

# VAI TRÒ CHIẾN LƯỢC CỦA ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH QUA ĐÁNH GIÁ CỦA BÁO CHÍ VÀ CÁC NHÀ NGHIÊN CỨU PHƯƠNG TÂY

Lê Đình Hùng

*Học viện Chính trị Công an Nhân dân*

## TÓM TẮT

*Đường 559 – đường mòn Hồ Chí Minh như dư luận phương Tây quen gọi là đỉnh cao của sức sáng tạo trong chiến tranh nhân dân Việt Nam trong kháng chiến chống Mỹ cứu nước. Con đường góp phần quyết định thắng lợi của cuộc chiến. Nghiên cứu về nó sẽ góp phần giải mã phần nào đó của sức mạnh chiến tranh nhân dân Việt Nam và giải thích góc độ nào đó sự thất bại của một đạo quân đại diện cho một siêu cường hùng mạnh nhất thế giới thời bấy giờ. Bài viết này trình bày một số nội dung được truyền thông và các học giả phương Tây đánh giá về "đường mòn Hồ Chí Minh" trên các phương diện: vấn đề chiến lược xuyên suốt cuộc chiến, nhận diện con đường chiến lược, lịch sử con đường, vai trò của đường mòn Hồ Chí Minh trong chiến tranh giải phóng.*

**Từ khóa:** *chiến tranh, đường mòn Hồ Chí Minh, phương Tây*

Trong cuộc chiến tranh ở Việt Nam 1954 – 1975, hầu hết các hãng thông tấn nổi tiếng của phương Tây, đài truyền thanh, truyền hình đều có phóng viên của mình ở Đông Dương và những nhà báo xuất sắc của phương Tây đều quan tâm đến "đường mòn Hồ Chí Minh". Hãng Reuters, AFP, các phóng viên chiến tranh của Hoa Kỳ... đã viết về con đường này từ nửa đầu thập kỷ 60 thế kỷ XX.

Đưa tin nhanh và nhiều nhất vẫn là các hãng thông tấn, báo chí phương Tây nổi tiếng như các hãng Reuters, Le Figaro, New York Times... Các bài báo đưa tin về chiến trường Đông Dương nói chung và "đường mòn Hồ Chí Minh" nói riêng tỷ lệ thuận với mức độ Hoa Kỳ tăng cường leo thang chiến tranh ở Việt Nam.

Nếu như các phóng viên phương Tây đưa tin thời sự nhiều và nhanh về "đường

mon Hồ Chí Minh", thì các nhà nghiên cứu viết về đề tài này từ góc độ lịch sử của cuộc chiến tranh, nghĩa là xem xét vị thế của nó trong cuộc chiến. Cũng có nhà nghiên cứu về lịch sử chiến tranh Việt Nam rất nổi tiếng ở Hoa Kỳ hoặc châu Âu, nhưng họ không trình bày riêng về con đường huyền thoại này, tuy nhiên, tất cả họ đều ý thức được và đều đề cập đến vị trí của con đường này trong cuộc đấu tranh thống nhất đất nước của nhân dân Việt Nam.

Trong những công trình nghiên cứu về *Đường mòn* (The Trail), có nhiều bài viết trực tiếp và gián tiếp về đường mòn Hồ Chí Minh. Một số cuốn sách được xuất bản có nội dung sâu bao gồm:

Cuốn *The Blood Road: The Ho Chi Minh Trail and the Vietnam War* (Con đường máu: Đường mòn Hồ Chí Minh và cuộc chiến tranh ở Việt Nam) của tác giả

John Prados, xuất bản năm 1998 tại New York. Cuốn *RLG Operations and Activities in the Laotian Panhandle* do Soutchay Vongsavanh, một quân nhân viết (Washington DC: US Army Center of Military History, xuất bản năm 1980). Tác phẩm này tập trung phân tích các cuộc hành quân và bắn phá của đối phương đối với phần đường mòn "vùng cán xoong" trên đất Lào. Cuốn *The War Against Trucks, Aerial Interdiction in Southern Laos, 1968 - 1972 (Cuộc chiến của không lực chống xe vận tải ở Nam Lào 1968 - 1972)* do Bernard C. Nalty viết (Washington DC: US Air Force History and Museums Program, 2005). Cuốn *Rain of Fire, Air War 1969 - 1973 (Mưa lửa, chiến tranh trên không 1969-1973)* của Morocco John (Boston Publishing Company, 1985) viết về chiến tranh không quân của Hoa Kỳ ở Đông Dương tại chiến trường Lào và Campuchia. Keith Nolan viết về cuộc hành quân Lam Sơn II/719 (*Into Laos: The Story of Dewey Canyon II/Lam Sơn 719, Vietnam 1971*) có nội dung chiến dịch bịt đường mòn ở đường 9 - Nam Lào (Novato CA: Presidio Press, 1986). Frank Snapp với cuốn *Decent Interval (Khoảng cách hợp lý)*, New York: Random House, 1977, đã nhìn lại cuộc chiến khi nó đã kết thúc và trong bối cảnh đó tác giả có nêu vai trò của tuyến "đường mòn Hồ Chí Minh" trong cuộc chiến tranh kéo dài hai thập kỷ. Có thể nêu một số nội dung nghiên cứu chính mà truyền thông và các học giả phương Tây đạt được về "đường mòn Hồ Chí Minh" như sau:

### **1. Đường mòn Hồ Chí Minh - vấn đề chiến lược xuyên suốt cuộc chiến**

Trong con mắt của các nhà quan sát, giới khoa học phương Tây, đường mòn Hồ Chí Minh là một "câu chuyện huyền thoại"

và bản thân nó đã chứa đựng hàng trăm ngàn sự kiện chồng xếp lên nhau, kéo dài suốt 16 năm của cuộc chiến tranh. Nó được quan tâm như là một trong những sự kiện hàng đầu của cuộc chiến tranh của Hoa Kỳ tiến hành ở Việt Nam.

Một điều lý thú là, nếu như hầu hết các sự kiện liên quan đến lịch sử quan trọng của cuộc chiến trên chiến trường Đông Dương được đánh giá rất khác nhau, thì ngược lại "đường mòn Hồ Chí Minh" được truyền thông và giới nghiên cứu phương Tây đánh giá khá thống nhất: đó là tuyến đường huyết mạch có tính chất quyết định chiến lược trong cuộc chiến. Ngay trong lúc cuộc chiến đang nổ ra cũng như sau này khi chiến tranh đã qua đi, các bài báo, các công trình nghiên cứu nước ngoài đã xem đường mòn là huyền thoại, là biểu tượng của khát vọng độc lập, là nhân tố sống còn đối với cuộc chiến đấu của nhân dân miền Nam.

### **2. Nhận diện con đường chiến lược**

Trong một số cuốn từ điển quân sự của một số quốc gia đã nêu định nghĩa về "đường mòn Hồ Chí Minh". Họ khái quát các thông tin cụ thể: đó là một hệ thống đường dài 1.200 dặm bao gồm đường vận tải xuyên rừng và đường mòn chạy song song với vùng rừng núi miền Trung Việt Nam được miền Bắc Việt Nam sử dụng là một tuyến đường huyết mạch làm giao liên, vận chuyển phương tiện và quân đội tới miền Nam trong thời gian chiến tranh.

Theo mô tả của báo chí và các nhà quan sát phương Tây, trên con đường dài hàng ngàn dặm luôn lách dưới tán lá rừng nhiệt đới xum xuê đó, có hàng trăm điểm được chọn làm các vị trí đồn trú, đóng quân... (quân đội nhân dân Việt Nam gọi là binh trạm) để bảo vệ hệ thống đường trọng yếu này. "Để tránh bom, các đơn vị vận tải thường chỉ chạy khi trời tối, cao điểm là lúc

gần sáng. Khi máy bay Mỹ tới, giao thông sẽ dừng lại cho đến khi trời gần sáng, khi các máy bay ném bom và bắn phá ban đêm trở về căn cứ. Rồi xe lại chạy, cao điểm tiếp theo là khoảng 6 giờ sáng khi các lái xe cố gắng đưa xe về điểm tập kết trước khi mặt trời mọc và các đợt máy bay buổi sáng bắt đầu<sup>(1:218)</sup>. Một trong những điểm chiến lược của đường Trường Sơn - Hồ Chí Minh là đèo Mụ Giạ, điểm xuất phát của con đường mòn từ buổi đầu lịch sử. Dù sau này cột mốc số "0" được đặt ở thị trấn Lát thuộc miền tây Nghệ An, nhưng điểm xuất phát của tuyến đường từ đỉnh đèo Mụ Giạ vẫn được báo chí phương Tây ghi nhận là vị trí quan trọng nhất trong quá trình tuyến đường vươn dài vào phía Nam.

"Đường mòn Hồ Chí Minh" được báo giới nước ngoài miêu tả là đủ rộng cho 2 xe cơ giới tránh nhau, thành một hệ thống phức hợp bao gồm đường giao liên, các căn cứ đồn trú đóng quân, trạm sửa chữa, bệnh viện, kho hậu cần... Các điểm này có khoảng cách chừng một ngày đường đi bộ, khoảng trên dưới 20 dặm. Hàng trăm cứ điểm này đã kéo nối hệ thống đường từ đầu Trường Sơn (cả phía đông và phía tây) rồi vượt qua biên giới Việt Nam sang và cả đất Lào và vùng Đông Bắc Campuchia. Có 5 khu căn cứ lớn trong "vùng cán xoong" của Lào. Căn cứ 604 là trung tâm hậu cần chính; từ đó, quân và quân nhu được điều phối vào Vùng 1 chiến thuật của Việt Nam Cộng hòa và các căn cứ khác xa hơn ở phía Nam. Căn cứ 611 hỗ trợ vận tải từ căn cứ 604 tới căn cứ 609; cung cấp xăng dầu và đạn dược cho căn cứ 607 và tới tận thung lũng A Sầu ở Thừa Thiên. Căn cứ 612 được dành để hỗ trợ Mặt trận B3 tại Tây Nguyên. Căn cứ 614 nằm giữa Chavane (Lào) và Khâm Đức (Nam Việt Nam) vận chuyển quân và hàng hóa vào Vùng 2 chiến thuật

và Mặt trận B3. Căn cứ 609 giữ vai trò quan trọng, do mạng lưới đường ở đây có thể dùng để vận chuyển quân nhu trong mùa mưa<sup>(2:12)</sup>. Vào nửa đầu thập kỷ 60, các cuộc chuyển quân từ phía Bắc vào Nam phải mất nửa năm. Với việc xây dựng nhanh trong những năm 1965 - 1967, các chuyển xe cơ giới đã đưa hàng cho chiến trường giảm thời gian từ 6 tháng xuống 1 tháng. Nhưng nguy hiểm về sốt rét rừng và thú rừng thì vẫn đe dọa thường xuyên không thay đổi. Dù tuyến đường này phát triển theo cuộc kháng chiến của nhân dân Đông Dương, nghĩa là luôn hướng vươn về *khu đô hội* nhưng nói chung nó chủ yếu chạy qua địa bàn được mô tả là vùng *xa xôi, biệt lập và chưa phát triển*.

Dù lầy lội, mùa mưa ngập chìm trong nước, sạt lở vì mưa xối và bom đạn, có khi chỉ di chuyển được khoảng vài dặm một ngày, nhưng hệ thống đường Hồ Chí Minh phát triển rất nhanh và trở thành hệ thống đường liên hợp, kết hợp nhiều nhánh đơn, kép... cho vận tải đường bộ (mang, vác, xe đạp, voi), cơ giới, thuyền bè... được ví như "trận đồ bát quái xuyên rừng rậm".

### 3. Lịch sử con đường

Báo chí và các công trình nghiên cứu của phương Tây nêu sơ lược sự phát triển của đường Hồ Chí Minh như sau: "Đường mòn Hồ Chí Minh" ra đời vào ngày 19 tháng 5 năm 1959 lịch sử. Nhưng thực ra đường mòn có từ cuộc chiến tranh Đông Dương lần thứ nhất (1945 - 1954); có một cung đoạn ở miền Trung (phần thuộc Nam Khu 5) từng được đặt tên là đường Hồ Chí Minh. Sau này, trong thời gian thực hiện 300 ngày chuyển quân tập kết, lực lượng vũ trang Việt Minh đã men theo chân núi phía đông Trường Sơn ra miền Bắc. Mấy năm sau, một số người đã quay về miền Nam bằng cách đi lần ngược lại con đường họ

từng tập kết. Đó là đoạn đường đầu tiên của "đường mòn Hồ Chí Minh" trong những năm từ 1959 đến vài năm đầu thập kỷ 60. "Trong những năm đầu của Chiến tranh Đông Dương, Việt Minh đã sử dụng hệ thống đường mòn này làm đường nối liền Bắc Nam, một trong các tuyến đường đưa cán bộ di chuyển giữa hai miền để tránh sự truy quét của quân Pháp. Tháng 5 năm 1958, các lực lượng thuộc Quân đội Nhân dân Việt Nam và Pathet Lào đã chiếm giữ các nút giao thông tại Sepon (*Tchepone*), trên đường 9 thuộc địa phận Lào"<sup>(8:15)</sup>. Trong thời gian đầu, nó thực sự là con đường mòn nối từ địa bàn phía nam của miền Bắc đến đèo Mụ Giạ. Khoảng từ năm 1961 trở đi, "Đoàn 559 đã chuyển các tuyến giao thông của mình sang sườn Tây của dãy Trường Sơn"<sup>(8:15)</sup>. Từ "vùng cán xoong" đến ngã ba Atôpơ, sau đó xuống phía đông Campuchia rồi vào Việt Nam. Từ năm 1961 đến 1967, hệ thống đường phát triển ở vùng Nghệ An đến sát biên giới Campuchia. Năm 1967, một nhánh khác nối từ cảng Xihanúcvin tiến lên phía bắc Campuchia. Đây là nhánh "đường Hồ Chí Minh trên đất Campuchia" và tuyến này nối với tuyến phía bắc xuống tạo nên hệ thống đường Hồ Chí Minh khá hoàn chỉnh ở Đông Dương.

Sau sự kiện đảo chính ở Campuchia năm 1970, hệ thống đường Hồ Chí Minh được mở rộng ở vùng Tây Bắc và Đông Campuchia. Đến năm 1973, hệ thống đường Hồ Chí Minh đã có nhiều làn đường nối từ miền Bắc vào khắp các chiến trường miền Nam "bao gồm một con đường (rải sỏi và đá vôi) rộng hai làn xe, chạy từ các cửa khẩu ở Bắc Trung Bộ tới dãy Chu Pông ở miền Nam. Năm 1974, đã có 4 làn hoàn chỉnh từ Tây Nguyên đến tận tỉnh Tây Ninh ở phía tây bắc Sài Gòn. Đường ống

dẫn dầu duy nhất đã từng kết thúc tại thung lũng A Sầu nay bao gồm 4 đường (đường lớn nhất có đường kính 200 mm) kéo về phía Nam tới tận Lộc Ninh"<sup>(8:371)</sup>. Theo tính toán của cơ quan tình báo Hoa Kỳ, tổng độ dài của nó vào cuối cuộc chiến tranh là 5.645km (Con số này gần bằng 1/3 số liệu của Hà Nội – khoảng 20.000km). Trong năm 1961 số quân vào Nam theo đường Trường Sơn là 5.843, năm 1962 12.675 (con số thực là 5.300); năm 1963 7.693 (thực tế 4.700); và năm 1964 là 12.424 (thực tế là 9.000). Năm 1964, khả năng cung ứng của đường Trường Sơn đã đạt đến từ 20 đến 30 tấn mỗi ngày. Năm 1965, nhờ có các tuyến đường mới mở (trong đó có các tuyến đi qua Campuchia), lượng quân nhu được chuyển vào Nam trong năm này gần bằng tổng của 5 năm trước<sup>(8:45)</sup>. "Năm 1966, Mỹ ước tính tổng số quân vào Nam qua đường Trường Sơn là từ 58.000 đến 90.000 người, trong đó có ít nhất 5 trung đoàn hoàn chỉnh"<sup>(8:182)</sup>.

Dựa vào trục Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh kéo dài từ Bắc xuống Nam Đông Dương với hai hệ thống chính là đường ô tô và đường bộ. Theo tư liệu tổng kết của Hoa Kỳ, đường ô tô nối từ phía tây Nghệ An đến tận vùng Mỏ Vẹt (Tây Ninh). Đường ô tô bám phía tây Trường Sơn và có nhiều nhánh rẽ từ trục chính xuống các tỉnh miền Nam. Song song với đường vận chuyển bằng phương tiện cơ giới, là hệ thống đường đi bộ và gửi mang vác. So với hệ thống vận chuyển cơ giới, đường đi bộ có phần bó sát vào phía tây dãy Trường Sơn và thâm nhập sâu vào nội địa miền Nam. Hệ thống đường đi bộ xuyên Trường Sơn có nhiều nhánh nối ngang vào các tỉnh từ trung phần miền Nam đến địa phận nam Tây Ninh.

#### **4. Vai trò của đường mòn Hồ Chí Minh trong chiến tranh giải phóng**

Cách mở đầu cho cuộc chiến tranh giải phóng của Việt Nam từng gây bất ngờ chiến lược cho Hoa Kỳ, điểm mở đầu đó dựa vào sự lợi hại chiến lược của đường Hồ Chí Minh lịch sử. Các tư liệu đã công bố ở Hoa Kỳ cho thấy, ngay từ năm 1954, Hoa Kỳ đã hướng sự chú ý về khu phi quân sự Nam - Bắc vĩ tuyến 17. Họ từng tính toán rằng cuộc chiến do miền Bắc khởi sự sẽ bắt đầu từ phía bên kia chiến tuyến với một kịch bản của chiến tranh xảy ra sẽ giống như ở Triều Tiên - nơi những quân đoàn chủ lực miền Bắc với xe tăng Liên Xô ào ạt vượt qua vĩ tuyến 38 sang đất Đại Hàn. Hình dung như vậy, nên họ cho rằng chiến tranh ở Việt Nam sẽ bắt đầu từ việc "Việt Cộng" đánh tràn qua vĩ tuyến 17 xuống phía Nam. Vì thế, Washington đã quan sát mọi động tĩnh của đối phương ở khu phi quân sự. Động thái này thể hiện qua tâm trạng của tướng Samuel Williams, trưởng phái đoàn quân sự Hoa Kỳ tại Việt Nam vào tháng 12 năm 1955: "Tôi đã nghĩ hè ở ngoài Việt Nam. Tướng Williams ở lại chỗ tôi. Ông ta nói với tôi ông ta đã vui Noel và năm mới với quân đội Nam Việt Nam trong khu phi quân sự giữa Bắc Việt Nam và Nam Việt Nam và chưa bao giờ trong đời ông, ông cảm thấy cô đơn đến thế! Ông đã nhận được nhiều báo cáo về cuộc chuyển quân Bắc Việt Nam có xe tăng Xô Viết và pháo binh yểm trợ đến vùng biên giới này. Ông thường xuyên tưởng tượng đến một cuộc xâm lăng quy mô của các lực lượng cộng sản... Ông ta đã chiến đấu ở Triều Tiên. Tại đây những người cộng sản đã tung lực lượng của họ không che đậy vượt qua biên giới. Và ông ta nhớ bài học ấy"<sup>(4:337)</sup>.

Lo sợ quân đội nhân dân ở miền Bắc, nên ngay trong thời gian đầu vừa về nước chấp chính, dù trong tay mới chỉ có 03 sư

đoàn quân chiến đấu, nhưng Ngô Đình Diệm vẫn phải "cắm" phía nam Bến Hải 01 sư đoàn, đề phòng bộ đội miền Bắc tràn qua vĩ tuyến 17. Dù rằng ở vào thời điểm ấy, ở Sài Gòn - Nam Bộ, có rất nhiều mối nguy hiểm tàng khác đang rình rập và sẵn sàng nhấn chìm vận mệnh chính trị của Ngô Đình Diệm.

Nhưng Hoa Kỳ và cả Sài Gòn không tính được bài toán là hướng đột kích của lực lượng cách mạng nhằm giải phóng miền Nam sẽ bắt đầu từ vị trí nào. Những ý đồ chiến lược của Hà Nội đã vượt ra ngoài sự tính toán của Washington và của Sài Gòn. Cuộc chiến lại xuất phát từ một con đường mòn mà ít ai ở Hoa Kỳ hình dung được. Chính các đoàn quân từ miền Bắc, ngày càng đông đảo, đã vượt rừng núi, tạt sườn quân đội Sài Gòn và Hoa Kỳ từ phía Tây Nguyên - Trường Sơn.

Khi phát hiện được con đường "thâm nhập" của bộ đội miền Bắc qua rừng thẳm Trường Sơn, Hoa Kỳ và Sài Gòn đã đối phó quyết liệt. Hoa Kỳ quan niệm rằng, nguồn gốc nổi dậy và sự thành bại của Sài Gòn trong việc có thể đè bẹp "nổi loạn" (quan niệm của họ cho rằng phong trào đấu tranh của nhân dân miền Nam là cuộc nổi loạn) của nhân dân miền Nam hay không hoàn toàn phụ thuộc vào việc có cắt đứt được con đường "thâm nhập" của miền Bắc vào Nam hay không. Hoa Kỳ cho rằng, cội nguồn sức mạnh của các cuộc "nổi loạn" ở miền Nam phụ thuộc vào miền Bắc, vào sự chi viện của con đường huyết mạch, "đường mòn Hồ Chí Minh".

Bởi vậy cuộc đấu tranh giữa lực lượng mở rộng đường chiến lược với lực lượng "bịt kín" con đường đó trở thành một nội dung quan trọng nhất, căn bản nhất trong toàn bộ cuộc chiến của hai bên ở chiến trường miền Nam nói riêng và điều đó

đúng cho cả chiến trường Đông Dương nói chung. Cũng vì thế, báo giới và các nhà nghiên cứu nước ngoài tập trung tìm hiểu về tuyến đường Hồ Chí Minh, tập trung miêu tả về cuộc chiến quyết liệt giữa hai lực lượng "thâm nhập" (Infiltrator) và chống thâm nhập diễn ra ngày càng sôi động ở hai bên dãy Trường Sơn hùng vĩ - xương sống của tuyến đường Hồ Chí Minh.

Những tờ báo thạo tin đã đăng tải khá sớm về các cuộc hành quân do thám, quấy phá của quân đội Sài Gòn trên trục đường vận tải 559 trong thời gian Hoa Kỳ thực hiện chiến lược "chiến tranh đặc biệt". Tuy nhiên, hầu hết các toán thám báo, trinh sát của quân đội Sài Gòn khi lùng sục khu vực đường 559 đã không thể hoàn thành nhiệm vụ mà còn bị tiêu diệt. Theo dư luận phương Tây, trong thời gian này, dường như chỉ có các toán biệt kích của tướng Vàng Pao mới gây được một số tổn thất cho lực lượng bộ đội 559 ở phía tây Trường Sơn.

Theo đánh giá của một số quan chức Hoa Kỳ thì tại Lào, lực lượng của Vàng Pao được CIA hậu thuẫn đã quấy rối, phá hoại các lực lượng Bắc Việt và Pa-thét Lào trên tuyến đường Hồ Chí Minh có hiệu quả hơn lực lượng Sài Gòn đánh phá đường 559 trên phần đất Việt Nam. Một số báo chí miêu tả các bộ tộc người Mẹo (người H'mông) tỏ ra không thiện cảm đối với những "traditional enemies" (địch thủ truyền thống) là người Trung Quốc và Việt Nam. Nhóm người này theo Vàng Pao, được nhân viên của CIA huấn luyện và trang bị theo kiểu du kích phối hợp cùng các lực lượng "mũ nồi xanh" hoạt động mạnh ở phía đông Lào giáp Việt Nam. Lực lượng này tấn công các đơn vị Việt Nam và Pa-thét Lào trên đường hành quân; phát hiện các tuyến đường mòn, kho hàng và

phương tiện vận chuyển. Hiệu quả của chương trình này như Giám đốc CIA Uy-li-am Côn-bi (William Colby) đã viết rằng nó khác với những gì CIA thu được ở Việt Nam: "Ở Lào, sự trái ngược với các trận chiến đấu ở Việt Nam thật rất ấn tượng. Lực lượng H'mông đánh du kích: họ tiến hành phục kích, tập kích quân đội Bắc Việt. Khác với các trận chiến đấu ở Nam Việt Nam, vai trò của hai bên ở đây đã đảo ngược"<sup>(15:248)</sup>.

Từ năm 1965, Lầu Năm Góc đánh giá rằng, trong cuộc chiến ở miền Nam, lực lượng đối phương chỉ sử dụng trung bình khoảng 60 tấn vật liệu chiến tranh mỗi ngày và điều này miền Bắc có thể đáp ứng được, vì tính ra như vậy chỉ cần đưa khoảng 12 đến 15 xe tải vào chiến trường là đáp ứng được yêu cầu chiến tranh. Hoa Kỳ tính toán rằng, trung bình hàng năm Hà Nội huy động đến 25.000 xe tải vận chuyển hàng cho miền Nam. Dù một số lượng xe khá lớn đã bị đánh cháy, nhưng Trung Quốc và Xô Viết đã chi viện đủ bù số thiệt hại đó và hàng ngày vẫn có thể có hàng trăm xe từ miền Bắc vào đến các chiến trường phía Nam (riêng trong 06 tháng đầu năm 1965 Hoa Kỳ tính được có ít nhất 2.294 xe tải miền Bắc vượt qua đèo Mụ Giạ vào Nam)<sup>(14)</sup>.

Trong chiến lược "chiến tranh cục bộ", Hoa Kỳ đã sử dụng tối đa lực lượng không quân đánh phá huỷ diệt tuyến đường Hồ Chí Minh. Chất độc trụi lá, bom phát quang, bom napan, B.52 đánh phá ác liệt mọi tuyến trên đường Hồ Chí Minh. Các thành tựu khoa học mới nhất như sử dụng mưa nhân tạo, cây nhiệt đới... và cả hàng rào điện tử nổi tiếng được Hoa Kỳ sử dụng nhằm phát hiện và huỷ diệt lực lượng và phương tiện chiến tranh đang được đối phương vận chuyển trên đường. Nhưng mọi

cố gắng của Hoa Kỳ và Sài Gòn dù gây cho miền Bắc nhiều khó khăn, thiệt hại trong quá trình chi viện cho miền Nam qua mọi ngã đường 559, vẫn không ngăn cản được người và của từ miền Bắc vẫn tuôn chảy vào chiến trường.

Dưới thời tổng thống Richard Milhous Nixon, cuộc chiến tranh trên bộ đã mở rộng ra toàn cõi Đông Dương. Trong các đợt hành quân của Hoa Kỳ và Sài Gòn ở thời gian đầu của chiến lược "Việt Nam hoá chiến tranh", quân đội Hoa Kỳ và Sài Gòn tập trung lực lượng đánh phá trực đường vận tải chiến lược 559. Nước cờ của đối phương tính toán trong giai đoạn này có khác trước. Bởi trước kia Hoa Kỳ và Sài Gòn sử dụng biệt kích, máy bay... không chặn được con đường mòn, thì nay dùng lực lượng quân đội ra chặn kín đường tiếp tế của Việt Cộng! Trong tính toán mới này, cuộc hành quân Lam Sơn 719 (năm 1971) thể hiện ý đồ rõ nhất của Hoa Kỳ và Sài Gòn là đưa lực lượng bộ binh ra lấp kín, cắt ngang và từ đó chặn đứng đường Hồ Chí Minh đoạn từ đường 9 - Nam Lào đến Sê Pôn.

Cuộc hành binh Lam Sơn 719 là đỉnh cao trong quá trình lịch sử xuyên suốt cuộc chiến tranh về ý đồ của Hoa Kỳ và Sài Gòn nhằm cố gắng đánh phá, cắt đứt tuyến vận tải chiến lược đường 559 của đối phương. Vì thế, các phóng sự và bài viết của các nhà báo, nghiên cứu phương Tây tập trung rất nhiều vào chủ đề cuộc hành quân Lam Sơn 719. Các nhà bình luận phương Tây đã chỉ ra thất bại thảm hại trên cả ba mục tiêu và ý đồ chiến lược của Hoa Kỳ và Sài Gòn khi xua quân lên hòng chiếm đóng toàn tuyến đường 9 - Nam Lào. Các bài báo phương Tây thời gian này đã miêu tả cuộc hành quân của Sài Gòn thất bại thảm hại, đặc biệt họ đưa tin máy bay trực thăng của Hoa

Kỳ "bị rụng như sung" ở Nam Lào. Các phóng viên nhận định rằng, trong chiến tranh Đông Dương, chưa bao giờ trực thăng Hoa Kỳ bị bắn hạ ở "mức độ kinh hoàng" như ở đường 9 - Nam Lào. Theo Keith Nolan có "108 trực thăng bị bắn rơi (chiếm 10% số máy bay Mỹ bị bắn rơi trong cả Chiến tranh Việt Nam) và 618 chiếc khác bị bắn hỏng"<sup>(9)</sup>. Việc Bộ Tư lệnh tiền phương của quân lực Sài Gòn bị bắt sống được báo chí phương Tây đăng tít đậm trên trang nhất.

Sự thất bại của cuộc hành quân Lam Sơn 719 báo hiệu sự phá sản của chiến lược "Việt Nam hoá chiến tranh" và đồng thời nó cũng chấm dứt quá trình cố gắng đánh phá của Hoa Kỳ và Sài Gòn nhằm ngăn chặn con đường huyết mạch - tuyến vận tải chiến lược đường Hồ Chí Minh trên bộ. "Trong năm 1971 Quân đội Nhân dân Việt Nam chiếm Paksong và tiến tới Pakse tại trung tâm cao nguyên Bolovens. Năm sau, Quân đội Nhân dân Việt Nam chiếm được Khong Sedone... Cũng năm 1971, "đường kín" dưới tán rừng bắt đầu được xây dựng. Đến năm 1973, xe tải có thể chạy suốt dọc đường mà không ra khỏi mái nguy trang, ngoại trừ khi đi qua suối cạn hay vượt suối qua các ngầm (loại cầu được xây ngay dưới mặt nước). Trong năm đó, các cứ điểm của các Lực lượng Đặc biệt của Mỹ tại Khe Sanh và Khâm Đức (cả hai đều do SOG sử dụng làm các căn cứ tiền phương cho các hoạt động biệt kích chống phá đường Trường Sơn) đều bị bỏ hoặc đánh bại"<sup>(1:295)</sup>.

Việt Nam là một đất nước đất không rộng, người không đông, có hình chữ S có chiều dài hàng ngàn km, mà chiều ngang tính từ Tây sang Đông - từ Trường Sơn ra biển Đông rất hẹp, có nơi chỉ có mấy chục km. Trong cuộc chiến đấu chống một

cường quốc có sức mạnh quân sự khổng lồ, có lực lượng không quân và hải quân đứng hàng đầu trên thế giới, thì tuyến vận tải chiến lược Trường Sơn - đường Hồ Chí Minh là nơi lý tưởng để Hoa Kỳ có thể thực hiện cuộc *chiến tranh bóp nghẹt từ trên cao*. Hơn nữa, một nửa đất nước lại do đối phương kiểm soát, nên công cuộc chi viện cho tiền tuyến của quân và dân miền Bắc trong hai thập kỷ chiến đấu chống Mỹ, cứu nước diễn ra vô cùng cam go, quyết liệt.

Trong bối cảnh đó, hệ thống đường giao thông chiến lược 559 - "đường mòn Hồ Chí Minh" như dự luận Hoa Kỳ gọi, trở thành tuyến đường giao thông chiến lược đặc biệt. Hệ thống đường chiến lược không ngừng vươn dài về phía Nam và lấy dãy Trường Sơn làm điểm tựa, làm bình phong cho mạng lưới đường có diện tích rộng tới hàng vạn cây số vuông, dài hàng chục nghìn km. Tuyến đường chiến lược đó mang trong lòng sức mạnh của hậu phương miền Bắc và nó đã trở thành một chiến trường, một mặt trận đặc biệt và tổng hợp của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của nhân dân ta ở miền Nam; và đồng thời nó cũng là căn cứ địa chiến lược của nhân dân Đông Dương trong sự nghiệp đấu tranh giải phóng dân tộc trong những năm 1954 - 1975.

Theo tính toán của phía Mỹ "lượng bom ném xuống Trường Sơn đạt đỉnh năm 1969, với khoảng 433.000 tấn ném xuống Lào. Từ năm 1965 đến năm 1975 Hoa Kỳ đã huy động 733.000 lượt/chuyến máy bay đánh phá 122.000 trận, ném gần 4 triệu tấn bom đạn xuống đường mòn..."<sup>(8:303)</sup>. Nhưng, hiệu quả không đạt như họ mong muốn, không ngăn được chi viện của miền Bắc cho miền Nam. Một quan chức Mỹ làm việc ở Sài Gòn lúc đó đã nói: "Chúng ta làm họ bị chậm lại, chúng ta làm họ phải

trả giá cao, nhưng chắc chắn là chúng ta không ngăn chặn được họ"<sup>(5:109)</sup>.

Ngay cả "*Tuyến Maginot phương Đông*" (tên gọi khác của hàng rào điện tử McNamara - Tên một chiến lược nổi tiếng về sự kiên cố trên biên giới Pháp - Đức được xây dựng năm 1930-1932), sáng kiến của một nhóm các nhà khoa học trường đại học Harvard cũng bất lực. Qua thực tế chiến đấu, bộ đội Trường Sơn đã phát hiện ra hàng loạt nhược điểm của hàng rào McNamara. Chính McNamara cũng thấy rõ sự bất lực của hệ thống hàng rào điện tử, bị đối phương phá banh trong năm 1968 và từ chức. "Hàng rào bị chọc thủng vì trên thực tế nó chỉ là một tuyến cố định, chứa đầy tính thụ động. Còn đối phương thì đầy tài nghệ trong việc "đánh lừa" những tai mắt điện tử của ta... Đã đến lúc phải bỏ khái niệm "tuyến" xơ cứng, không phù hợp với tính linh hoạt của kỹ thuật cao"<sup>(3:35)</sup>. Với thất bại trong nỗ lực cao nhất (cuộc hành quân Lam Sơn 719), Hoa Kỳ và Việt Nam cộng hòa đã phải nhận lấy *thất bại chiến lược trên mặt trận chiến lược - "đường mòn Hồ Chí Minh"*, và sự kiện này đã thúc đẩy chế độ Sài Gòn vào giai đoạn cáo chung.

Như vậy, cục diện "cuộc chiến Đông Dương lần thứ 2" phụ thuộc vào cuộc chiến giành và giữ - chia cắt và phá hoại tuyến hành lang vận tải chiến lược - Đường Hồ Chí Minh. Nhận thức được ý chí và quyết tâm giải phóng và thống nhất đất nước của nhân dân Việt Nam, Hoa Kỳ đã cảnh giác, đề phòng cao độ, sẵn sàng đối phó. Tuy nhiên, bất ngờ về điểm xuất phát của cuộc chiến, cũng tức là Hoa Kỳ bất ngờ về tuyến đường chi viện chiến lược dọc theo dãy Trường Sơn của Đông Dương. Sau đòn thất bại chiến lược về điểm xuất phát của cuộc chiến, Mỹ và chế độ Sài Gòn ý thức được vai trò của tuyến vận tải chiến lược này, đã



nỗ lực và sử dụng ý chí cao nhất, huy động tối đa nguồn lực chiến tranh của mình để chia cắt và phá hoại nhưng không thành công. Một con đường chiến lược không giấu diếm, báo chí và các nhà nghiên cứu phương Tây đã sớm nắm bắt, cảnh báo vai trò của nó trong cuộc chiến. Con đường mà “trong 16 năm đã chuyển được hơn một triệu tấn hàng, vũ khí từ miền Bắc vào cho các chiến trường, bảo đảm chỉ huy hành quân cho hơn hai triệu lượt người vào chiến trường hoặc từ chiến trường ra Bắc; vận chuyển cơ động 10 lượt sư đoàn, 03 quân đoàn, hộ tống 90 đơn vị binh chủng kỹ thuật vào chiến trường miền Nam chiến đấu”<sup>(3:50)</sup>. Những bộ óc “tinh hoa” bậc nhất của Hoa Kỳ và phương Tây đã vào cuộc tham mưu, hiến kế cho bộ máy chiến tranh của Mỹ ở Đông Dương, tuy nhiên vẫn không thực hiện được mục tiêu của họ. Hoa Kỳ và “đồng minh” đã thua cuộc trong

cuộc chiến chia cắt phá hoại tuyến đường này.

Sự thất bại của cuộc chiến chống “xâm nhập” nói chung và cuộc chiến chia cắt phá hoại đường mòn Hồ Chí Minh là biểu hiện sinh động nhất cho thất bại của Mỹ tại Việt Nam. Đồng bào và chiến sĩ ở miền Nam không bị cô lập, hậu cần cuộc chiến tuy khó khăn thiếu thốn nhưng không thể không khắc phục được là nhờ luôn duy trì tuyến hậu cần huyết mạch này. Nó đã chuyển tải cả sức mạnh thần kỳ của hậu phương miền Bắc XHCN, của cả sức mạnh cách mạng thế giới đến với cuộc chiến đấu của nhân dân miền Nam anh dũng. Có thể nói duy trì, mở rộng và phát triển tuyến đường là nguyên nhân trực tiếp là điều kiện sống còn của cuộc kháng chiến chống Mỹ xâm lược, giải phóng và thống nhất nước nhà của dân tộc ta.

## **THE STRATEGIC ROLE OF HO CHI MINH ROAD THROUGH THE WESTERN PRESS AND RESEARCHERS' ASSESSMENT**

**Le Dinh Hung**

### **ABSTRACT**

*559 Road - Ho Chi Minh trail as Western public opinion known as the pinnacle of creativity in the Vietnamese people's war in the American resistance. The road was the decisive contribution of the war victory. The road study will partially decipher the Vietnamese people's war strength and explain in certain extent the failure of an army representing a superpower in the world at that time. This article presents some content in which the Western media and scholars assessed "Ho Chi Minh Trail" in terms of: the strategic issues throughout the war, the strategic road identification, the road history, the role of the Ho Chi Minh trail during the liberation war.*

### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] Bernard C. Nalty (2005), *The War Against Trucks, Aerial Interdiction in Southern Laos, 1968 - 1972*, Washington DC, US Air Force History and Museums Program.
- [2] Brig. Gen (1980), *Soutchay Vongsavanh, RLG Operations and Activities in the Laotian Panhandle*, US Army Center of Military History, Washington DC.
- [3] Đặng Phong (2008), *5 đường mòn Hồ Chí Minh*, NXB Tri thức.

- [4] Edward Geary Lansdale (1991), *In the Midst of Wars: An American's Mission to Southeast Asia*, Fordham Univ Press.
- [5] Frank Snepp (1977), *Decent Interval*, Random House, New York.
- [6] Hamilton Merritt (1999), *Tragic Mountains, the Hmong the American, and the secret wars for Laos, 1942 – 1992*, Indiana University Peress.
- [7] John Dumbrell (2012), *Rethinking the Vietnam War*, Publisher Palgrave Macmillan.
- [8] John Prados (1998), *The Blood Road - The Ho Chi Minh Trail and the Vietnam War*, John Wiley and Sons. New York.
- [9] Keith William Nolan (1986), *Into Laos: The Story of Dewey Canyon Ii/Lam Son 719*, Vietnam 1971 Hardcover – September, Presidio Press.
- [10] MoroccoJohn (1985), *Rain of Fire, Air War 1969 - 1973*, Boston Publishing Company.
- [11] Phan Hữu Đại - Nguyễn Quốc Dũng (2002), *Lịch sử Đoàn 559 Bộ đội Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh*, NXB Quân đội Nhân dân.
- [12] Prados (1998), *The Blood Road*, John Wiley and Sons.
- [13] Soutchay Vongsavanh (1980), *RLG Operations and Activities in the Laotian Panhandle*, US Army Center of Military History, Washington DC.
- [14] Tài liệu mật Lầu Năm Góc - The Pentagon Papers (ấn bản của thượng nghị sỹ Gravel), Beacon Press, Boston, Tập II, tr.289.
- [15] Willam Colby (2007), *Một chiến thắng bị bỏ lỡ*, NXB Công an Nhân dân (xem thêm Jane Hamilton Merritt (1999), *Tragic Mountains, the Hmong the American, and the secret wars for Laos, 1942 – 1992*, Indiana University Peress).

- Ngày nhận bài: 5/12/2015
- Chấp nhận đăng: 15/1/2016