việc tại địa phương.

*Quảng Bình là chiến trường trong chiến trường lớn - trọng yếu - Trường Sơn*<sup>27</sup>. Cùng tham gia chiến đấu, hiệp đồng và chiến đấu, Quảng Bình đã tiến hành hàng ngàn trận đánh máy bay, hàng trăm trận đánh tàu chiến, hàng chục trận bao vây, truy bắt gián điệp, biệt kích Mỹ và chính quyền Sài Gòn; bắn rơi, bắn cháy, bắn chìm 86 tàu chiến, 704 máy bay, bắt sống và tiêu diệt 46 toán gián điệp, biệt kích<sup>28</sup>.

Tính chung, để đảm bảo giao thông vận tải thông suốt của đường Hồ Chí Minh qua địa bàn, quân và dân Quảng Bình đã góp trên ba triệu ngày công đào hầm, làm trận địa phục vụ chiến đấu, trên ba triệu ngày công phục vụ bốc dỡ, vận chuyển... phục vụ giao thông vận tải, chuyển hơn một triệu bảy mươi vạn tấn hàng các loại giao cho các binh trạm của Đoàn 559 đưa vào chiến trường.

Trong quá trình lao động và chiến đấu mở và bảo vệ đường, bảo đảm giao thông thông suốt, từ tinh thần yêu quê hương đất nước sâu sắc và nồng nàn, *Quảng Bình lại sáng lên tám gương tập thể, cả tỉnh và toàn thể cộng đồng các dân tộc anh em về chủ nghĩa anh hùng cách mạng*. Nhiều tên đất, tên người mãi mãi được tôn vinh, biết ơn và nhớ ơn vì những công hiến, hy sinh cho quê hương, đất nước. Đó là những địa danh dọc theo các đường quốc lộ 1, 10, 12A, 20, 15A: phà Gianh, Quán Hàu, Long Đại, Xuân Sơn, Khe Rinh, Cổng Trời, đèo Mụ Giạ, Cự Nẫm, Thanh Khê, Mỹ Đức...; những đơn vị, tên người như các phân đội nữ dân quân trực chiến Võ Ninh, Xuân Ninh, Phong Thủy, Tiến Hoá và đặc biệt Tiểu đội nữ pháo binh Ngự Thủy...; rồi mẹ Suốt, chiến sĩ Trần Đức Hè, đại đội phó Trần Thị Tình, đội viên Đinh Thị Thu Nga...

Lao động và chiến đấu trong chiến tranh cách mạng, vì sự nghiệp cách mạng bảo vệ Tổ quốc và giải phóng dân tộc, người Quảng Bình đề ra những khẩu hiệu thấm đẫm tư tưởng cách mạng tiến công, chỉ dẫn hoạt động trong kháng chiến và ẩn chứa triết lý sống trong tương lai, vì sự nghiệp chính nghĩa, vì dân, vì nước. Đó là “Đánh địch mà đi, mở đường mà tiến!”, “Xe chưa qua, nhà không tiếc, đường không thông, không tiếc máu xương”, “Nhường nhà để hàng, nhường làng giấu xe”, ... Những khẩu hiệu ra đời từ thực tiễn chiến đấu và đi vào các Nghị quyết của cấp ủy một cách trang trọng, trách nhiệm<sup>29</sup>.

Qua thực tiễn lao động và chiến đấu, Quảng Bình tôi luyện nên lớp người mới, cách mạng trong tư tưởng, khoa học trong tư duy và phong cách lao động, công tác. Đây chính là thành quả quý giá trong giáo dục con người, trao truyền mãi về sau. Báo cáo Tổng kết trong Hội nghị Tỉnh ủy ngày 20 tháng 3 năm 1967 viết: “Trải qua 10 năm xây dựng... nhân dân Quảng Bình đã tôi luyện cho mình sự nhất trí về chính trị và tinh thần, củng cố lòng yêu nước và yêu chủ nghĩa xã hội... thể hiện bằng hoạt

---

<sup>27</sup> Đồng Sĩ Nguyên, *Đường xuyên Trường Sơn*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội, 1999, tr.374.

<sup>28</sup> Theo Thiếu tướng Cao Lương Bằng, bài in trong *Đường Hồ Chí Minh một sáng tạo chiến lược của Đảng*, Sđd, tr.207.

<sup>29</sup> Xem *Dự thảo Nghị quyết 12 của Thường vụ Tỉnh ủy Quảng Bình*, Lưu Trung tâm Lưu trữ Quảng Bình.

## Phần II:

### QUẢNG BÌNH TRONG GIAI ĐOẠN TỪ TIỀN SỬ ĐẾN LỊCH SỬ CŨ - TRUNG ĐẠI

---

động cách mạng cụ thể, bằng khí thế chiến đấu, phục vụ chiến đấu và đẩy mạnh sản xuất”<sup>30</sup>.

Công cuộc đảm bảo mạch máu giao thông vận tải ở Quảng Bình trong chống Mỹ, cứu nước cũng gọi ra nhiều *kinh nghiệm* giải quyết tình huống và cả cho xây dựng cơ bản quê hương, đất nước trong thời bình. Từ nội dung vĩ mô như xây dựng và củng cố nhân tố chính trị tinh thần, xây dựng thế trận chiến tranh nhân dân, thế trận quốc phòng toàn dân và an ninh nhân dân, sẵn sàng ứng xử khi hữu sự; đến những lĩnh vực cụ thể trong xây dựng hệ thống giao thông hợp lý, sẵn sàng những phương án tình thế hoặc cơ bản, trong chiến tranh và thời bình với thiên tai. Là thấu triệt tinh thần chủ động, sáng tạo “Dĩ bất biến ứng vạn biến” như Bác Hồ đã dạy và như Quảng Bình đã ứng xử trong đảm bảo giao thông vận tải thời chiến.

Vượt qua bao gian khó, hi sinh, động viên và tổ chức được toàn thể cộng đồng các dân tộc tại địa phương; có sự giúp đỡ và hiệp đồng chặt chẽ của các ban, ngành Trung ương, Quân khu IV và của các đơn vị quân đội, trung tâm là Binh đoàn Trường Sơn, Quảng Bình đã góp phần đặc biệt quan trọng đánh bại hoạt động ngăn chặn của đối phương. E. I-a-mô-lin-xki, chuyên gia lập kế hoạch của Lầu Năm Góc thừa nhận: “Nhóm chúng tôi cố tìm hiểu việc đánh bom những con đường này<sup>31</sup> có thể làm thay đổi kết quả như thế nào. Điều chúng tôi đã kết luận, sau khi thử hết mọi cách mà chúng tôi có thể nghĩ ra được, là không có cách nào”<sup>32</sup>.

Quân và dân Quảng Bình đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ có một không hai trong lịch sử, đảm bảo huyết mạch giao thông, chuyển sức mạnh vào chiến trường, thực hiện trọn vẹn lời dạy của Bác Hồ khi Người về thăm và làm việc ở Quảng Bình: “Nếu kẻ địch có hành động gì... thì Quảng Bình, Vĩnh Linh... phải đánh thắng chúng trước hết”.

---

<sup>30</sup> Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo tổng kết năm 1966 trong Hội nghị Tỉnh ủy ngày 20/3/1967*, lưu Phòng Lưu trữ Tỉnh ủy Quảng Bình.

<sup>31</sup> Tức đường Hồ Chí Minh.

<sup>32</sup> Dẫn theo Mai-con Mác Lia, *Việt Nam cuộc chiến tranh mười nghìn ngày*, Nxb Sự thật, Hà Nội, 1990, tr.144.