

# ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN VỚI ĐẠI THẮNG MÙA XUÂN NĂM 1975

★ TS NGUYỄN THỊ LỆ HÀ

*Viện Sử học,*

*Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam*

- **Tóm tắt:** Trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, tuyến vận tải chiến lược đường Hồ Chí Minh trên biển giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong bảo đảm chi viện kịp thời sức người, sức của cho chiến trường miền Nam, góp phần quyết định thắng lợi chung. Bài viết phân tích vai trò, vị trí và những đóng góp chủ yếu của tuyến vận tải Hồ Chí Minh trên biển trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, qua đó làm rõ ý nghĩa của tuyến vận tải này đối với thắng lợi trong sự nghiệp giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước.
- **Từ khóa:** Đường Hồ Chí Minh trên biển; Đại thắng mùa Xuân năm 1975; kháng chiến chống Mỹ; Tổng tiến công và nổi dậy; Việt Nam.

## The Ho Chi Minh sea trail and the Great Spring Victory of 1975

- **Abstract:** In the 1975 Spring General Offensive and Uprising, the strategic Ho Chi Minh sea trail played a particularly important role in ensuring timely support of manpower and resources to the Southern battlefield, decisively contributing to the final victory. The article analyzes the role, position, and main contributions of the Ho Chi Minh sea trail in the 1975 Spring General Offensive and Uprising, thereby clarifying its significance to the complete liberation of the South and national reunification.
- **Keywords:** Ho Chi Minh sea trail; Great Spring Victory of 1975; resistance against America; General Offensive and Uprising; Vietnam.

### 1. Mở đầu

Đường Hồ Chí Minh trên biển cùng với đường Trường Sơn (đường Hồ Chí Minh trên bộ) giữ vai trò là các tuyến vận tải chiến lược có ý nghĩa đặc biệt trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Hai tuyến đường này đã trở thành “huyết mạch” chiến lược bảo đảm vận chuyển vũ khí, khí tài, đạn dược, thuốc men, đồng thời đưa đón cán bộ, chiến sĩ từ hậu phương lớn miền

Bắc vào tiền tuyến lớn miền Nam. Tuyến vận tải trên biển với những “con tàu không số” là hình thức tổ chức vận tải quân sự đặc thù, phản ánh ý chí chiến đấu, tinh thần kiên cường và năng lực tổ chức sáng tạo của cách mạng Việt Nam. Nhờ phương thức hoạt động bí mật, linh hoạt và hiệu quả, tuyến đường này đã đạt được nhiều kết quả có ý nghĩa lịch sử, giữ vai trò then chốt trong việc bảo đảm chi viện sức người, sức của cho chiến

trường miền Nam, góp phần quan trọng vào thắng lợi của cuộc kháng chiến. Bài viết tập trung làm rõ vai trò của tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển với cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975.

## 2. Nội dung

### 2.1. Hoàn cảnh ra đời của đường Hồ Chí Minh trên biển

Trước sự gia tăng các hoạt động phá hoại Hiệp định Giơnevơ của Mỹ và tay sai tại miền Nam Việt Nam, yêu cầu cấp thiết đặt ra là phải xác định rõ đường lối cách mạng ở miền Nam, bởi “con đường phát triển cơ bản của cách mạng Việt Nam ở miền Nam là khởi nghĩa giành chính quyền về tay nhân dân” (ĐCSVN, 2002, tr.82). Tháng 1-1959, Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khóa II) đã triệu tập Hội nghị lần thứ 15 và ban hành Nghị quyết 15. Nghị quyết này đã đánh dấu bước ngoặt có ý nghĩa quyết định trong đường lối chỉ đạo chiến lược đối với cách mạng miền Nam, thể hiện ở việc chuyển từ đấu tranh chính trị đơn thuần, sang chủ trương kết hợp đấu tranh chính trị với đấu tranh vũ trang, đồng thời chuẩn bị và tiến hành cuộc kháng chiến lâu dài, nhằm đánh bại sự xâm lược của đế quốc Mỹ và bộ máy chính quyền Sài Gòn tay sai. Trên cơ sở đường lối chỉ đạo đó, Đảng xác định một yêu cầu cấp thiết của cách mạng miền Nam là bảo đảm sự chi viện thường xuyên về nhân lực và vật lực từ miền Bắc. “Ngày 12-9-1959, Bộ Quốc phòng ra Quyết định số 446/QĐ hợp thức việc thành lập “Đoàn công tác quân sự đặc biệt” lấy tên là Đoàn 559, thực hiện nhiệm vụ: Tổ chức mở đường giao thông quân sự vào miền Nam dọc theo dãy Trường Sơn; vận chuyển hàng quân sự cho miền Nam; đưa đón cán bộ, bộ đội hành quân vào chiến trường” (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.35-36).

Thành phần lực lượng chủ yếu của Đoàn 559 gồm Tiểu đoàn 301 và Tiểu đoàn 603. Theo sự phân công nhiệm vụ, Tiểu đoàn 301 đảm trách vận chuyển khí tài, đạn dược, lương thực, bộ đội bằng đường bộ, với phương châm “Phòng tránh, giữ bí mật tuyệt đối để bảo vệ lực lượng, bảo vệ mục tiêu nhiệm vụ” (Bộ Tư lệnh Binh đoàn 12 - Viện Lịch sử quân sự Việt Nam, 1999, tr.77); Tiểu đoàn 603 theo chỉ đạo của Tổng Quân ủy có nhiệm vụ vận chuyển vũ khí, đạn dược, thuốc men và đưa đón cán bộ từ miền Bắc vào chiến trường miền Nam bằng đường biển. Cửa sông Gianh, tỉnh Quảng Bình (nay là tỉnh Quảng Trị) được lựa chọn làm nơi đặt trụ sở của Đoàn và tổ chức hoạt động dưới hình thức là tập đoàn đánh cá của cán bộ, nhân dân miền Nam tập kết mang tên “Tập đoàn đánh cá sông Gianh” (Đặng Phong, 2008, tr.151).

Đầu năm 1961, phong trào cách mạng miền Nam ngày càng phát triển, Thường trực Quân ủy Trung ương họp và khẳng định “Cuộc đấu tranh cách mạng của nhân dân ta ở miền Nam đã bước vào một giai đoạn mới và ngày càng trở nên gay go, quyết liệt... Muốn đẩy mạnh cách mạng miền Nam tiến lên giành thắng lợi cần phải kiên quyết chi viện cho miền Nam những thứ mà chiến tranh cần thiết. Miền Bắc phải thực hiện nhiệm vụ chi viện cho cách mạng miền Nam nhưng vẫn giữ vững hòa bình ở miền Bắc... Việc chi viện cho miền Nam có tính chất lâu dài và toàn diện. Lực lượng chi viện bao gồm: Con người là những cán bộ, nhân viên công tác góp phần xây dựng lực lượng cho miền Nam; Phương tiện vật chất, chủ yếu trước hết là vũ khí và khí tài quân sự, thuốc men... giải quyết mức tối thiểu cho Liên khu 5 và Nam Bộ” (Hồ sơ số 285 - Phòng Quân ủy Trung ương). Như vậy, Đảng và Quân ủy Trung ương đã xác định vận tải đường biển phục vụ chi viện cho cách mạng miền Nam là

một nhiệm vụ trọng yếu của Đoàn 559, mang tính chất chiến lược và có ý nghĩa lâu dài.

Để phù hợp với tình hình cách mạng trong giai đoạn mới, ngày 23-10-1961<sup>(1)</sup>, Bộ Quốc phòng ban hành Quyết định số 97/QP về việc xây dựng lực lượng vận tải quân sự trên biển mang tên Đoàn 759, với 38 cán bộ, trong đó 20 người vừa tập kết ra Bắc. Lực lượng nòng cốt để xây dựng Đoàn 759 được tuyển chọn từ những cán bộ, chiến sĩ có kinh nghiệm đi biển, chủ yếu là người quê Nam Bộ và Liên khu 5. Ngày 27-8-1962, Đảng ủy Đoàn 759 ban hành nghị quyết xác định rõ nhiệm vụ “vận chuyển chi viện để xây dựng lực lượng vũ trang miền Nam, thúc đẩy cách mạng miền Nam phát triển” (Hồ sơ số 15. Phong Lữ đoàn 125), “Mua sắm phương tiện, tiến hành vận chuyển các loại hàng tiếp tế cho chiến trường miền Nam bằng đường biển” (Quân chủng Hải quân, 1996).

Năm 1964, Đoàn 759 được đổi tên thành Đoàn 125 Hải quân. Trong suốt quá trình hoạt động, lực lượng vận tải trên biển đã hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao, qua đó khẳng định vị trí đặc biệt quan trọng của tuyến vận tải này trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước.

Từ năm 1964 đến trước cuộc Tổng tiến công và nổi dậy Xuân năm 1975, cùng với tuyến đường Hồ Chí Minh trên bộ, tuyến vận tải trên biển đã bảo đảm chi viện kịp thời sức người, sức của từ hậu phương miền Bắc cho chiến trường miền Nam<sup>(2)</sup>, góp phần quan trọng làm thất bại các chiến lược Chiến tranh đặc biệt, Chiến tranh cục bộ và Việt Nam hóa chiến tranh của đế quốc Mỹ, buộc đế quốc Mỹ phải ký Hiệp định Paris (ngày 27-01-1973) về chấm dứt chiến tranh, lập lại hòa bình ở Việt Nam. Những kết quả đạt được của tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển đã khẳng định đây là một tuyến vận tải chiến lược tiêu biểu, thể hiện ý chí chiến đấu, tinh thần

quả cảm và khí phách anh hùng của dân tộc Việt Nam trong thời đại Hồ Chí Minh.

## **2.2. Vai trò của đường Hồ Chí Minh trên biển trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975**

Cuối năm 1974, cục diện chiến trường miền Nam chuyển biến theo hướng có lợi cho cách mạng; tương quan lực lượng thay đổi rõ rệt. Sau những thất bại chiến lược, buộc Mỹ phải rút quân và cắt giảm 50% viện trợ cho miền Nam Việt Nam, làm suy giảm nghiêm trọng tiềm lực quân sự của chính quyền Sài Gòn. Trong khi đó, ta đẩy mạnh tiến công trên nhiều mặt trận, buộc quân đội Sài Gòn phải chuyển từ hành quân lấn chiếm quy mô lớn, sang thế phòng ngự bị động và tác chiến phân tán.

Trước những thuận lợi đó, Hội nghị Bộ Chính trị tổ chức từ ngày 30-9 đến ngày 7-10-1974 và Hội nghị Bộ Chính trị mở rộng diễn ra từ ngày 8-12-1974 đến ngày 8-01-1975 đã phân tích tình hình và quyết định triển khai kế hoạch giải phóng hoàn toàn miền Nam. Quán triệt Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh đã khẩn trương xây dựng và tổ chức thực hiện kế hoạch chuẩn bị cho cuộc tiến công chiến lược năm 1975, đồng thời tiếp tục tăng cường và phát triển mạnh bộ đội chủ lực trên chiến trường miền Nam, chỉ đạo tuyến vận tải đường Hồ Chí Minh trên biển phải bảo đảm vận chuyển một khối lượng lớn vũ khí quân sự, đáp ứng kịp thời yêu cầu tác chiến khi thời cơ xuất hiện.

<sup>(1)</sup> Sau này, ngày 23-10-1961 được lấy làm Ngày truyền thống mở đường Hồ Chí Minh trên biển.

<sup>(2)</sup> Năm 1962: 810 tấn; năm 1963: 1.318 tấn; 1964-1965: 4.000 tấn; 1965-1968: 410 tấn; năm 1972: 3.000 tấn; 1973: 12.000 tấn; năm 1974: 15.000 tấn. Dẫn theo Đặng Phong: 5 đường mòn Hồ Chí Minh. Nxb Tri Thức, 2008, tr.235.

Từ khi được thành lập đến trước cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, tuyến vận tải quân sự chiến lược đường biển<sup>(3)</sup> đã đảm nhiệm việc vận chuyển một khối lượng lớn sức người, sức của từ hậu phương miền Bắc vào tiền tuyến miền Nam<sup>(4)</sup>, góp phần quan trọng trong việc bảo đảm hậu cần cho các nhiệm vụ tác chiến trên toàn chiến trường.

Bước vào mùa Xuân năm 1975, phát huy ưu thế về tốc độ vận chuyển, khả năng tiết kiệm lực lượng, tuyến vận tải quân sự Hồ Chí Minh trên biển đã được Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương chỉ đạo khẩn trương tổ chức vận chuyển vũ khí, khí tài và phương tiện vào phục vụ tác chiến: “Trong năm 1975, Hải quân phải vận chuyển từ 35.000 đến 40.000 tấn hàng từ Hải Phòng vào Đông Hới (Quảng Bình) và Cửa Việt, Đông Hà (Quảng Trị)” (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.337).

Tháng 2-1975, Bộ Tổng Tham mưu giao cho Đoàn 125 thực hiện nhiệm vụ vận chuyển mang mật danh “T5”, với yêu cầu “chở xe tăng, xe bọc thép của Bộ Tư lệnh - Thiết giáp từ cảng Bến Thủy (Vinh), vào Long Đại (Quảng Bình) và Đông Hà (Quảng Trị)” (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.363). Do phải gấp rút vận chuyển một khối lượng lớn hàng hóa nhằm tăng cường chi viện cho chiến trường, Bộ Tư lệnh quyết định huy động 6 tàu vận tải đồ bộ, lập thành một biên đội và đặt sở chỉ huy tại Vinh để thực hiện nhiệm vụ.

Để bảo đảm an toàn cho các tuyến vận tải trên biển, lực lượng tàu chiến thuộc Trung đoàn 171 và K5 được tăng cường tuần tra tại khu vực phía bắc vĩ tuyến 17, sẵn sàng ngăn chặn các hoạt động của hải quân Mỹ nhằm giữ vững tuyến vận tải Cửa Việt - Đông Hà. Hoạt động trên biển của Hải quân Việt Nam trên khu vực này đã tạo áp lực đáng kể đối với lực lượng Mỹ và chính

quyền Sài Gòn, buộc toàn bộ lực lượng hải quân của chính quyền Sài Gòn tại Vùng 1 duyên hải phải nâng cao trạng thái sẵn sàng chiến đấu để đối phó.

Đầu tháng 3-1975, Chiến dịch Tây Nguyên mở màn bằng thắng lợi tại Buôn Ma Thuột đã đánh dấu sự khởi đầu của cuộc tổng tiến công chiến lược trên toàn chiến trường miền Nam. Trước sự phát triển thuận lợi của tình hình chiến sự, ngày 18-3-1975, Bộ Chính trị quyết định giải phóng hoàn toàn miền Nam trong năm 1975. Trong bối cảnh đó, tuyến đường Hồ Chí Minh trên biển giữ vai trò quan trọng trong việc bảo đảm công tác vận chuyển và chi viện cho

<sup>(3)</sup> Ngày 23-10-1961, Bộ Tổng Tư lệnh ban hành Quyết định số 97/QP do Thứ trưởng Hoàng Văn Thái ký, thành lập Đoàn 759 đặt dưới sự quản lý, chỉ đạo trực tiếp của Bộ Tổng Tư lệnh. Tháng 9-1963, Thường trực Quân ủy Trung ương quyết nghị bàn giao Đoàn 759 cho Cục Hải quân quản lý. Ngày 29-1-1964, Bộ Tổng Tư lệnh ban hành Quyết định số 30/QĐ-QP do Thiếu tướng Trần Quý Hai, Thứ trưởng Bộ Quốc phòng ký, chính thức chuyển Đoàn 759 về trực thuộc Bộ Tư lệnh Hải quân; đổi phiên hiệu thành Đoàn 125. Xem Quân chủng Hải quân (2011). Lịch sử Đường Hồ Chí Minh trên biển (1961-2011). Nxb Quân đội nhân dân, tr.65, 127, 144.

<sup>(4)</sup> Từ năm 1962 đến năm 1972, lực lượng vận tải đường biển đã thực hiện được 103 chuyến vận tải trực tiếp với 5.774 tấn hàng; vận tải gián tiếp từ năm 1967 đến năm 1975: 1.170 chuyến với 87.503 tấn hàng. Quân chủng Hải quân. Lịch sử Đường Hồ Chí Minh trên biển (1961 - 2011), Sđd, tr.313. Theo một tài liệu khác, con số này như sau: Năm 1962: 810 tấn; 1963: 1318 tấn; 1964-1965: 4.000 tấn; 1965-1968: 410 tấn; 1972: 3.000 tấn; 1973: 12.000 tấn; 1974: 15.000 tấn. Dẫn theo Đặng Phong (2008). 5 Đường mòn Hồ Chí Minh. Nxb Tri Thức, tr.235.

các chiến trường miền Nam. Theo chỉ đạo của Bộ Tổng tham mưu, Đoàn 125 được giao nhiệm vụ tăng cường vận chuyển vũ khí, trang thiết bị và lực lượng bộ đội vào sâu trong chiến trường, bám sát các hướng địa bàn triển khai chiến dịch (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.395).

Từ đầu tháng 01-1975 đến ngày 20-3-1975, Đoàn 125 đã hoàn thành được 82 chuyến vận tải, vận chuyển tổng cộng 7.682 tấn hàng hóa cùng 12 xe tăng và 31 xe bọc thép (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.388), qua đó góp phần quan trọng bổ sung lực lượng, phương tiện và vũ khí cho các chiến trường miền Nam.

Thực hiện sự chỉ đạo của Bộ Tổng Tham mưu ngày 22-3-1975, Thường vụ Đảng ủy Quân chủng Hải quân hạ quyết tâm: “Huy động các lực lượng có thể phục vụ cho vận chuyển đáp ứng các yêu cầu đột xuất cho chiến trường với khả năng lớn nhất, đúng thời gian quy định, bảo đảm an toàn về mọi mặt..., tạo mọi điều kiện thuận lợi để các quân binh chủng đi vào chiến trường nhanh nhất, an toàn nhất” (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.340). Triển khai Nghị quyết của Thường vụ Đảng ủy Quân chủng, “Bộ Tư lệnh Quân chủng chỉ đạo cho Đoàn 125 đưa 50% số tàu vận tải đang bảo quản trên ụ và trên bãi ra sửa chữa để đi làm nhiệm vụ; bảo đảm có 42 trên tổng số 50 chiếc tàu hoạt động vận tải phục vụ chiến dịch” (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.340).

Sau gần một tháng tiến hành tổng tiến công và nổi dậy với cường độ cao, quân và dân ta trên chiến trường miền Nam đã giành được nhiều thắng lợi quan trọng cả về chính trị và quân sự. Trên cơ sở những kết quả đó, ngày 25-3-1975, Bộ Chính trị bổ sung quyết tâm chiến lược về thời gian, chủ trương tập trung mọi nguồn lực để tiến lên giải phóng Sài Gòn - Gia Định và hoàn thành sự nghiệp giải phóng miền Nam trước mùa mưa năm 1975. Nhằm bảo đảm đầy đủ vật chất

và kỹ thuật cho trận quyết chiến chiến lược cuối cùng, cũng trong ngày 25-3-1975, Hội đồng chỉ viện miền Nam được thành lập do Thủ tướng Phạm Văn Đồng làm Chủ tịch, có nhiệm vụ “huy động sức người, sức của thật đầy đủ, kịp thời để đáp ứng mọi yêu cầu của miền Nam trong tình hình mới” (ĐCSVN, 2004, tr.82).

Ngày 26-4-1975, Chiến dịch Hồ Chí Minh chính thức bắt đầu. Trong Chiến dịch này, tuyến vận tải đường biển thực hiện nhiệm vụ vận chuyển bộ đội và phương tiện chiến đấu với quy mô lớn, bảo đảm yêu cầu về tiến độ và an toàn, đồng thời góp phần hỗ trợ công tác bố trí, triển khai lực lượng nhằm đáp ứng nhiệm vụ tác chiến, giải phóng các đảo và tiếp quản cơ sở hải quân của phía đối phương.

Nhằm triển khai hiệu quả các nhiệm vụ trên, Đảng ủy Quân chủng Hải quân đã xác định phương hướng huy động tổng thể các nguồn lực và tổ chức thực hiện các nhiệm vụ được giao. Trên cơ sở đó, Đoàn 125 tạm thời điều chỉnh kế hoạch vận chuyển thường xuyên, tập trung ưu tiên tối đa cho nhiệm vụ chi viện lực lượng và phương tiện phục vụ trực tiếp cho các chiến trường và tiền tuyến. Thực hiện chỉ đạo này, với tinh thần bảo đảm phục vụ nhanh chóng và kịp thời cho yêu cầu chiến đấu, Đoàn 125 đã tổ chức hoạt động vận chuyển theo hai tuyến: Tuyến 1, từ Hải Phòng vào cửa Nhật Lệ (Quảng Bình); Tuyến 2, từ Bến Thủy (Nghệ An) đi Đông Hà (Quảng Trị), từ đó tiếp tục cơ động bằng đường bộ vào các điểm tập kết hậu cần chiến dịch tại miền Đông Nam Bộ. Trong giai đoạn này, nhiều ngày cao điểm có khoảng 30 chiếc tàu của Đoàn 125 hoạt động từ Hải Phòng vào các vùng ven biển miền Nam vừa được giải phóng. Tàu 601 được gấp rút điều động từ cảng Hải Phòng vào khu vực cửa Nhật Lệ, sau khi hoàn thành việc bốc dỡ hàng hóa lại tiếp tục hành trình vào Đà

Năng để thực hiện nhiệm vụ tiếp theo. Tàu 641 đang thực hiện nhiệm vụ, nhưng nhận được lệnh ghé vào Cửa Việt để vận chuyển phương tiện và lực lượng phục vụ tác chiến.

Các tàu còn lại của Đoàn 125 phối hợp bám sát tiến trình tiến công ven biển của các quân đoàn chủ lực, qua đó bảo đảm kịp thời công tác vận tải và chi viện, tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai và duy trì các hoạt động quân sự trên hướng ven biển.

Công tác bảo đảm hậu cần theo phương châm “thần tốc, thần tốc hơn nữa” trong điều kiện thiếu phương tiện vận tải lực lượng lại hoạt động phân tán, đối phương ngăn chặn, đánh phá quyết liệt trong tình thế cô thủ, cùng với những bất lợi của thời tiết đầu mùa mưa, đã đặt ra nhiều khó khăn đối với tuyến vận tải đường biển. Mặc dù vậy, với quyết tâm “tất

cả vì tiền tuyến” cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125 đã không quản ngại khó khăn, hoàn thành tốt mọi nhiệm vụ được giao, đáp ứng yêu cầu chi viện nhanh chóng, kịp thời, góp phần bảo đảm cho các cánh quân chủ lực trên bộ tiến công thắng lợi.

Trong cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, quán triệt chỉ thị của Bộ Chính trị “thần tốc, táo bạo, bất ngờ” (ĐCSVN, 2004, tr.95), nhiệm vụ trọng yếu đặt ra đối với lực lượng vận chuyển là tổ chức vận chuyển khẩn trương những vũ khí hạng nặng và một lượng lớn cán bộ, chiến sĩ vào các chiến trường trọng điểm ở miền Tây, bảo đảm tác chiến kịp thời trên các hướng tiến công. Xuất phát từ chủ

trương: tất cả cho chiến trường, tất cả cho tiền tuyến, tất cả cho chiến thắng, Đoàn 125 đã điều động 47 tàu, tổ chức thực hiện 143 chuyến tàu, chở 8.721 tấn vũ khí và hàng quân sự (gồm 50 xe tăng và pháo lớn); 18.741 cán bộ, chiến sĩ và 2.916 đồng bào từ miền Bắc vào các vùng mới giải phóng, với tổng chiều dài hành trình 65.721 hải lý để bảo đảm yêu cầu trên các chiến trường (Bùi Tiến Thành, 2011). Đây là một trong những

nguồn bổ sung nhân lực, vật lực có ý nghĩa quan trọng, góp phần trực tiếp vào thắng lợi của cuộc Tổng tiến công và nổi dậy, giải phóng hoàn toàn miền Nam vào mùa Xuân năm 1975.

Vào giai đoạn cuối của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, trong số hơn 100 đảo lớn nhỏ thuộc quần đảo Trường Sa, chỉ có 11 đảo có lực lượng đồn trú, trong đó 5 đảo do quân

đội Việt Nam Cộng hòa kiểm soát gồm Song Tử Tây, Sơn Ca, Nam Yết, Sinh Tồn, Trường Sa, có khoảng 160 quân thuộc Tiểu đoàn 371 - Phước Tuy (Bộ Quốc phòng - Viện Lịch sử quân sự Việt Nam, 2013, tr.382) và thường xuyên có 1 đến 2 tàu chiến của hải quân Sài Gòn làm nhiệm vụ tiếp tế và yểm trợ cho các đảo này.

Trong giai đoạn quyết định của cuộc Tổng tiến công và nổi dậy, thực hiện chỉ thị của Bộ Chính trị ngày 4-4-1975, Quân ủy Trung ương phối hợp với Quân khu 5 “nghiên cứu và chỉ đạo thực hiện gấp rút, nhằm thời cơ thuận lợi nhất, đánh chiếm các đảo do quân ngụy miền Nam chiếm đóng thuộc quần đảo Trường

**Đường Hồ Chí Minh trên biển là tuyến vận tải chiến lược bí mật, mang đặc trưng “tàu không số, đường không dấu”, được tổ chức xây dựng và hoạt động trên cơ sở trí tuệ khoa học, tinh thần sẵn sàng hy sinh, lòng trung thành và ý chí dũng cảm của lực lượng tham gia. Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, đặc biệt là trong Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, tuyến vận tải này có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc bảo đảm chi viện kịp thời cho các chiến trường miền Nam.**

Sa” (Điện số 990B/TK). Việc giải phóng quần đảo Trường Sa và các đảo trên Biển Đông có ý nghĩa chiến lược quan trọng về chính trị, quân sự và kinh tế, đồng thời khẳng định chủ quyền của Việt Nam. Ngày 9-4-1975, Thường trực Quân ủy Trung ương giao cho Bộ tư lệnh Hải quân nhiệm vụ đưa ngay tàu ra giải phóng các đảo thuộc quần đảo Trường Sa. Chấp hành chỉ thị của cấp trên, Bộ Tư lệnh Quân chủng quyết định điều động các tàu mang số hiệu 672, 673, 674, 675, 641, 643, 657 thuộc Đoàn 125 sẵn sàng đi làm nhiệm vụ giải phóng đảo.

Ngày 11-4-1975, ba tàu 673, 674, 675 của Đoàn 125 cùng Trung đoàn 126 đặc công Hải quân phối hợp với Tiểu đoàn 471 đặc công Quân khu 5 tiến công giải phóng đảo Song Tử Tây, sau đó mở rộng tiến công giải phóng các đảo Nam Yết, Sơn Ca, Sinh Tồn, Trường Sa nhằm ngăn chặn khả năng tăng viện và tổ chức phản kích của đối phương<sup>(5)</sup>...

Ngày 29-4-1975, toàn bộ 5 đảo trên quần đảo Trường Sa đã được giải phóng. Đây là một thắng lợi có ý nghĩa chiến lược quan trọng, góp phần trực tiếp vào thành công chung của cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975.

Việc giải phóng các đảo và quần đảo trên biển Đông có ý nghĩa to lớn, thể hiện tầm nhìn chiến lược và sự chỉ đạo kịp thời của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, cùng vai trò chỉ huy của Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp. Thông qua việc triển khai kịp thời chủ trương này, Việt Nam đã chủ động bảo đảm quyền kiểm soát thực tế đối với các đảo quan trọng, góp phần giữ vững chủ quyền biển, đảo quốc gia trong bối cảnh tình hình khu vực có nhiều biến động.

Sáng ngày 30-4-1975, lực lượng vũ trang cách mạng nhất loạt phát động các đợt tiến công trên toàn bộ các hướng chiến lược, nhanh chóng làm tan rã các sư đoàn chủ lực của quân đội Sài Gòn,

kiểm soát trung tâm thành phố Sài Gòn và buộc Tổng thống chính quyền Việt Nam Cộng hòa cùng toàn bộ nội các phải tuyên bố đầu hàng. Đến 11 giờ 30 phút cùng ngày, cờ giải phóng được cắm trên nóc Dinh Độc Lập, đánh dấu Sài Gòn được hoàn toàn giải phóng và Chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử kết thúc thắng lợi hoàn toàn.

Ngày 1-5-1975, Trung ương Cục miền Nam và Bộ Chỉ huy Chiến dịch giao cho Bộ Tư lệnh Hải quân tổ chức lực lượng ra giải phóng Côn Đảo và đưa các chiến sĩ cách mạng bị giam giữ, tù đày trở về đất liền. Trong tháng 5-1975, các tàu mang số hiệu 683 và 574 của “Đoàn 125 đã đón được 4.627 chiến sĩ cách mạng ở Côn Đảo về an toàn” (Quân chủng Hải quân, 2011, tr.357). Từ ngày 23 đến ngày 27-5-1975, hai tàu mang số hiệu 643 và 657 phối hợp tiến công giải phóng các đảo Thổ Chu, Hòn Cao, Hòn Từ, Hòn Ông, Hòn Bà.

Những thắng lợi trong nhiệm vụ giải phóng vùng biển và hải đảo đã góp phần quan trọng vào thành công chung của cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, đồng thời đánh dấu việc hoàn thành sứ mệnh lịch sử của tuyến vận tải chiến lược Hồ Chí Minh trên biển.

Như vậy, đường Trường Sơn và tuyến vận tải đường Hồ Chí Minh trên biển đã hình thành một hệ thống giao thông vận tải quân sự chiến lược hoàn chỉnh, giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong việc bảo đảm sự chi viện liên tục, kịp thời từ hậu phương lớn miền Bắc cho các chiến trường miền Nam. Hai tuyến vận tải này không chỉ đáp ứng yêu cầu vật chất - kỹ thuật của chiến trường

<sup>(5)</sup> Song song với việc huy động lực lượng tiến công giải phóng quần đảo Trường Sa, Quân chủng Hải quân đã tăng cường lực lượng chiến đấu giải phóng đảo Cù Lao Thu (còn gọi là đảo Phú Quý) và một số đảo khác.

mà còn mang giá trị lịch sử và tinh thần sâu sắc, “là biểu tượng nổi bật của quyết tâm đánh Mỹ và thắng Mỹ, của ý chí và tình cảm thống nhất đất nước... của sức mạnh tinh thần và trí tuệ Việt Nam đã chiến thắng sức mạnh vật chất kỹ thuật hiện đại của đế quốc Mỹ” (Viện Lịch sử quân sự Việt Nam, 1999, tr.26).

### 3. Kết luận

Đường Hồ Chí Minh trên biển là tuyến vận tải chiến lược bí mật, mang đặc trưng “tàu không số, đường không dấu”, được tổ chức xây dựng và hoạt động trên cơ sở trí tuệ khoa học, tinh thần sẵn sàng hy sinh, lòng trung thành và ý chí dũng cảm của lực lượng tham gia. Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, đặc biệt là trong Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, tuyến vận tải này có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc bảo đảm chi viện kịp thời cho các chiến trường miền Nam.

Thành công của đường Hồ Chí Minh trên biển là kết quả tổng hợp sự lãnh đạo đúng đắn của Đảng và Quân ủy Trung ương, cùng tinh thần trách nhiệm và sự sáng tạo của toàn dân, toàn quân, trong đó lực lượng cán bộ, chiến sĩ trực tiếp làm nhiệm vụ vận tải giữ vai trò nòng cốt. Những thành tựu đạt được không chỉ góp phần quan trọng vào thắng lợi của cuộc Tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975 mà còn thể hiện rõ nét nghệ thuật quân sự Việt Nam và sức mạnh của chủ nghĩa anh hùng cách mạng trong thời đại Hồ Chí Minh.

Hơn nửa thế kỷ đã trôi qua kể từ khi chiến tranh kết thúc, song đường Hồ Chí Minh trên biển vẫn giữ trọn vẹn giá trị lịch sử và ý nghĩa biểu tượng sâu sắc, trở thành niềm tự hào của quân và dân Việt Nam. Những giá trị đó tiếp tục được phát huy trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc hiện nay, có ý nghĩa cổ vũ, động viên toàn Đảng, toàn quân và toàn dân hiện thực

hóa khát vọng phồn vinh, hạnh phúc trong kỷ nguyên phát triển mới của dân tộc □

*Ngày nhận bài: 7-2-2026;*

*Ngày bình duyệt: 25-3-2026;*

*Ngày duyệt đăng: 24-4-2026*

*Email tác giả: nguyenlehavsh@gmail.com*

### Tài liệu tham khảo:

Bộ Quốc phòng - Viện Lịch sử quân sự Việt Nam (2013): *Lịch sử kháng chiến chống Mỹ, cứu nước (1954 - 1975)* (tập 8). Nxb Chính trị quốc gia.

Bùi Tiến Thành (2011): Từ đoàn 759 đến đoàn 125 bước phát triển cả về lượng và chất của lực lượng vận tải đường Hồ Chí Minh trên biển. *Tạp chí Lịch sử Quân sự*.

Đặng Phong (2008). *5 đường mòn Hồ Chí Minh*. Nxb Tri Thức.

ĐCSVN (2002). *Văn kiện Đảng toàn tập* (Tập 20). Nxb Chính trị quốc gia.

ĐCSVN (2004). *Văn kiện Đảng toàn tập* (Tập 36). Nxb Chính trị quốc gia.

Điện số 990B/TK, ngày 14-4-1975 của Đại tướng Võ Nguyên Giáp gửi đồng chí Võ Chí Công và đồng chí Chu Huy Mân.

Hồ sơ số 15. Phòng Lữ đoàn 125, lưu trữ Văn phòng Bộ Tư lệnh Hải quân.

Hồ sơ số 285 - Phòng Quân ủy Trung ương. Hồ sơ lưu tại Trung tâm lưu trữ Bộ Quốc phòng.

Quân chủng Hải quân (1996). *35 năm đường Hồ Chí Minh trên biển và thành lập Lữ đoàn 125 Hải quân*, Nxb Quân đội nhân dân.

Quân chủng Hải quân (2011). *Lịch sử Đường Hồ Chí Minh trên biển (1961 - 2011)*. Nxb Quân đội nhân dân.

Viện Lịch sử quân sự Việt Nam (1999). *Đường Hồ Chí Minh một sáng tạo chiến lược của Đảng*. Nxb Quân đội nhân dân.