

## **BẢO ĐẢM GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT TRONG CHỐNG CHIẾN TRANH PHÁ HOẠI LẦN THỨ NHẤT CỦA MỸ (1965-1968)**

**TS. DUY THỊ HẢI HƯỜNG**

**Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Việt Nam**

**Tóm tắt:** Với mục đích “đẩy lùi miền Bắc trở về thời kỳ đồ đá”, ngăn cản sự chi viện của miền Bắc cho chiến trường miền Nam, từ năm 1965, đế quốc Mỹ cho máy bay ném bom miền Bắc mở đầu cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất (1965-1968). Trong tổng số bom đạn máy bay Mỹ ném xuống miền Bắc, hệ thống giao thông vận tải là mục tiêu chính, chiếm trên 50%. Song, giao thông vận tải nói chung và giao thông vận tải đường sắt nói riêng, không những không bị uy hiếp mà còn hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ chiến đấu chống chiến tranh phá hoại, đảm bảo giao thông thông suốt, vận chuyển hàng hóa, vũ khí và lực lượng vào chiến trường miền Nam, đánh thắng giặc Mỹ xâm lược.

Bài viết này sẽ góp phần làm rõ hơn công tác bảo đảm giao thông vận tải đường sắt trong chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất của Mỹ (1965-1968).

**Từ khóa:** giao thông vận tải, đường sắt, chiến tranh phá hoại lần thứ nhất, đế quốc Mỹ

### **1. Chủ trương của Đảng về chuyển hướng ở miền Bắc và việc đảm bảo giao thông vận tải trong thời chiến**

Ngày 07/02/1965, Mỹ cho máy bay ném bom bắn phá Vĩnh Linh, thị xã Đồng Hới, Chấp Lễ (Quảng Bình) mở đầu cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất ở miền Bắc Việt Nam.

Trước tình hình chiến tranh lan rộng ra cả nước, từ ngày 25 đến ngày 27/3/1965, Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khóa III) họp Hội nghị lần thứ 11 (phiên họp đặc biệt) ra Quyết nghị về tình hình và nhiệm vụ của cách mạng hai miền Nam - Bắc. Sau khi phân tích sâu sắc tình hình cách mạng của hai miền, Hội nghị chỉ rõ: “với những âm mưu và hành động mới của đế quốc Mỹ, tình hình một nửa nước có chiến tranh, một nửa nước có hòa bình, đã biến thành *tình hình cả nước có chiến tranh* với hình thức và mức độ khác nhau ở mỗi miền; trong cuộc chiến tranh cách mạng yêu nước của nhân dân cả nước chống đế quốc Mỹ, miền Nam vẫn là *tiền tuyến lớn*, miền Bắc vẫn là *hậu phương lớn*”<sup>1</sup>.

Hội nghị đề ra nhiệm vụ của miền Bắc là: “tiếp tục xây dựng chủ nghĩa xã hội, kết hợp chặt chẽ xây dựng kinh tế và tăng cường quốc phòng, kiên quyết bảo vệ miền Bắc, đánh thắng cuộc chiến tranh phá hoại và phong tỏa bằng không quân của địch... ra sức động viên lực lượng của miền Bắc chi viện cho miền Nam; ra sức giúp đỡ cách mạng Lào”.

Để thực hiện nhiệm vụ đó, Hội nghị chủ trương miền Bắc chuyển hướng trên mọi mặt công tác, gồm chuyển hướng về tư tưởng và tổ chức; chuyển hướng xây dựng kinh tế sang thời chiến; tăng cường tiềm lực quốc phòng đáp ứng cho nhiệm vụ chiến đấu ở cả hai miền Nam-Bắc. Về công tác giao thông vận tải, Hội nghị nhấn mạnh: “Đứng trước những yêu cầu lớn và khẩn trương của nhiệm vụ mới, nhiệm vụ của giao thông vận tải rất nặng nề. Phải đảm bảo giao thông thông suốt giữa các khu vực quan trọng về kinh tế và quốc phòng; bảo đảm những yêu cầu vận chuyển của quân đội; bảo đảm liên vận và vận tải nội địa, nhất là các hàng chủ yếu như lương thực, thực phẩm, nhiên liệu, kim khí, thiết bị..., đồng thời vẫn phải đáp ứng nhu cầu về sơ tán, về đi lại của nhân dân; phải giữ vững sự liên lạc giữa trong nước và ngoài nước, giữa trung ương và địa phương”<sup>2</sup>.

Hội nghị chỉ ra phương hướng cho ngành giao thông vận tải trong những năm miền Bắc có chiến tranh, trong đó có giao thông vận tải đường sắt, là “mở rộng và cải tạo con đường Mục Nam Quan - Đồng Đăng - Kép; xây dựng ga chuyên tải; nghiên cứu xây dựng các đường Kép - Mông Dương; xúc tiến xây dựng đường Vinh - Tân Ấp; mở rộng một số ga; tăng thêm đầu máy, toa xe chuyên dụng; tăng dự trữ về đầu máy, toa xe, dầm cầu, ray... và hầm cắt giáau đầu máy; chuẩn bị một số cầu nối, đề phòng một số cầu đường sắt bị oanh tạc”<sup>3</sup>.



Tiếp sau Hội nghị Trung ương lần thứ 11 (Khóa III), Đảng và Nhà nước ban hành nhiều văn bản, nghị quyết nhằm chỉ đạo tốt nhất công tác đảm bảo giao thông vận tải trong thời chiến.

Ngày 07/5/1965, Ban Bí thư Trung ương Đảng và Thường vụ Hội đồng Chính phủ đã quyết định về một số vấn đề trong công tác giao thông, vận tải ở các tỉnh khu IV: *nhấn mạnh phải bảo đảm giao thông vận tải trên các trục đường chiến lược, bảo đảm yêu cầu vận chuyển cho các tỉnh khu IV; tìm mọi cách đảm bảo qua lại các bến phà như làm cầu phao, cầu tạm, đường ngầm, đường tránh...; tổ chức các trạm dân quân địa phương, tổ chức đội thanh niên xung kích để kịp thời sửa chữa cầu, phà bị hỏng và bốc dỡ hàng hóa; lập ban giao thông vận tải các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Vĩnh Linh.*

Ngày 21/6/1965, Thủ tướng Chính phủ ra Chỉ thị số: 71-TTg thành lập lực lượng Thanh niên xung phong chống Mỹ, cứu nước (lực lượng tập trung) nhằm huy động sức mạnh to lớn của thanh niên nam, nữ ở miền Bắc cho mặt trận giao thông vận tải trên các tuyến đường trọng yếu.

Để tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác giao thông vận tải, Ban Bí thư ban hành Nghị quyết số: 143-NQ/TW, ngày 30/6/1966 quyết định bỏ Đảng đoàn Bộ Giao thông vận tải và thành lập Đảng ủy Giao thông vận tải trung ương, đặt dưới sự lãnh đạo trực tiếp của Ban Chấp hành Trung ương Đảng và Trung ương giao cho Ban Công nghiệp Trung ương trực tiếp theo dõi và giúp đỡ.

Tháng 10/1965, Hội đồng Chính phủ ra quyết định thành lập Ban Điều hòa giao thông Trung ương, Ban Điều hòa giao thông các tỉnh, huyện, các khu vực trọng điểm dọc theo tuyến giao thông huyết mạch; thành lập Ban Bảo đảm giao thông các tỉnh, huyện. Ở cấp xã, tùy tình hình địch đánh phá hoặc tuyến đường qua xã quan trọng đến mức nào thì tổ chức Ban bảo đảm giao thông xã.

Ngày 19/12/1966, Ban Bí thư ban hành ??? số: 138-CT/TW về tăng cường và tập trung hơn nữa sự lãnh đạo và chỉ đạo công tác giao thông vận tải. Chỉ thị nhấn mạnh, để bảo

đảm thắng lợi cuộc cách mạng ở cả hai miền, nhiệm vụ của toàn quân và toàn dân ở miền Bắc là phải “đôi phó có hiệu quả hơn nữa với cuộc chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ, nỗ lực vươn lên giành những thắng lợi mới trên mặt trận giao thông vận tải, nhằm bảo đảm giao thông vận tải thông suốt trong mọi tình huống và bảo đảm vận chuyển trên các tuyến đường chính để phục vụ tốt cho yêu cầu chiến đấu, sản xuất và đời sống của nhân dân, đặc biệt là yêu cầu của B, C và của các tỉnh thuộc Khu IV cũ”<sup>4</sup>.

Chỉ thị yêu cầu các ngành có liên quan cần thực hiện tốt các công tác tuyên truyền cho cán bộ, đảng viên và nhân dân nhận thức sâu sắc về vị trí chiến lược và nhiệm vụ của công tác giao thông vận tải thời chiến; tập trung lãnh đạo, chỉ đạo, bảo đảm giao thông và vận chuyển hài hòa giữa trung ương và địa phương; tập trung cao độ vật tư, phương tiện, thiết bị, nhân lực, cán bộ, công nhân kỹ thuật cần thiết cho công tác đảm bảo giao thông vận tải; bảo đảm thông tin liên lạc vững chắc và nhanh nhất bằng đủ mọi phương tiện để phục vụ công tác giao thông vận tải kịp thời; thống nhất lãnh đạo và chỉ đạo các lực lượng công binh và thanh niên xung phong làm công tác giao thông vận tải; tăng cường đúng mức lực lượng phòng không bảo vệ giao thông vận tải...

Thực hiện chủ trương chuyển hướng miền Bắc từ thời bình sang thời chiến của Đảng và để thực hiện nhiệm vụ bảo đảm giao thông vận tải trong tình hình cả nước có chiến tranh, Bộ Giao thông vận tải sắp xếp hệ thống tổ chức và quản lý cho phù hợp với tình hình mới. Các lực lượng xây dựng cơ bản của ngành được chuyển thành lực lượng bảo đảm giao thông; Các đội cầu lớn chung cho cả đường sắt, đường bộ được tách ra thành nhiều đội cầu riêng biệt; Thành lập Tổng đội Bảo đảm giao thông đường sắt; Thành lập “cơ quan tiền phương” (gọi là B4) đại diện của Bộ Giao thông vận tải ở Khu IV (cũ) để tăng cường lực lượng chỉ đạo cho khu vực miền Trung; Thành lập Ban Quân sự, Ban Bảo đảm giao thông, Ban Vận tải, Cục Cơ khí, Cục Cung cấp vật tư, Cục Thông tin, Cục Bảo vệ và một số cơ quan nghiệp vụ xung quanh Bộ, giúp Bộ chỉ



đạo công tác chung trong thời chiến.

Bộ cũng thành lập lực lượng ba thứ quân của ngành gồm: Quân chủ lực (là lực lượng các đội cầu đường của Cục quản lý đường bộ, Tổng cục đường sắt và các Cục); Quân của địa phương, tỉnh, huyện và Quân thường trực của các xã ven đường.

Để bảo đảm giao thông, bảo đảm vận tải đường sắt trong thời chiến, Bộ Giao thông vận tải đề ra kế hoạch như sau: Kiên quyết bảo đảm giao thông để phục vụ chiến đấu và sản xuất trong bất kỳ tình huống nào; Tích cực thực hiện phá thế độc tuyến; Thực hiện phương châm “4 trước” (Dự kiến tình hình địch đánh phá trước; Dự kiến các phương án để thiết kế trước; Chuẩn bị vật tư, nhân lực trước; Thi công từng phần trước để dành thế chủ động), kết hợp “3 mặt” (Cứu chữa; Bảo vệ phòng không và Vận tải một cách chặt chẽ, linh hoạt).

Đảm bảo giao thông là phá độc tuyến, độc đoạn và độc vận cho các tuyến đường sắt; phá cụm mở rộng diện ở các khâu vượt sông quan trọng, phân tán các khu đầu mối trung chuyển; tập trung giải quyết tốt mặt đường để tăng tốc độ vận tải của phương tiện; tăng cường giải quyết linh hoạt hơn nữa khâu vượt sông; tiếp tục làm tốt công tác nguy trang nghi trang, che dấu, bảo vệ an toàn lực lượng, phương tiện nhằm phân tán địch, đánh lạc hướng và tiêu hao sinh lực địch.

Về đảm bảo vận tải là tận dụng và phối hợp linh hoạt các phương thức, vận tải để bảo đảm tốt nhiệm vụ chính trị cao nhất của ngành; giải quyết tốt hơn nữa mối quan hệ giữa phân phối, tiếp nhận và vận tải, giữa Trung ương và địa phương nhằm khai thác tốt tiềm lực sẵn có; tập trung giải quyết tốt hơn nữa khâu bốc

dỡ, chuyển tải, kho tàng và điều độ vận tải; tập trung phá thế bao vây, uy hiếp khu vực Hải Phòng, phần đầu đảm bảo hàng nhập đi sâu vào nội địa, xúc tiến chuẩn bị về mọi mặt để đối phó với âm mưu phong tỏa cảng Hải Phòng và vùng ven biển của địch<sup>5</sup>.

### 2. Đảm bảo giao thông vận tải đường sắt trong chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất của Mỹ

Giao thông vận tải đường sắt là một trong những mục tiêu đánh phá ác liệt của máy bay Mỹ. Ngày 15/3/1965, khu ga Cầu Giát, cầu Hàm Rồng, cầu Đò Lèn (Thanh Hóa) bị địch đánh phá. Sau đó là nhiều tuyến đường sắt, nhà ga trên miền Bắc bị địch đánh phá: tuyến đường sắt Thanh Hóa - Vinh, đường goòng Đức Thọ - Đò Vàng (03 và 04/4/1965); ga Vinh (05/4/1965); đường sắt Hà Nội - Lào Cai, đoạn Yên Bái - Trại Hút (24/6/1965); đường sắt Hà Nội-Lạng Sơn đoạn Kép - Đồng Đăng (23/8/1965); đường sắt Hà Nội-Hải Phòng đoạn cầu Phú Lương và Lai Vu (5/11/1965). Năm 1966, địch đánh phá ga Văn Điển (8/12), ga Gia Lâm, Yên Viên (12 và 13/12). Tháng 3/1967, địch ném bom cầu Long Biên và cầu Đuống...

Mức độ đánh phá của địch vào hệ thống giao thông đường sắt cũng tăng gấp nhiều lần. Năm 1965: 965 lần; năm 1966: 2.462 lần; năm 1967: 4.484 lần và năm 1968: 971 lần<sup>6</sup>. Vì vậy, hậu quả cuộc chiến tranh phá hoại của Mỹ gây ra cho ngành Đường sắt rất nặng nề. Trong bốn năm (1965 - 1968) có 285 km đường sắt, 1.267 cầu đường sắt, 1.339 ga, 168 đầu máy xe lửa, 2.463 toa xe lửa, 467 goòng bị phá hỏng<sup>7</sup>. Năm 1966, ngành đường sắt còn bị thiệt hại 884 tấn hàng, 144 người chết và 267 người bị thương<sup>8</sup>. Mức độ thiệt hại từng năm của ngành đường sắt:

Hạng mục	1965	1966	1967	1968
Cầu đường sắt	199	438	547	83
Ga	208	491	594	46
Đường sắt (km)	30	76	163	16
Đầu máy xe lửa	21	52	90	5
Toa xe lửa	341	1.129	878	115
Goòng	80	247	125	15



Trước sự đánh phá ác liệt của máy bay Mỹ, thực hiện Nghị quyết 11 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, sự chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, ngành giao thông vận tải đường sắt chuyển hoạt động từ thời bình sang thời chiến theo tinh thần “*Địch phá, ta sửa, ta đi. Địch lại phá, ta lại sửa, ta đi*” nhằm hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao.

Về tổ chức, ngay trong năm 1965, Tổng cục Đường sắt tinh giản bộ máy và thành lập nhiều tổ chức để phù hợp với hoàn cảnh có chiến tranh. Tổng cục đường sắt thành lập các Đoàn quản lý trên các tuyến đường (mỗi đoàn có đoàn trưởng, nhiều đoàn phó và các bộ phận chuyên môn)\*, thành lập Ban Chỉ huy đường sắt phía Nam chỉ đạo hoạt động của ngành Đường sắt ở khu IV; Tổng đội Đảm bảo giao thông đường sắt có Tổng đội Đảm bảo giao thông I phụ trách cầu đường sắt phía Nam\* và Tổng đội Đảm bảo giao thông II phụ trách cầu đường sắt phía Bắc. Ở mỗi trọng điểm đánh phá còn có các đội thanh niên xung phong chốt giữ, cùng tham gia đảm bảo giao thông đường sắt. Tổng cục đường sắt thành lập lực lượng tự vệ chiến đấu gồm lực lượng cơ động, lực lượng đóng chốt tại các điểm xung yếu và nhân dân địa phương. Một số đơn vị, pháo phòng không tách khỏi hệ thống sản xuất, chuyên làm nhiệm vụ chiến đấu bảo vệ đường sắt. Ngoài ra, Tổng cục còn ban hành nhiều biệt lệnh, biệt lệ để phục vụ vận tải, thay đổi quy tắc chạy tàu thời chiến... Trong những năm này, đội ngũ cán bộ, công nhân toàn ngành (gồm cả lực lượng thanh niên xung phong đảm bảo giao thông) được tăng cường về số lượng, từ 22.036 người (1965) tăng lên 46.994 người (1967)<sup>10</sup>.

Thực hiện việc bảo đảm giao thông thông suốt, phá thế độc tuyến, cán bộ, công nhân ngành Đường sắt thực hiện phương châm “4 trước” tập trung xây dựng cầu phụ, cầu tạm ở những cầu, vùng nghi là trọng điểm đánh phá của máy bay Mỹ; xây dựng đường sắt Kép - Khúc Bông trên tuyến đường sắt phía Bắc. Đến năm 1966, hầu hết các cầu có đường sắt chạy qua trên miền Bắc đều có từ 2 đến 5 cầu phụ, như cầu Đò Lèn có cầu chính, cầu A, cầu B, cầu C và cầu Cây Thị...

Cùng với việc xây dựng hệ thống cầu tạm, cầu phụ, cầu phà, cầu phao liên hợp cũng được thiết lập, như cầu phà ở Việt Trì, Hàm Rồng, Hà Nội; cầu phà liên hợp ở Phú Lương - Hải Dương, cầu phao liên hợp Lai Vu, cầu phao liên hợp Ninh Bình. Ngoài ra, lực lượng giao thông đường sắt còn xây dựng, mở các làn đường sơ tán, phân tán, tránh ga.

Với tinh thần “*Qua sông không cầu, chạy tàu không ga*”, lực lượng đảm bảo giao thông đường sắt còn sáng tạo ra nhiều biện pháp vượt sông khi cầu đường sắt bị địch phá hỏng, như vượt sông bằng cầu tạm trên tuyến tránh; vượt sông bằng phà chở đầu máy toa xe; vượt sông bằng cầu phao hoặc dùng sà lan ghép lại; chế tạo loại dầm cầu có thể tháo lắp được (ban ngày đưa dầm cầu vào nơi cất giấu, ban đêm lắp thành cầu đưa ra để tàu, xe chạy). Trong điều kiện địch đánh phá liên tục, hệ thống cầu tạm, cầu phao, phà, đầu máy và các toa xe không hoạt động được, lực lượng đảm bảo giao thông đường sắt sẽ lắp đặt những hệ thống cầu đơn giản để ô tô ray, goòng đẩy tay với trọng tải 10 tấn vẫn vận chuyển hàng qua sông được.

Việc bảo đảm giao thông đường sắt còn thể hiện ở công tác sửa chữa, cứu chữa cầu, đường nhanh. Để thực hiện nhiệm vụ này, lực lượng sửa chữa, cứu chữa cầu, đường được tổ chức, phân công nhiệm vụ rõ ràng theo phương châm kết hợp “3 mặt”. Cụ thể là nhân dân địa phương và bộ đội tập trung cứu hàng, lấp hố bom; lực lượng công nhân, kỹ sư của ngành thì kích kéo, đặt đường, sửa đầu máy, toa xe, thông tin tín hiệu... Nhờ vậy, việc sửa chữa cầu, đường sắt được nhanh chóng hơn. Năm 1965, sửa chữa một cầu hỏng nhẹ khoảng 10, 15 ngày, cầu hỏng nặng khoảng một tháng, năm 1967, chỉ mất 1 đến 2 ngày đối với cầu hỏng nhẹ và mất khoảng 5-10 ngày với cầu hỏng nặng<sup>11</sup>. Năm 1967, cầu sửa nhanh nhất là 3 ngày, cầu sửa chậm nhất là 20 ngày, tính trung bình 7 ngày lực lượng đảm bảo giao thông đường sắt sửa chữa xong 1 cầu. Năm 1966, trên tuyến đường sắt phía Nam, nhiều ga như Ninh Bình, Phủ Lý, Thanh Hóa bị địch đánh phá nhiều lần, gây hư hỏng nặng, nhưng lực lượng cứu chữa của ngành trong ba ngày đã nối được đường trong ga cho goòng và đầu



máy chạy. Cũng trong năm đó, tuyến đường sắt phía Đông, cầu Phú Lương bị đánh hỏng nặng, chỉ sau 10 giờ đã có cầu phà hỗn hợp để cho xe lửa chạy qua...

Từ năm 1965 đến năm 1968, lực lượng đảm bảo giao thông đường sắt làm được 5.574 mét cầu tạm (chưa kể cầu bị đánh sập, khôi phục lại nhiều lần), làm mới được 132 km đường nhánh, đường tránh, đường vào cầu tạm...<sup>12</sup>; sửa chữa được 20.428 mét cầu hỏng, 194,7 km đường trên tuyến Hà Nội - Vinh; 1.720 mét cầu hỏng, 70,6 km đường trên tuyến Hà Nội - Hữu Nghị Quan; 1.660 mét cầu, 77,1 km đường trên tuyến Hà Nội - Lào Cai; 2.555 mét cầu, 40,75 km đường trên tuyến Hà Nội - Hải Phòng; 1.405 mét cầu, 19 km đường trên tuyến Hà Nội - Thái Nguyên; 330 mét cầu, 18,6 km đường trên tuyến Kép - Thái Nguyên<sup>13</sup>; làm được 75 mét cầu tạm, 3,2 km đường cầu tạm, 2,67 km đường phân tán tránh ga tuyến đường sắt phía Đông<sup>14</sup>.

*Về bảo đảm phương tiện vận tải, phá thê độc vận.* Ngay từ đầu năm 1965, ngành sản xuất công nghiệp của ngành đường sắt đã tập trung nâng cao năng lực sửa chữa đầu máy, toa xe, đồng thời đóng mới thêm các phương tiện vận tải. Trên các tuyến vận tải đường sắt đã hình thành mạng lưới cơ sở công nghiệp sửa chữa đầu máy, toa xe. Tuyến đường sắt phía Nam, có cơ sở sửa chữa tại Nhồi. Tuyến đường sắt phía Bắc, có Đoạn đầu máy Hữu nghị và cơ sở sửa chữa tại Lạng Sơn; Tuyến đường sắt phía Tây, có Đoạn đầu máy Việt Trì và cơ sở sửa chữa tại phố Mới; Tuyến đường sắt phía Đông, có nhà máy toa xe Hải Phòng... Hỗ trợ cho các tuyến vận tải này còn có Nhà máy xe lửa Gia Lâm, các Đoạn đầu máy, toa xe và hai tổ lưu động của Đoạn đầu máy Hà Nội. Đặc biệt, trong những chống chiến tranh phá hoại của Mỹ gian khổ, ác liệt như vậy, nhưng nhà máy xe lửa Gia Lâm vẫn nghiên cứu và sản xuất thành công đầu máy mang tên Tự lực, góp phần nâng cao năng lực vận tải của ngành.

Trong bốn năm (1965 - 1968), phương tiện vận tải đường sắt được tăng thêm: năm 1965, đầu máy hơi nước là 108 cái, năm 1968 tăng lên 234 đầu máy; Toa xe chở khách từ

319 tăng lên 365 toa; Ô tô vận tải các loại từ 38 tăng lên 333 chiếc. Đến năm 1968, toàn ngành có 10 đầu máy diesel, 1.500 goòng trọng tải 10 tấn và 200 ô tô ray<sup>15</sup>.

Để bảo đảm vận tải hàng hóa an toàn và hiệu quả, tránh bị địch đánh phá, lực lượng vận tải đường sắt phối hợp với lực lượng vận tải quân đội, dân quân các địa phương lập kho dự trữ bí mật để khi cầu còn chạy được thì tranh thủ dồn hàng vào tập kết, khi cầu bị tắc, hàng từ kho dự trữ sẽ chuyển tiếp vào Nam. Không những vậy, khi địch lại đánh phá ác liệt, đường bị tắc, lực lượng bảo đảm vận tải đường sắt còn tự tổ chức Đội vận tải bằng thuyền nan, xe đạp thồ. Nhờ đó, việc vận chuyển hàng hóa cho các địa phương vẫn bảo đảm. Trong ba năm (1966 - 1968), tuyến đường sắt ở tuyến phía Nam đã vận chuyển được khối lượng hàng là 1.704.000 tấn<sup>16</sup>.

Trong năm 1968, đế quốc Mỹ leo thang đánh phá ác liệt các tuyến đường khu trung tâm đầu mối và cảng Hải Phòng, ngành Đường sắt huy động toàn bộ đầu máy, toa xe để phối hợp chặt chẽ với Cục Vận tải quân sự, tổ chức chạy tàu thời chiến theo biểu đồ cơ động, linh hoạt, phù hợp với đặc điểm của từng tuyến, lập những đoàn tàu đặc biệt để vận chuyển hàng hóa, chở bộ đội vào miền Nam, đồng thời chở thương binh ra tuyến sau. Ở khu IV, bị địch đánh phá ác liệt, được sự phối hợp, giúp đỡ của ban giao thông vận tải các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, lực lượng đảm bảo vận tải đường sắt dùng ô tô, hoán cải thành ô tô ray để kéo goòng chạy trên đường sắt, khi cần lại lắp bánh lốp cho ô tô chạy trên đường bộ. Nhờ đó, khối lượng hàng từ miền Bắc vào Khu IV vẫn được thực hiện an toàn, hiệu quả. Từ năm 1965 đến năm 1967, ngành Đường sắt đã vận chuyển vào Khu IV, 1.360.614 tấn hàng, trong đó chuyển vào Thanh Hóa 651.891 tấn, Nghệ An 541.653 tấn<sup>17</sup>.

Vừa chiến đấu chống chiến tranh phá hoại vừa đảm bảo vận chuyển hàng hóa, từ năm 1965 đến năm 1968, ngành đường sắt vận chuyển được 33,3 triệu hành khách và 13,994 triệu tấn hàng hóa<sup>18</sup>. So với những năm trước chiến tranh, khối lượng hành khách và hàng hóa của ngành đều giảm do chiến tranh, nhưng



một điểm đặc biệt là hàng nhập viện trợ từ các nước xã hội chủ nghĩa cho Việt Nam qua đường sắt lại tăng. Năm 1965, khối lượng hàng vận chuyển của ngành đạt 1.544.725 tấn, bằng 161% của năm 1964, trong đó tuyến đường sắt Hà Nội - Hữu Nghị Quan tăng gấp 2 lần, tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai tăng hơn 3 lần, tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng tăng 1/2 (50%) so với năm 1964<sup>19</sup>.

Như vậy, trong cuộc chiến tranh phá hoại lần thứ nhất, Mỹ dùng sức mạnh quân sự để ném bom, uy hiếp miền Bắc, ngăn cản sự chi viện của miền Bắc cho miền Nam, đánh mạnh vào hệ thống giao thông vận tải, trong đó có giao thông vận tải đường sắt nhưng rõ ràng là mục tiêu đánh phá hệ thống giao thông vận tải Bắc Việt Nam của Mỹ không đạt được. Dưới sự chỉ đạo, đầu tư vật chất, nhân lực của Đảng, Nhà nước, Bộ Giao thông vận tải và với tinh thần “Địch phá Ta cứ đi”, việc đảm bảo giao thông vận tải của ngành đường sắt được thông suốt. Mạng lưới đường sắt không những không bị cắt đứt mà còn phá được thế độc tuyến, độc vận, vận chuyển được khối lượng lớn hàng và hành khách phục vụ sự nghiệp xây dựng chủ nghĩa xã hội ở miền Bắc; chi viện cho chiến trường miền Nam.

Thắng lợi của giao thông vận tải đường sắt nói riêng và ngành giao thông vận tải miền Bắc nói chung đã góp phần đánh thắng cuộc chiến tranh phá hoại của Mỹ ra miền Bắc và đánh bại chiến lược “chiến tranh cục bộ” của Mỹ ở miền Nam. Đánh giá sự hy sinh và đóng góp của ngành Giao thông vận tải trong thời kỳ miền Bắc chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất của Mỹ và chi viện cho chiến trường miền Nam, trong Báo cáo của Chính phủ tại kỳ họp lần thứ 4 Quốc hội khóa III ngày 20/5/1968, Thủ tướng Phạm Văn Đồng nêu rõ: “Cuộc chiến đấu trên mặt trận giao thông ở khắp miền Bắc là một thiên anh hùng ca của các chiến sỹ giao thông vận tải và của đồng bào ta dọc các tuyến đường”<sup>20</sup>.

### Chú thích:

1. Đảng Cộng sản Việt Nam. Văn kiện Đảng toàn tập, tập 26. Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2003, tr. 108

2. Đảng Cộng sản Việt Nam. Sđd, tr. 88

3. Đảng Cộng sản Việt Nam. Sđd, tr. 89, 90

\* B là chiến trường miền Nam; C là nước bạn Lào (chủ thích của TG)

4. Đảng Cộng sản Việt Nam. Sđd, tập 27, tr. 335

5. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 715: *Kế hoạch, báo cáo của Bộ Giao thông vận tải về tổng kết công tác bảo đảm giao thông trong chiến tranh phá hoại*, tr. 149

6. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 726: *Báo cáo của Bộ Giao thông vận tải về tình hình địch đánh phá và biện pháp đảm bảo giao thông vận tải*, tr. 50

7. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 726, tddd, tr. 53

8. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 697: *Báo cáo tổng kết tình hình địch đánh phá giao thông vận tải của Bộ Giao thông vận tải*, tr. 125

9. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 726, tddd, tr. 53

\* Mỗi đoạn có đoạn trường, nhiều đoạn phỏ và các bộ phận chuyên môn (TG)

\* Khu vực cầu đường sắt phía Nam gồm các tỉnh khu IV cũ trở vào, có 7 đội gồm 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, một xưởng cơ khí, một xưởng cầu phà, đảm nhận sửa chữa các cầu như Đò Lèn, Cẩm, Đò Đào, Hoàng Mai, Ninh Bình, Phú Lý. Riêng cầu Hàm Rồng có Đội cầu 19-5 sửa chữa, đảm bảo an toàn giao thông vận tải qua cầu thông suốt (TG)

10. Bộ Giao thông vận tải: *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội, 1999, tr. 366.

11. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 715, tddd tr. 137

12. Bộ Giao thông vận tải: *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*. Sđd, tr. 370

13. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 726, tddd, tr. 55

14. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 720: *Tài liệu về công tác dân báo giao thông vận tải khi mưa lũ, địch đánh phá*, tr. 17

15. Bộ Giao thông vận tải: *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*. Sđd, tr. 367

16. Bộ Giao thông vận tải: *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam*, Sđd, tr. 373

17. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 734: *Báo cáo của Bộ Giao thông vận tải về tổng kết công tác quân sự trong bốn năm chống chiến tranh phá hoại*

18. Tổng cục thống kê: *Số liệu thống kê thế kỷ XX*, tập 1, Nxb Thống kê, Hà Nội, 2004, tr. 577, 581

\* Trong những năm chống chiến tranh phá hoại của Mỹ, ngành đường sắt còn nhận được sự giúp đỡ to lớn của đường sắt các nước xã hội chủ nghĩa, như Liên Xô, Ba Lan, Cộng hòa Dân chủ Đức (CHDC Đức), Trung Quốc. Năm 1965, Trung Quốc cử 6.000 công nhân đường sắt (thường gọi là thiết đạo binh) sang giúp Việt Nam bảo đảm giao thông trên hai tuyến Hà Nội - Lào Cai và Hà Nội - Hữu Nghị Quan, đồng thời các chuyên gia, công nhân Trung Quốc còn giúp Việt Nam cải tạo, mở rộng hệ thống đường sắt từ khổ 1 mét thành 1,435 mét; xây dựng đường sắt Kép-Khúc Bông theo tiêu chuẩn quốc tế lúc bấy giờ (TG)

19. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia III, phòng Bộ Giao thông vận tải, Hồ sơ số 734, tddd, tr. 85

20. Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam: *Văn kiện Quốc hội Toàn tập, tập 3, 1964-1971*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2007, tr. 712.