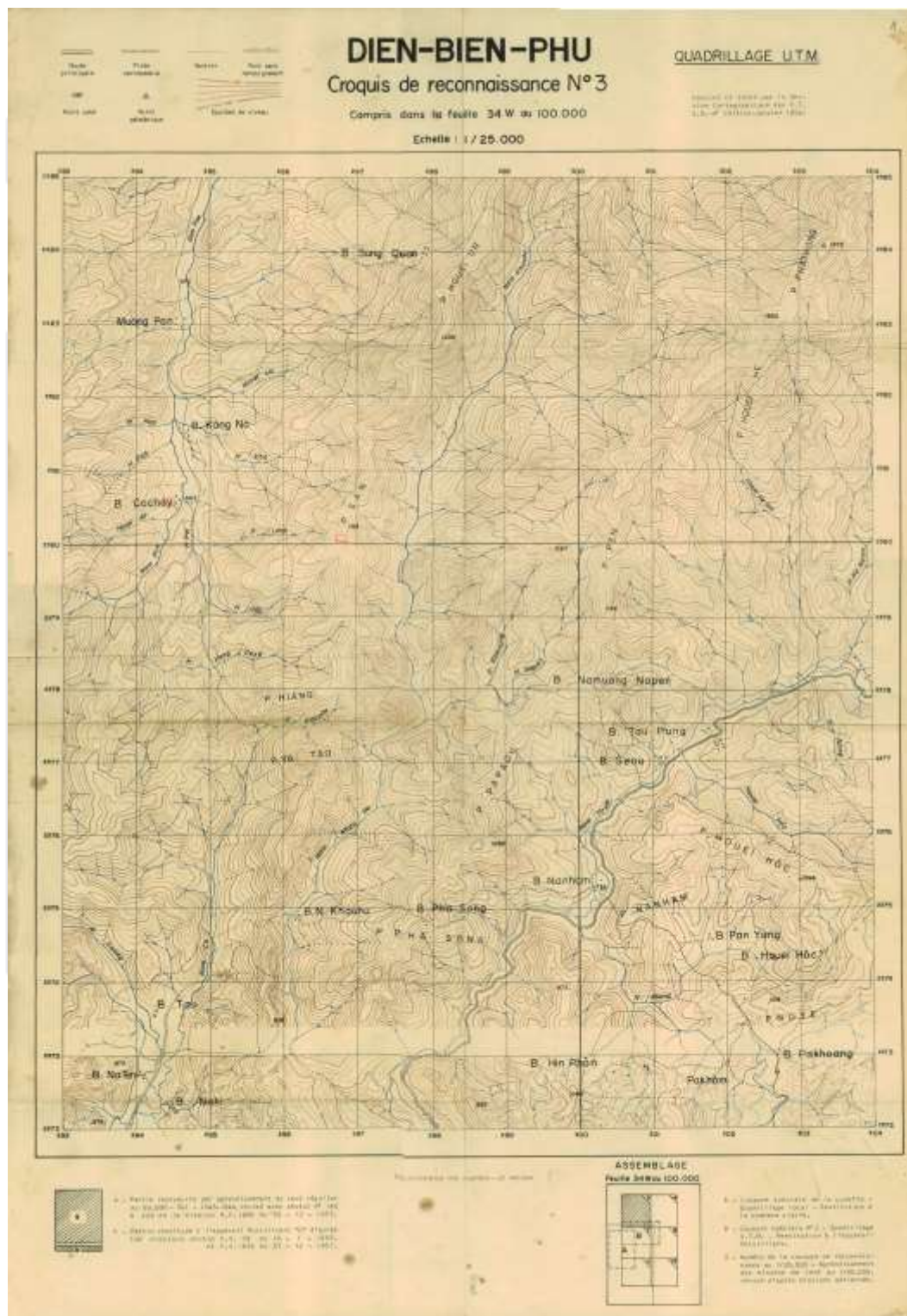




PHẦN II
CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ
DIỄN BIẾN VÀ KẾT QUẢ

Bản đồ địa hình Châu Điện Biên Phủ năm 1954.



Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, phong Đơn vị trực thuộc khu Tự trị Việt Bắc, hồ sơ 1714, tờ 01



Ngày 21/11/1953, theo lệnh của Đế quốc Mỹ, giặc Pháp tập trung quân nhảy dù chiếm đóng Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3155



Chủ tịch Hồ Chí Minh cùng các đồng chí Trường Chinh, Phạm Văn Đồng, Võ Nguyên Giáp quyết định mở Chiến dịch Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh L III giai đoạn 1945-1954, SLT 412



Các đoàn xe vận tải đã chuẩn bị sẵn sàng, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3103



Những khẩu đại bác 105 ly nặng trên 2 tấn đã được bộ đội ta kéo qua đèo dốc gập ghềnh đem đến vị trí chờ ngày nổ súng, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3105



Các chiến sĩ cao xạ đang theo dõi máy bay địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3106



Đại tướng Võ Nguyên Giáp duyệt các đơn vị pháo cao xạ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3107



Những khẩu pháo cỡ lớn được các đoàn xe kéo vào Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3108



Những cây gỗ to được chuyển từ các khu rừng xa về mặt trận để làm hầm bảo vệ những khẩu đại bác lớn, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3109



Những khẩu đại bác lớn đã nhằm thẳng vào đồn địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3110



Đại tướng Võ Nguyên Giáp đang quan sát tình hình mặt trận Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3111



Nhân dân các thị trấn ở Thanh Hóa tiễn đưa các đoàn dân công xe thô
lên đường phục vụ tiền tuyến, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3181



Ngược dòng sông Mã (Thanh Hóa), từng đoàn thuyền vượt qua những ghềnh thác
nguy hiểm chuyên gạo lên phục vụ chiến dịch Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3112



Anh chị em dân công gánh gạo đi trên những con đường dốc đem gạo đến địa điểm trước ngày hành binh, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3180



Gạo được chuyển nhanh đến các bến sông đã ấn định,
dân công chuyển gạo lên bờ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3113



Và gạo được mang vào các kho để phát cho các đơn vị bộ đội, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3114



Sau ba tháng vây hãm địch, chiều 13/3/1954 theo lệnh của Đại tướng Võ Nguyên Giáp, bộ đội ta bắt đầu tấn công Điện Biên Phủ.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3140



Tại một trận tập trung, anh em dân công xe thô lấy lá nguy trang để tránh máy bay địch và chuẩn bị xuất phát, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3179



Các đoàn dân công vùng bị chiếm liên khu 3, liên khu 4 và Việt Bắc nối tiếp nhau chuyển gạo ra mặt trận, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3142



Càng tiến sát vào mặt trận đường đi càng thêm khó khăn nhưng anh chị em dân công vẫn hăng hái vượt qua những suối sâu, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3143



Vâng lệnh Chủ tịch Hồ Chí Minh và Chính phủ, bộ đội đã rầm rập tiến quân vào Tây Bắc quyết tâm tiêu diệt địch đem lại đời sống yên vui, hạnh phúc cho nhân dân, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3144



Đoàn xe chuyên súng cao xạ vào mặt trận, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3145



Một đơn vị phát cò “Quyết chiến, quyết thắng” đánh chiếm cầu Mường Thanh, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3115



Tại Đồi “C” khu đồi phía Đông là vị trí án ngữ Mường Thanh của quân Pháp bị quân đội nhân dân Việt Nam tiêu diệt trên một tiểu đoàn, xác chết nằm ngổn ngang, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3116



Các chiến sĩ và nhân viên quân y vâng lệnh Chủ tịch Hồ Chí Minh và Chính phủ ngày đêm
săn sóc, cứu chữa những vết thương của các chiến sĩ bộ đội, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3117



Các chị em y tá, hộ lý luôn ở bên cạnh chăm nom thuốc men, cơm cháo cho thương binh,
năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3118



Nhân dân các địa phương yêu mến và nhớ ơn bộ đội, đã cử các đại biểu mang quà bánh đến biếu tặng các anh, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3119



Tên phi công Rôbe (Pháp) bị bộ đội ta bắt sau khi nhảy dù ra khỏi chiếc máy bay trúng đạn bốc cháy, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3120

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN



Những thùng mìn khói địch vừa thả dù xuống đã bị ta thu, năm 1954.
Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3121



Vị trí Him Lam, năm 1954
Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3141



Vị trí Him Lam bị đại bác của ta bắn bốc cháy mù mịt, quân địch kinh hoàng, giờ báo tử cho bọn địch ở Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3122



Bộ đội chuyển thương binh địch ra khỏi các căn hầm của địch trong chiến dịch Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3124



Khu chứa bom napan của địch bị trọng pháo của ta phá hủy, năm 1954.
Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3125



Ngay tại mặt trận Điện Biên Phủ, thương binh địch được săn sóc, cứu chữa chu đáo,

năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3126



Các cỡ súng lớn của địch bắn ra rất ác liệt nhưng bộ đội ta vẫn hăng hái tiến lên, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3127



Sau khi xong nhiệm vụ, các chiến sĩ phấn khởi vui sướng đọc những bài thơ ca

và các mẫu chuyện chiến đấu, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3128



Đội dân công miền xuôi đang san đá rải trên mặt đường, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3130



Ta thu được hàng nghìn thùng thực phẩm của địch còn nguyên vẹn, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3131



Khẩu đại liên 4 nòng do Mỹ giúp Pháp, bộ đội ta thu được, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3132



Quân ta xung phong lên chiếm cột cờ một lô cốt cuối cùng của địch ở Đồi C1,

năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3133



Diệt xong cứ điểm thứ nhất, quân ta xung phong chiếm cứ điểm thứ hai, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3134



Bộ đội ta đang theo giao thông hào tiến sát vào vị trí Him Lam, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3135



Các đơn vị bộ binh đã đào những giao thông hào và theo đó tiến vào sát địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3136



Những xe cơ giới và trọng pháo của địch bị phá hủy ở trước sân bay Mường Thanh, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3137



Vượt qua lưới đạn của địch, các chiến sĩ tải thương dũng cảm đưa đồng đội ra ngoài băng bó, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3138



Các chiến sĩ xung kích lao nhanh lên khỏi giao thông hào truy kích những tên còn sống sót bỏ chạy, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3139



Bộ đội cao xạ đã bắn cháy một máy bay vận tải (Đacota) của địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3146



Chiếc xe tăng 18 tấn của địch bị quân ta chiếm ngay từ đầu, tất cả địch ở trên xe đều xin hàng, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3147



Trên các bến sông ở Tây Bắc từng đoàn thuyền của dân công miền xuôi và miền ngược tập nập đi tiếp tế lương thực cho bộ đội, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3148



Những đội thanh niên xung phong công tác hăng hái thi đua làm con đường mới, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3149



Càng ngày con đường mới càng sát địch. Để giữ bí mật, các đội công binh đã dùng sức người và xẻng, cuốc, búa để thay mìn phá núi năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3150



Vượt qua những xác địch ngổn ngang, các chiến sĩ ta tiến lên chiếm các lô cốt, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3151



Xác máy bay của quân đội Pháp bị hạ nằm ngổn ngang khắp mặt trận Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3152



Các tổ xung kích vừa đào vừa tiến sang các lô cốt khác của địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3153



Những khẩu trọng pháo 105 ly của địch ta thu được ở Mường Thanh, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3154



Bộ đội ta từ sân bay tiến vào trung tâm Mường Thanh, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3156



Một thương binh địch hôn tay một đồng chí bộ đội của ta tỏ lòng biết ơn, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3157



Những xe vận tải và máy bay của địch bị phá hủy trên chiến trường Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3158



Khu trung tâm Mường Thanh của địch rung lên và bốc cháy vì đạn đại bác của ta, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3159



Các đội súng cao xạ đã chuẩn bị xong trận địa và đang lau chùi súng đạn, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3160



Nhiều chiến sĩ đã bị thương cũng không rời trận địa quyết tâm tiêu diệt địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3161



Ngoài số trên một tiểu đoàn địch bị tiêu diệt, hơn 200 tên lính đã bị bắt năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3162



Vượt qua nhiều khó khăn nguy hiểm các chiến sĩ công binh vừa làm đường
vừa phá bom nổ chậm của địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3163



Hầm chứa đạn trọng pháo 105 ly còn nguyên vẹn, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3164



Các cánh quân của ta đang tiến đánh vào các cứ điểm địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3165



Trong lúc gay go nhất, anh hùng quân đội Nguyễn Quốc Trị luôn ở bên cạnh

động viên đồng đội chiến đấu, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3166



Trên trận địa Điện Biên Phủ ngổn ngang những xác máy bay gồm đủ các loại vận tải, thám thính khu trục, trực thăng và những máy bay Mỹ vừa giúp Pháp loại C119 năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3167

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN



Trong khi đại bác ta bắn dồn dập vào đồn bộ đội cũng tiến theo dọc giao thông hào vào sát vị trí địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3168



Những kho đạn của địch bị trúng đạn lửa cháy ngút trời năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3169



Ngay cạnh chiếc máy bay này là nơi cuộc chiến đấu diễn ra rất ác liệt giữa ta và địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3170



Khẩu đội DKZ của ta liên tiếp nhả đạn vào đội hình của địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3171



Bộ đội tiến đánh cứ điểm thứ ba, cuộc chiến đấu diễn ra rất ác liệt, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3172



Địch liều chết xông ra, chống lại. Các cỡ súng ta thi nhau nhả đạn tiêu diệt địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3173



Bộ đội ta tiến đánh khu vực để máy bay Dakota vận tải của địch, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3174



Các bác sĩ và nhân viên quân y băng bó cho thương binh, năm 1954.
Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3175



Những dụng cụ về vô tuyến điện của Mỹ giúp cho Pháp ở Điện Biên Phủ, năm 1954.
Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3176



Lính địch ở sây bay ra hàng, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3177



Trước khi máy bay cất cánh, thương binh địch nắm tay cảm ơn bộ đội dân công và nhân viên quân y của ta đã chăm nom cứu chữa cho họ tại Điện Biên Phủ, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3178



Bộ đội rước ảnh Chủ tịch Hồ Chí Minh đi tuần hành trên những chiếc xe tăng chiến lợi phẩm giữa tiếng hoan hô vang dậy của quân dân Điện Biên Phủ năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3286



Đại tướng Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp tới thăm Điện Biên Phủ sau khi giải phóng, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3287



Đại tướng Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp đọc Nhật lệnh trong Lễ mừng chiến thắng, năm 1954.



Các binh chủng tề chỉnh tập hợp đông đủ trước kỳ đài Lễ mừng chiến thắng, năm 1954.



Đại tướng làm lễ trao cờ “Quyết chiến, Quyết thắng” cho những đơn vị có nhiều thành tích nhất trong chiến dịch Điện Biên Phủ, năm 1954.



Nhận được tin giải phóng Điện Biên Phủ, các chị em dân công miền núi ở Tây Bắc đã nhảy múa ngay trên mặt đường để mừng chiến thắng, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3309

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN



Đồng bào Thái gánh đá rải đường, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3191



Bộ đội giúp dân sửa lại nhà cửa, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3288



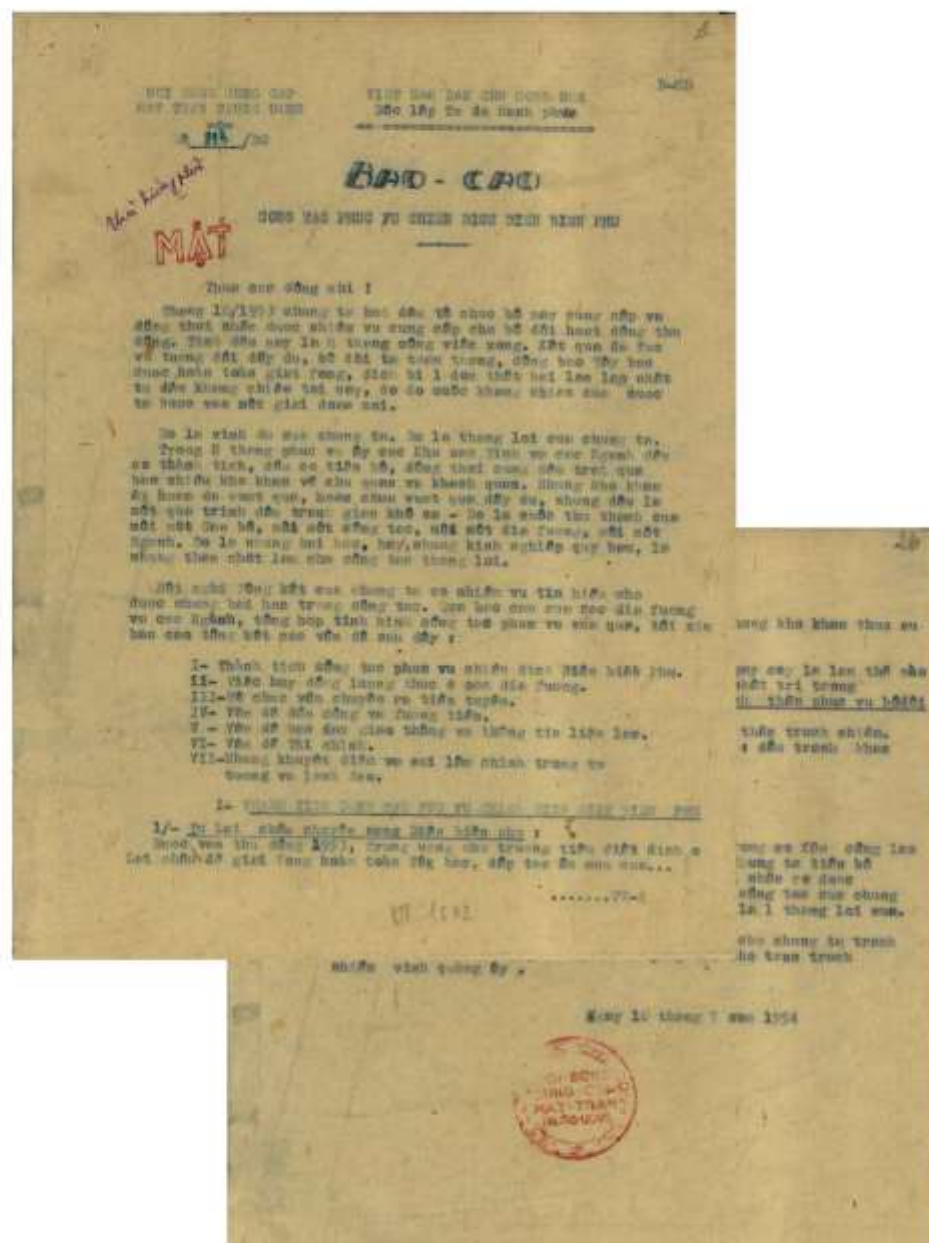
Nghề làm vải được phục hồi và phát triển nhanh chóng.

Đồng bào Thái tự dệt lấy vải để may mặc, năm 1954.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Mục lục ảnh Bộ Ngoại giao, SLT 3303

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN

**BC ngày 10/7/1954 của Hội đồng Cung cấp Mặt trận Trung ương
về công tác phục vụ chiến dịch Điện Biên Phủ.**



BÁO CÁO CÔNG TÁC PHỤC VỤ
CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

Thưa các đồng chí!

Tháng 10 năm 1953 chúng ta bắt đầu tổ chức bộ máy cung cấp và đồng thời nhận được nhiệm vụ cung cấp cho bộ đội hoạt động thụ động. Tính đến nay là 8 tháng công việc xong. Kết quả đã phục vụ tương đối đầy đủ, bộ đội ta toàn thắng, đồng bào Tây Bắc được hoàn toàn thống nhất, địch bị một đòn thất bại lớn lao nhất từ đầu kháng chiến tới nay, do đó cuộc kháng chiến của nước ta bước vào một giai đoạn mới.

Đó là vinh dự của chúng ta. Đó là thắng lợi của chúng ta.

Trong 8 tháng phục vụ ấy các khu, các tỉnh và các ngành đều có thành tích, đều có tiến bộ, đồng thời cũng đều trải qua bao nhiêu khó khăn về chủ quan và khách quan. Những khó khăn ấy hoặc đã vượt qua, hoặc chưa vượt qua đầy đủ, nhưng đều là một quá trình đấu tranh gian khổ cả. Đó là cuộc thử thách của mỗi một cán bộ, mỗi một công tác, mỗi một địa phương, mỗi một ngành. Đó là những bài học, hay những kinh nghiệm quý báu, là những then chốt làm cho công tác thắng lợi.

Hội nghị Tổng kết của chúng ta có nhiệm vụ tìm hiểu cho được những bài học trong công tác. Qua báo cáo của các địa phương và các ngành, tổng hợp tình hình công tác phục vụ vừa qua, tôi xin báo cáo tổng kết các vấn đề sau đây:

- I. Thành tích công tác phục vụ chiến dịch Điện Biên Phủ.
- II. Việc huy động lực lượng ở các địa phương.
- III. Tổ chức vận chuyển ra tiền tuyến.
- IV. Vấn đề dân công và phương tiện.
- V. Vấn đề bảo đảm giao thông và thông tin liên lạc.
- VI. Vấn đề tài chính.

VII. Những khuyết điểm và sai lầm chính trong tư tưởng và lãnh đạo.

I. THÀNH TÍCH CÔNG TÁC PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

1. Từ Lai Châu chuyển sang Điện Biên Phủ.

Bước vào thu đông năm 1953, Trung ương chủ trương tiêu diệt địch ở Lai Châu để giải phóng hoàn toàn Tây Bắc, đập tan âm mưu của giặc Pháp và can thiệp Mỹ định chiếm lại Tây Bắc lập căn cứ uy hiếp chúng ta và che chở cho chúng ở Thượng Lào. Trong lúc chúng ta đang ráo riết chuẩn bị thi hành ngày 20/11/1953 địch nhảy dù xuống Điện Biên, rút Lai Châu. Âm mưu mới này càng chứng tỏ địch rất quỷ quyệt, chúng tích cực giữ kế hoạch chiếm lại Tây Bắc.

Trước tình thế ấy, Trung ương kiên quyết chủ trương tiêu diệt địch, mặc dầu chúng tăng cường. Trung ương còn nhận định rằng: Chiến dịch này sẽ gặp khó khăn vì âm mưu địch rất lớn, vì chiến trường xa, mà ở đó nhân dân mới được giải phóng, cơ sở còn non kém. Những trận đánh này sẽ có ý nghĩa vô cùng quan trọng về quân sự, về chính trị có ảnh hưởng đến toàn bộ giai đoạn cuộc kháng chiến của chúng ta.

Để phục vụ bộ đội, công tác cung cấp lúc này phải hoạt động trong một chiến trường rất là rộng lớn. Chính nơi chiến trường là nơi nhiều lúa gạo nhất tỉnh Lai Châu thì địch chiếm, những vùng xung quanh thì dân chúng thưa thớt, núi cao rừng rậm, ít gạo dân đói. Yêu cầu của chiến trường thì nhiều buộc chúng ta phải huy động từ xa lại từ hạt gạo, con trai, con cá, mắm, muối, lạc, v.v.. Chúng ta đã phải huy động gạo từ Thanh Hóa, Ninh Bình, Vĩnh Phúc, huy động thực phẩm từ Bắc Giang, Thanh Hóa, huy động trâu bò từ Lạng Sơn, Nghệ An. Tính ra phải chuyên chở trên những con đường dài 50 cây số đến 700 cây số. Lúc bắt đầu chuẩn bị thì lúa còn xanh, Việt Bắc đang thiếu gạo. Khu 3 đang có kế hoạch tiếp tế lên Phú Thọ, Khu Tây Bắc thì đang còn nhiều làng mới qua nạn đói hoặc đang còn nạn đói. Về thực phẩm khô thì lúc ấy cũng không phải mua, do lạc khan mà cá cũng khan. Về thịt thì trong chiến dịch trước đã huy động những nơi gần, nhất là vùng Sơn La và Yên Bái tiện đường thì cung cấp? Về rau xanh thì đương mùa, nhưng

không vận chuyển được, còn ở tại chỗ thì chưa có kế hoạch trồng và sau này thì muốn không trồng được.

Do là tình hình và hoàn cảnh lúc ấy, xem thế chúng ta có thể thấy công tác cung cấp sẽ gặp phải nhiều khó khăn.

2. Chuẩn bị tổ chức và cán bộ.

Nhận được nhiệm vụ, Hội đồng lo xếp đặt tổ chức và bố trí cán bộ. Ở Trung ương quan niệm rằng: việc huy động thì phải do các ngành, quân, dân, chính đảng ở địa phương làm, và do đó có thể đủ khả năng làm tròn nhiệm vụ. Do quan niệm như thế nên ỷ lại vào địa phương, khoán trắng cho địa phương, chỉ bố trí một số ít cán bộ để kiểm tra truyền đạt, không nghĩ gì đến việc thường xuyên lãnh đạo chặt chẽ các khu, các tỉnh. Ngoài ra thì lo tổ chức bộ phận trên tuyến. Tuy rằng trước khi lên tuyến đã tập trung tất cả cán bộ của Hội đồng, đã tổ chức ra các ngành tiền phương, nhưng xét ra còn rất yếu, rất thiếu cán bộ có nghiệp vụ, nhất là thiếu tổ chức, cán bộ và lực lượng vận tải là một lực lượng chủ yếu trên tuyến. Ở các địa phương Khu và tỉnh thì bộ máy cũng rất đơn giản, số cán bộ vừa ít vừa thiếu chất lượng, bộ máy chỉ đủ theo dõi công việc bình thường hàng ngày, còn ngoài ra đều trông cậy vào việc trung tập cả.

Trước khi đi công tác các cán bộ đều được học tập mục đích, ý nghĩa chiến dịch để chuẩn bị tư tưởng, có học tập tài liệu kinh nghiệm của chiến dịch trước, nhưng vì đó số chưa đi phục vụ lần nào cho nên hoang mang, rất khó hấp thu được những kinh nghiệm thực tế, chỉ mới nhận thức được trên mặt lý luận. Số cán bộ này chỉ mới là số ít, sau này trung tập số đông ở các đội phát động quần chúng, cải cách ruộng đất và các trường học lên, không được học tập thì tư tưởng, tác phong càng phức tạp.

Về tổ chức Đảng thì chưa được quy định hẳn hoi, sinh hoạt các chi bộ lỏng lẻo, lãnh đạo của Đảng thường do cán bộ phụ trách làm cả. Trên các tuyến vận tải, trên các đường đảm bảo giao thông có nhiều lực lượng của các địa phương tới, sự lãnh đạo của Đảng không được tập hợp thống nhất, mạnh mẽ.

Tình hình tổ chức và cán bộ khó khăn như thế rất khó làm nổi công tác lớn lao, nhưng chủ yếu nhờ có chính huấn, nhờ có kinh nghiệm qua phát động, nên tư

tưởng phục vụ của anh em cán bộ rất tốt, rất tích cực, rất cố gắng đã vượt qua được nhiều khó khăn sau đó cũng học tập dần dần trong nhiệm vụ.

3. Tổng hợp kết quả và thành tích công tác phục vụ”

Kể từ lúc hành quân đến lúc hội quân, chia làm nhiều đợt kế hoạch cung cấp. Qua các đợt kế hoạch ấy, có lần làm đủ, có lần vượt mức, có lần thiếu hụt, đến nay thống kê lại cũng chưa được chính xác.

a. Yêu cầu và thực hiện nhiệm vụ:

	Yêu cầu tổng hợp theo kế hoạch TCCC	Điều chỉnh	Thực hiện
Gạo	17.125 T	14.124 T	12.110 T
Thịt	905 -	707 -	570 -
Thức ăn khô	790 -	595 -	512 -
Đường	78 -	48 -	61 -
Muối	359 -	293 -	259 -
Dân công	27.655 người	-	25.155 người
Xe đạp	3.000 xe		2.724 xe

Chú thích: Số nhu cầu trên số với con số thực hiện hơn nhiều vì để thu mua thực phẩm và tổ chức vận chuyển những khối lượng gạo và thực phẩm lớn như vậy, chúng ta đã phải chi tiêu một tiền rất lớn.

c. Khối lượng tiền và gạo tiêu cho công tác cung cấp của Hội đồng Cung cấp Mặt trận các cấp:

	Tiền (1)	Gạo (2)
Tuyến Trung ương	1.245.617.556 dNH	914 T
Việt Bắc	1.129.525.527 -	1.182 -
Tây Bắc	400.926.361 -	416 -
Khu 3	318.860.186 -	418 -
Thanh Hóa	1.289.680.235 -	1.542 -
Tổng cộng	4.384.609.867 dNH	5.472 T

(1) Số tiền này là số tiền đã cấp phát cho các địa phương, chưa thanh toán xong thực chi, nhưng số tiền cấp phát này so với thực chi cũng không chênh lệch nhau nhiều.

(2) Số gạo này nằm trong khối lượng gạo huy động tận gốc trong bản thống kê trên trong số này yêu cầu tháng 11 năm 1953 đến tháng 2 năm 1954 đã tính gạo hoi mà chưa phải thực hiện và nhu cầu tháng 5 đã thực hiện do sau khi ta đại thắng Điện Biên thì đã cắt vì tính sang kế hoạch mới.

Trên đây là những con số đã cung cấp cho bộ đội ngoài tiền tuyến. Thực hiện được nhiệm vụ trên chúng ta đã huy động sức người sức của đảo lộn hơn nhiều:

B. Số huy động tận gốc của các địa phương:

	Khu Tây Bắc	Việt Bắc	Khu 3	Khu 3 và mậu dịch	Thanh Hóa	Tổng cộng
Gạo	7.310 T	5.229 T	1.464 T		9.052 T	24.086 T
Muối	389 -	454 -	64 -		1.700 con	907 -
Thức ăn		64 -	51 -		640 -	918
Đường		42-5	2 - 2		18 -	62-7
Muối				266 T		

Những con số trên đây thật vĩ đại, chẳng những địch phải khiếp sợ, mà chúng ta cũng phải ngạc nhiên. Nói nói lên sức vĩ đại của nhân dân ta, nó làm cho chúng ta càng thêm tin tưởng cách mạng có sức mạnh vô địch. Đồng thời nó cũng chứng tỏ công tác cung cấp là một yếu tố quan trọng trong cuộc chiến đấu. Đồng chí Tổng Tư lệnh đã chỉ thị cho chúng ta “Công tác cung cấp là một trong những yếu tố quyết định thắng lợi”, chúng ta càng nhận thức được tinh thần và nhiệm vụ công tác cung cấp từ nay về sau một cách thâm thía, rõ ràng hơn.

4. Thành tích của các Khu, các tỉnh, các ngành, các chiến sĩ.

Nói chung các khu, các tỉnh, các ngành đều có thành tích, mà thành tích rất nhiều rất mới từ trước đến nay chưa có. Đây mới chỉ tóm tắt chung.

Về mặt huy động: Tây Bắc đã làm tròn nhiệm vụ và vượt mức về gạo, chiếm $\frac{1}{2}$ tổng số yêu cầu của bộ đội. Đó là một thành tích lớn nhất, nhờ gạo của Tây Bắc mà bảo đảm kế hoạch tương đối chắc chắn, nhờ gạo của Tây Bắc mà đỡ tốn bao nhiêu nhân tài, vật lực của các khu khác.

Bảng tổng huy động của Tây Bắc:

- Gạo: 7.143 T.
- Thịt: 389 –
- Rau: chưa thống kê được ước lượng từ 700 T đến 800 T.
- Dân công: 31.818 dân công ngắn hạn gồm 1.296.078 nhật công làm cầu đường kho lán.

Việt Bắc thì từ mấy năm nay đã đóng góp nhiều nhất cho chiến dịch, đã quen huy động kỳ này đã giữ phần chủ yếu về huy động dân công đi hỏa tuyến, đã chuẩn bị chọn lọc chu đáo. Đến lúc phải huy động đợt 2 cấp tốc trong 3 ngày cũng đã làm được đầy đủ. Có hai thành tích mới trong kỳ này là huy động xe đạp và thức ăn khô. Theo khả năng của Việt Bắc chỉ có độ 2.000 xe và thức ăn khô thì rất hiếm, thế mà lần này đã huy động xe đạp được gấp 3, thức ăn khô cũng gấp 2, gấp 3.

Bảng tổng hợp huy động của Việt Bắc:

- Gạo: 4.660 T.
- Thức ăn khô: 177 –
- Thịt: 394 –
- Đường: 42 –
- Xe đạp: 8.065 xe.
- Dân công: 36.519 người.

Khu 3 khả năng tuy ít, kỳ này đã tích cực phục vụ đã biết vận động vay của nhân dân và đã có thành tích trong việc chấn chỉnh tổ chức vận tải, nâng cao được lưu lượng trước kia chỉ được 10, 12 tấn một ngày nay đã lên 30, 40 tấn. Khu 3 đã giữ phần chủ yếu về muối:

Bảng tổng hợp huy động của Khu 3:

- Gạo: 1.485 T.

- Thức ăn khô: 51 –
- Thịt: 33 –
- Muối: 126 –
- Đường: 2 –
- Xe đạp: 1.712 xe.
- Dân công: 6.400 người.

Thanh Hóa xưa nay vẫn là kho dự trữ lớn nhất để phục vụ chiến dịch. Trong lần này nhờ có các khu khác gánh vác nên chỉ còn giữ phần chủ yếu về cung cấp thức ăn khô. Về gạo, tuy không phải là số lớn nhất, nhưng số 4.000 T gạo của Thanh Hóa về sau thật có ý nghĩa đặc biệt. Nhờ có gạo Thanh Hóa lên kịp nên đã cứu vãn được những lúc hết gạo gay go nhất.

Bảng tổng hợp huy động của Thanh Hóa:

- Gạo: 3.994 và 367 T cho cầu đường.
- Thức ăn khô: 320 –
- Thịt: 18 –
- Đường: 18 –
- Muối: 16 –
- Dân công: 186.714 người.
- Xe đạp: 11.214 (kể cả 1.400 của Nghệ An).

Về vận chuyển và các ngành công tác chúng ta đã thu được những thành tích sau đây:

a. Vận tải:

$1.486.734 \text{ T/km} + 56.000 \text{ T/km} = 1.542.734 \text{ T/km}$ (chỉ kê trung tuyến của Hội đồng Trung ương).

Đã huy động và sử dụng các loại phương tiện và một số lớn công sau đây trong việc vận tải.

Bảng tổng hợp đơn đốc và phương tiện sử dụng trên tuyến Trung ương và Khu:

- Dân công huy động: 253.592 dân công trụ sở giao TCCC còn sử dụng 228.427.

- Xe đạp huy động: 20.991 xe trừ số giao TCCC còn 18.267 chiếc.
- Thanh niên xung phong sử dụng: 2.822; chủ lực: 1.722.
- Ô tô: 180 (kể cả 41 xe quân sự và xe của các khu sử dụng ở các tuyến dưới).

- Xe đạp: 155.

- Xe trâu bò: 581.

- Ngựa thồ: 914.

- Thuyền:

- + Việt Bắc: 3.130 T bằng thuyền.

- + Tây Bắc: 83 thuyền.

- + Thanh Hóa: 955 thuyền vận và 170 thuyền nan.

Nhật công: 10.900.000 nhật công chưa kể Việt Bắc chưa tính thành nhật công.

Đã có những chiến sĩ và đơn vị thi đua đạt những thành tích rất cao:

- + Chiến sĩ gánh bộ Hoàng Văn Duy vác bao 97 cân sau đó Nguyễn Văn Thắng trong đợt thi đua phát huy sáng kiến vác dây chuyền vác được 100 cân.

- + Chiến sĩ xe đạp: Cao Ty (Thanh Hóa) thồ 320 cân, đồng chí Nam tuyến Trung ương thồ 306 cân.

- + Chiến sĩ lái xe: đồng chí Sỹ đêm đi 3 chuyến vượt đèo Lũng Lô 138 cây số bằng xe gaz, đồng chí Ninh một đêm đi 145 cây số bằng xe sang. Đồng chí Tú (Thanh Hóa) chở 3T4 đi 180 cây số trong đợt vận chuyển 20 ngày.

- + Đơn vị: C32 và C6 tuy xe xấu nhưng thường đảm bảo cung độ, tiết kiệm xăng, dầu, tròn 7 tháng phục vụ đào tạo được nhiều lái, luôn luôn đảm bảo sửa chữa xe chạy đủ số.

B, Kho thóc: Đã có thành tích trong việc cân đong bốc vác.

Bốc vác xe ô tô: đợt xuất 4 phút một xe đã có các chiến sĩ: Chu Thị Mỹ, Nguyễn Thị Chát tích cực xung phong lôi cuốn được đồng đội đẩy nâng suất đơn vị lên cao. Đơn vị của đồng chí là C dân công Vĩnh Phúc bốc vác 4 phút 1 xe và 1 người 1 đêm bốc từ 4T2 đến 4T4.

Cấp: Đồng chí Hoàng Văn Tiệm và Trần Ngụ từ 30 đến 50 xe.

Đã có thành tích trong việc làm kho lán và bảo quản. Tổng số hao hụt 132 tấn tỷ lệ 1%. Phẩm chất của gạo đại bộ phận đều tốt.

c. Đảm bảo giao thông:

Trên được rải 450 cây số đã sử dụng 10.270 người bằng 1.311.000 nhật công.

Đã chống địch phá hoại và mùa lũ có kết quả. Số phi cơ đánh đường chưa thống kê đầy đủ đã tới 1.186 và số bom nổ ngay 8.100 nổ chậm 508, bom dù 10, bom bướm bướm 3.100.

Dù đảm bảo đường trong nhiều đợt kế hoạch vận chuyển pháo đi có kết quả, số ngày tắc 37 ngày và số ngày thông 185 ngày, phần nhiều ngày tắc là những ngày địch đánh lại gặp mưa vào đợt hội. Riêng về phà thì thường xuyên thông suốt bảo đảm vượt mức lưu lượng có đêm qua 94 xe hai bên đều được thưởng Huân chương Chiến sĩ.

Đã có những chiến sĩ phá bom như Đinh Trung Khai, Đỗ Văn Ham nêu gương anh dũng trước đồng đội xung phong vào phá bom lôi cuốn đồng đội. Đồng chí Luyện chiến sĩ chồng lấy lặn lội trong rừng chặt rông đánh động viên toàn đội dưới trời mưa và bùn lầy kéo xe chống lầy không biết mệt. Đồng chí Tiên chiến sĩ phà thường xuyên rà phá bom có nhiều sáng kiến trong việc vớt phà, dìm phà. Về dân công C Đông Anh tăng năng suất 3.334 công tiêu chuẩn đương lại được đảm bảo về kỹ thuật như ở Ban Còi.

Tất cả đều được thưởng Huân chương Chiến sĩ hạng Ba.

d. Y tế: Năm nay đã giải quyết được tương đối đầy đủ thuốc phòng và đặt chế độ bồi dưỡng bệnh nhân nặng nhẹ khác nhau, các bệnh xá ở trung tuyến tương đối chu đáo.

Số bệnh nhân 3.566, số khỏi 3.512. Đã có các chiến sĩ:

+ Cụ thể là chị Nhài 66 tuổi cấp dưỡng hộ lý có khi cấp dưỡng cho 75 bệnh nhân.

+ Chị Phạm Thị Mùi, v.v...

d. Thực phẩm: Ngành Thực phẩm mới tổ chức còn thiếu nhiều cán bộ cho nên công tác làm chưa xuể, nhưng đã có thành tích trong việc rút kinh nghiệm tổ

chức vận chuyển và bảo quản trâu, bò và việc thí nghiệm làm thịt khô đã có kết quả tránh được lãng phí lớn.

Từ khi bắt đầu lập tuyến vận chuyển trâu bò đến nay đã giảm bớt được số hao hụt. Trước hao hụt 255 này chỉ tới 5% (gần đây là tính theo con, về cần có thể hao hơn).

e. Công an: Đã liên lạc chặt chẽ với địa phương vận dụng lực lượng bộ đội địa phương và du kích xã bảo vệ các kho tàng bắt biệt kích, cũng vận tải canh gác chỗ chặn xe ở các đèo bên phà.

Đã bắt được 5 vụ biệt kích, và 3 máy vô tuyến điện, VTĐ thoại đã lấy mìn của biệt kích đặt ở kho cây số 13.

g. Bru điện: Đặt được 258 cây số dây điện thoại, đường điện nhanh chóng và luôn luôn bảo đảm được dây nói.

Lực lượng điện dây ngày rất nhiều: Điện mỗi ngày 150 bức, đàm thoại từ 130 đến 150 lần mà đảm bảo tương đối khá.

h. Dân công: Đã tổ chức đón tiếp chủ đạo tổ chức kiểm tra quân và học tập kỹ đảm bảo được chính sách.

i. Tuyên huấn: Đã tổ chức học tập phát động tư tưởng được dân công xuất ban báo và những bản bướm truyền tin đều đặn, đôi vận công xuống ba cùng vận động quần chúng làm văn nghệ cũng có kết quả. Lại tổ chức được một số đơn vị dân công học tập văn hóa.

k. Thi đua: Kỳ này công tác thi đua thật sôi nổi và liên tục đã đẩy mạnh tăng năng suất mỗi ngày một cao. Đó là nhờ biết làm công tác chính trị tuyên truyền giáo dục quần chúng và nhờ áp dụng chính sách làm khoán tăng năng suất. Chúng ta đã có sáng kiến tổ chức các hội nghị chiến sĩ và đoàn trao đổi kinh nghiệm là một việc rất tốt. 140 chiến sĩ được tặng thưởng Huân chương Chiến sĩ.

Trên đây là số thành tích. Trong thời gian phục vụ vừa qua còn biết bao sáng kiến chúng ta chưa thu thập hết, còn biết bao chiến sĩ và cán bộ gương mẫu khác.

5. Thành tích của Khu, các tỉnh, các ngành, các chiến sĩ ấy là một đảm bảo cho việc hoàn thành nhiệm vụ của chúng ta. Nhưng vì sao chúng ta có những thành tích ấy? Vì sao chúng ta hoàn thành nhiệm vụ?

Đó là do mấy nguyên nhân sau đây:

1. Trước hết là vì nhân dân rất yêu nước, rất phấn khởi, rất tin tưởng ở chính sách và sự lãnh đạo của Đảng, của Chính phủ, của Hồ Chủ tịch, rất yêu mến bộ đội và rất căm thù địch. Nhiều nơi đã phát động quần chúng giảm tô hoặc cải cách ruộng đất, các tầng lớp cơ bản của cách mạng đã trỗi dậy, ruộng đất đời sống được đảm bảo nên rất hăng hái phục vụ. Nhân dân Tây Bắc tuy chưa được phát động nhưng rất căm thù địch, có nhiều vùng địch đã bắt hết thanh niên vào ngũ binh khi chúng rút chạy bắt đi theo, để lại cho các gia đình ấy chơ vơ đàn bà và trẻ con, đồng bào phần uất vô cùng. Họ mong bộ đội và trông chờ chính sách của Đảng và của Chính phủ đến giải phóng cho họ. Họ rất phấn khởi phục vụ, lực lượng nhân dân thật vĩ đại, khả năng nhân dân là vô cùng tận, nhưng lúc khó khăn nhất, chúng ta thấy bế tắc, nhưng nhờ biết dựa vào dân đều giải quyết được. Lần phục vụ này khu nào cũng đều có bài học ấy cả. Khu Tây Bắc huy động xay, giã và vận chuyển gạo, Khu Việt Bắc vận động mua thức ăn khô, mua trâu bò. Khu 3 động viên vay gạo, Khu 4 động viên tổ chức vận chuyển. Trên trung tuyến và hỏa tuyến cũng vậy, mỗi khi biết động viên và phát động quần chúng thì giải quyết được vận chuyển, làm đường, phá bom. Chính trong khi động viên quần chúng, quần chúng phát huy rất nhiều sáng kiến giải quyết các công việc cụ thể như việc tổ chức vác gạo, bảo quản trâu bò, thóc gạo, v.v...

2. Nhờ sự lãnh đạo sáng suốt và kiên quyết của Trung ương, của Hồ Chủ tịch cho nên mỗi lúc gặp khó khăn, như đợt kế hoạch tháng 4, 5 đã động viên toàn Đảng, toàn dân ở các khu tiến lên phục vụ chiến dịch, thế là bao nhiêu khó khăn lại vượt qua. Trung ương và Hồ Chủ tịch lại luôn luôn theo dõi công việc cung cấp chỉ cho chúng ta những khuyết điểm làm cho chúng ta rất tin tưởng và phấn khởi như việc phổ biến kế hoạch 1.200 tấn không hoàn thành. Nhờ việc kiểm điểm đó, chúng ta mới thấy rõ tính chất công tác cung cấp là phải tranh thủ chủ động, chúng ta mới thấy rõ tính chất và nhiệm vụ quan trọng phục vụ bộ đội để chiến thắng.

3. Nhờ bộ đội chiến thắng liên tiếp rất anh dũng, nhờ các cán bộ và các ngành quân sự đã giúp đỡ chúng ta phương tiện kinh nghiệm, và nhất là có sự giúp đỡ của đồng chí cố vấn, nên đã làm cho chúng ta vừa phấn khởi, vừa có đủ điều

kiện, vừa biết cách giải quyết khắc phục mọi khó khăn nhất là trong các đợt kế hoạch sau tháng 3.

4. Cuối cùng nhờ tinh thần phục vụ vô điều kiện của anh chị em dân công, thanh niên, chủ lực, xe thô, xe ô tô và các anh chị em công nhân viên cán bộ các ngành đã tích cực công tác, chịu đựng gian khổ, vượt khó khăn, nên nhiệm vụ chúng ta đã làm tròn.

Ngoài ra cũng nên nhận thêm rằng: Chúng ta còn có những điều kiện khách quan tương đối thuận lợi giúp vào. Như trời khô ráo, đường tốt, sức địch đánh phá còn yếu, cho nên những khó khăn trở ngại cũng có phần giảm bớt.

Thưa các đồng chí!

Hôm nay kiểm điểm lại thành tích phục vụ chúng ta thấy lớn lao quá, nhưng đó chính là thành tích của nhân dân, của quân đội, của cách mạng, của Đảng, của chúng ta, những người cán bộ và đảng viên chỉ thấy mình bé nhỏ, thấy mình còn khuyết điểm trong công tác nhiều quá. Bởi vì như cầu tiến, muốn tiến, tiến lên mãi, cho nên chỉ muốc lúc nào cũng sửa chữa khuyết điểm để tiến cho nhanh.

II. HUY ĐỘNG LỰC LƯỢNG PHỤC VỤ TIỀN TUYẾN

1. Kỳ này yêu cầu rất lớn, phải huy động khắp các khu, tùy theo khả năng và thời gian và đường xa, gần, Hội đồng Cung cấp Trung ương chủ trương phân phối nhiệm vụ cho mỗi khu:

- Tây Bắc chủ yếu là gạo và rau xanh.
- Việt Bắc chủ yếu là thịt và dân công.
- Khu 3 chủ yếu là muối.
- Thanh Hóa chủ yếu là thức ăn khô.

Theo Chỉ thị của Trung ương Đảng và Chính phủ cần phải tận lực huy động tại chỗ để tránh lãng phí và đảm bảo thời gian cung cấp, đồng thời có thời gian chuẩn bị những nơi xa.

Nhưng do các địa phương không nắm vững tinh thần huy động như vậy, nên không biết trong việc huy động của địa phương mình cái gì là chủ yếu, chưa thực hiện đúng tinh thần huy động tại chỗ của Trung ương, chưa huy động tận lực khả năng của địa phương, và khi huy động tại chỗ lại không biết chuẩn bị ở những nơi

xa để khi cần đến thì đã có sau và để chuyển vận. Khuyết điểm này, Hội đồng Trung ương và các khu tỉnh đều mắc phải.

2. Về gạo:

Các khu làm rất tích cực đầy đủ. Ở Tây Bắc mặc dầu chưa tính được việc thu thuế nhưng đã có kế hoạch vận động rất tích cực nhân dân vừa đóng thuế trước vừa cho vay, cả những đồng bào cấy nương không phải nộp thuế cũng tự nguyện đóng góp, đồng bào Mèo Ta xin Thang chỉ chuyên giống ngô cũng cố thu nhật gạo để đóng góp. Nhưng có khuyết điểm lúc đầu là không biết khai thác những thành phần có khả năng, họ tìm cách trốn tránh lại ngăn cản những thành phần cơ bản bản cổ nông hăng hái cho vay. Đây là bài học chung ở đâu cũng thế, thành phần cơ bản bao giờ cũng hăng hái, còn thành phần có khả năng thì lại tìm mọi cách để trốn tránh. Đối với những phần tử ấy chúng ta phải cương quyết, còn đối với những thành phần cơ bản thì phải luôn luôn xem xét, không để họ kiệt sức. Cũng trong việc huy động gạo, ở Khu 3 đã biết động viên tạm vay của dân, trong khi ở tỉnh Ninh Bình kêu hết sạch khả năng. Chỉ trong 5 hôm đồng bào đã tập trung cho vay đủ số. Trong việc này có sai lầm là một vài nơi đặt vay cả của thương nhân, làm cho họ phải đi mua. Vì họ mua với giá gạo lên mậu dịch lại lo để gạo ra để giữ giá. Thật là cái vòng luẩn quẩn. Nhưng chủ yếu là chỗ đặt vay của người không gạo là sai.

Trong vấn đề gạo, chúng ta còn thu được thắng lợi lớn nữa là vấn đề xay giã và vận chuyển của Tây Bắc, ở Hòa Bình. Ở những nơi này đồng bào không có cối xay, nôi giã cho nhanh lại thiếu người vận chuyển đến chỗ tập trung. Lúc đầu chúng ta chuẩn bị 1.000 dân công đóng cối và xay đã lên để vận động đồng bào và coi vấn đề này là vấn đề mấu chốt khó giải quyết. Nhưng sau nhờ sự vận động rộng rãi, đồng bào đã tự giải quyết rất nhanh, không một chút khó khăn nào cả. Mỗi bản, mỗi xóm đồng bào tổ chức từng nhóm giúp đỡ, thi đua với nhau, đàn bà trẻ con ai ai cũng làm gạo cho bộ đội liên miên cả ngày lẫn đêm, khi vận chuyển đến kho đồng bào dùng đủ mọi cách vận chuyển và giúp nhau vận chuyển, nhiều khó khăn không kịp.

3. Về thực phẩm:

Trước hết chúng ta phải nói rằng vấn đề thực phẩm rất phức tạp gồm nhiều thứ lại dễ bị hỏng. Số lượng tuy ít hơn gạo, nhưng khó khăn hơn vì khan hiếm, vì phân tán, vì có gặp ngày mùa mới có. Nhưng chúng ta vẫn còn tư tưởng coi nhẹ, thấy không quan trọng bằng gạo, bởi vì anh em chưa cảm thông được sự chịu đựng thiếu thốn của bộ đội ngoài tiền tuyến, chưa thấy rõ ảnh hưởng đến sức khỏe của bộ đội.

Trong việc huy động thì mỗi nơi làm một khác nói chi mậu dịch, nơi thì vận động nhân dân tập trung tại huyện xã tùy theo hoàn cảnh.

Nhưng có hai việc đã xảy ra cần rút kinh nghiệm:

1. Khu 3 vào Thanh Hóa mua, trong lúc Thanh Hóa cấm thương nhân cho mậu dịch thu mua. Bởi vậy sinh ra mua lén lút, giá cao lên, trường hợp do Khu 3 phối hợp với Thanh Hòa để tránh giá đắt.

2. Việt Bắc đặt vấn đề huy động ở các xã. Cuộc vận động có kết quả tốt, nhưng cần đề phòng khuynh hướng dốc cạn của dân nghèo, mà không triệt để huy động vào những thành phần có khả năng.

Về phương diện bảo quản, đóng gói nhiều nơi còn sơ sài quá cho nên hao hụt lãng phí. Như đường của Việt Bắc đóng dỡ bị chảy mất 5 tấn, trái lại đường của Khu 4 đóng thùng thì tốt.

Về phẩm chất, khi mua không lựa chọn kỹ hoặc có tư tưởng cốt cho đủ số, hoặc có thể có tư tưởng tham ô nên khi đưa lên tuyến bị hư hỏng. Như mỡ của Việt Bắc có pha bột, đỗ xanh của Thanh Hóa bị ươn, lạc bị mốc, v.v...

Phẩm chất đã xấu, đóng gói bảo quản lại sơ sài, khi vận chuyển lại không gìn giữ, hoặc để trong kho không xem xét, nên cũng bị hư hỏng. Như cá của Thanh Hóa bị lên mùi hàng tấn, thịt ướp của quân nhu bị thối, v.v...

Tóm lại, vấn đề thực phẩm chúng ta còn coi nhẹ quá về mặt bảo quản, vận chuyển không chú ý để lãng phí mà bộ đội thì thiếu thốn. Trong suốt chiến dịch này trừ muối, đường, mắm, kem còn các thứ thực phẩm khác đều bị chậm và thiếu? Đó là chưa kể vấn đề giá cả hiện nay rất rắc rối khi mua giá đắt giao lại cho bộ đội không đủ tiêu chuẩn để ăn mà thực tế cũng không có đủ.

Đối với anh chị em cán bộ và dân công trên tuyến vận chuyển chưa đạt vấn đề tiếp tế thực phẩm để cải thiện sinh hoạt cho họ là một vấn đề quan trọng để bảo đảm công tác. Có một số thực phẩm tiếp tế được như đường, vừng, đỗ lạc, thì vì giá vận chuyển xa nên thành đất giá anh em kêu ca.

Từ nay về sau chúng ta cần tích cực giải quyết vấn đề thực phẩm cho bộ đội mà cả cán bộ công nhân viên và dân công nữa.

Phải đặc biệt chú trọng phẩm chất bảo quản giá cả và có phương pháp huy động để khỏi ảnh hưởng tăng giá ở thị trường.

4. Về rau xanh:

Vấn đề rau xanh gay go nhất. Yêu cầu thì to lớn là 2.000 tấn mà phải tập trung ở một vùng hẹp thì không giải quyết nổi, nếu vận tải nơi khác đến thì càng khó khăn hơn. Kết quả dân chúng cũng đã tích cực đem đến các trạm bán cho quân nhu khá nhiều, phần khác thì bộ đội cũng tự tìm chuối rừng, rau rừng giải quyết được một phần lớn.

Nhưng kiểm điểm lại chúng ta thấy còn những khuyết điểm sau đây:

1. Không có kế hoạch trồng rau. khu Tây Bắc có vận động dân trồng và bán nhưng không tích cực giải quyết hạt giống.

Sau có hạt giống của quân nhu và Hội đồng Cung cấp Trung ương phát cho dân thì gặp kỳ nắng rau bị hỏng.

2. Dân chúng tích cực đem từ trên núi xuống bán, nhưng tổ chức việc thu mua và trả tiền, bảo quản không chu đáo, nhiều người bó rau thối làm cho nhân dân kêu ca phàn nàn.

3. Trên tuyến vận tải và bộ đội cũng không có kế hoạch tự trồng hoàn toàn, trồng cây vào mùa của đồng bào, đáng lý ra trồng có thể được.

Có những khuyết điểm trên trước hết là vì không có tư tưởng chuẩn bị lâu dài, tưởng là ta sẽ đánh mau rút mau. Hai là công tác biến chuyển luôn, có tư tưởng tạm bợ. Ba là vì ngại khó, nghĩ rằng lúc ấy quá mùa muốn trồng không được, mùa nóng sắp đến thì khó kiếm đất rau, v....

Chúng ta cần khắc phục những tư tưởng ấy để có tinh thần chuẩn bị lâu dài, và trước hết là phải chuẩn bị kế hoạch cho dân từ trước, không nên để đến nơi mới lo thì không kịp.

5. Về thịt:

Nhiệm vụ kỳ này không những nặng nề phải cung cấp một số khá lớn gồm 570 tấn, ước lượng 2 vạn rưỡi mà còn vì thời gian thì gấp, đường đi thì xa nữa.

Kiểm điểm việc phân phối cho các khu chưa thật sát. Đáng lẽ Sơn La và Lai Châu còn có khả năng nhiều hơn cần tích cực huy động nữa thì bớt được các khu khác đỡ hao hụt, lãng phí.

Việc huy động cũng mỗi nơi một khác, Khu Tây Bắc tập trung lại bình quân, định giá quân khu trả tiền ngay. Thanh Hóa thu mua tại chỗ. Khu 3 thu mua của các lái ở các cửa xuất khẩu. Việt Bắc rút kinh nghiệm bình quân lúc đầu cao, sau chỉ mua qua (mặc cả theo giá thường mua bán của dân, không bình cần định giá).

Chúng ta còn một số khuyết điểm sau đây:

1. Bình quân cao quá và thấp quá. Ở Lạng Sơn đợt đầu bình quân cao quá, ở Tuyên Quang nhiều chỗ bình quân thấp quá, thiệt cho dân, hiện còn 25 người chưa chịu nhận tiền.

2. Khu 3 mua ở cửa khẩu nhiều trâu bò da dày và đã đi đường lâu, lúc vận chuyển càng hao hụt. Ở Khu 3 đợt đầu đặt vấn đề động viên thu mua của dân, nhưng vì không vận động kỹ, lại có những thương nhân mạnh khỏe đặt giá cao hơn nên không thu mua được.

3. Thanh Hóa, Hội đồng Trung ương không nắm vững được khả năng, giao nhiệm vụ mờ cho Thanh Hóa nên địa phương đã giết lợn lấy mỡ, thịt bị đông phải vận động nhân dân tiêu thụ mà cũng không hết.

4. Về giá cả, giá thịt bị nông dân vì một phần bị thương nhân ăn lại, một phần nữa các anh em đi thu mua đã nâng giá lên để mua cho dễ.

Nhưng khuyết điểm nhất hiện nay là vấn đề tổ chức vận chuyển và bảo quản. Trong đợt đầu Việt Bắc và Thanh Hóa hao hụt đến 60%. Sau đó Việt Bắc đã kịp thời sửa chữa nên những đợt sau tiến bộ rõ rệt, vừa không hao, vừa có trâu bò béo tốt cho bộ đội.

Tóm lại việc huy động thực phẩm kỹ này chúng ta rút ra được những bài học:

1. Không nắm vững khả năng, chưa tin ở sức mạnh của dân, còn nhiều tư tưởng ngại khó, chưa tỏ rõ đầy đủ ý thức phục vụ bộ đội đầy đủ sức khỏe đánh giặc.
2. Thiếu một kế hoạch lâu dài, điều tra, chuẩn bị dựa vào quân chúng cơ bản.
3. Về phương pháp và chính sách huy động còn chưa giữ vững lập trường khai thác vào tầng lớp nào? Làm sao lợi cho kháng chiến, lợi cho dân, không hại đến sản xuất, không hại đến sinh hoạt của quần chúng giá cả thị trường.
4. Về giá cả cần có một chính sách giá cả rõ rệt. Nếu định giá một cách quan liêu thì sẽ xảy ra tình trạng nơi cao quá, nơi thấp quá, không những ảnh hưởng đến giá cả thị trường mà lại còn ảnh hưởng đến đời sống của bộ đội, cán bộ công nhân viên và dân công nữa.
5. Cần phải tích cực chống lãng phí, phát hiện trừ bỏ tham ô, bảo đảm chất lượng thực phẩm.
6. Nói chung là phải đề cao tinh thần phục vụ bộ đội, thương yêu quần chúng, không làm thiệt hại cho quần chúng.

Vấn đề chủ yếu là phải đảm bảo được yêu cầu của bộ đội và phải mỗi ngày một nhiều, một tốt hơn. Lại phải kết hợp với chính sách kinh tế tài chính và bồi dưỡng quần chúng. Muốn thế chính là chống tham ô, lãng phí, càng ngày càng hạ giá thành khi vận chuyển đến tay bộ đội.

III. VẤN ĐỀ TỔ CHỨC VẬN CHUYỂN.

Vì đường vận chuyển từ hậu phương ra đến hỏa tuyến rất xa, chúng ta chủ trương phân chia ra làm nhiều đoạn:

- Tiền tuyến do Tổng Cục Cung cấp phụ trách.
- Trung tuyến do Hội đồng Cung cấp Trung ương phụ trách.
- Hậu tuyến do các khu và tỉnh phụ trách.

Trên mỗi tuyến tùy theo tình hình đường xã và khả năng phương tiện mà bố trí. Nhưng nguyên tắc là: Cơ giới và xe cộ lên trên, dân công ở dưới. Việc tổ chức lãnh đạo vận chuyển cũng tùy theo mỗi loại phương tiện mà sắp xếp, do đó kinh nghiệm cũng mỗi thứ mỗi khác.

Ở đây tôi chỉ nêu lên mấy vấn đề chung:

1. Phải tranh thủ chủ động

Bất kỳ khi đặt kế hoạch vận tải nào cũng phải nắm vững phương châm “linh hoạt, cơ động”, bởi vì yêu cầu ngoài tiền tuyến không bao giờ tính như chúng ta đã tính, mà phải thấy nó luôn luôn đòi hỏi, thay đổi, chẳng những vì chúng ta tính toán không hết mà thay đổi, mà còn do tình hình địch thay đổi, hoặc do những điều kiện khác mà thay đổi nữa. Một khi yêu cầu ngoài hỏa tuyến thay đổi thì phải đưng chạm đến trung tuyến và đến cả hậu phương. Như kỳ này, lúc hoàn thành kế hoạch tháng 3, đang làm kế hoạch tháng 4 thì lập tức phải làm thêm một kế hoạch dự phòng. Nếu không có chuẩn bị trước nhất định sẽ thành bị động. Vì vậy, khi đặt kế hoạch phải có tinh thần và tính toán giành lấy chủ động. Nghĩa là bao giờ cũng đặt mức để hoàn thành sớm hơn hạn định. Nếu khi thay đổi thì còn có thì giờ để xoay chuyển.

Phải nắm vững khối lượng và thời gian của kế hoạch nhất là phải nắm vững lực lượng hàng ngày của từng trạm, từng đơn vị và dân công. Trận tuyến vận tải ví như một dòng nước chảy, cách bố trí lực lượng giữa đoàn này với đoàn khác đều quan hệ với nhau, và đã định rõ nhiệm vụ phải vận chuyển bao nhiêu khối lượng. Nếu các đoàn ấy không đảm bảo cho lực lượng đều hòa thì ảnh hưởng tai hại cho các đoàn khác. Kỳ vừa qua giữa trung tuyến và tiền tuyến, giữa trung tuyến và hậu tuyến, giữa các trạm trong tuyến nữa, đều có hiện tượng khi nhiều, khi ít. Đó là vì chúng ta chưa nhận rõ sự quan trọng của việc bảo đảm lưu lượng hàng ngày, tác phong quan liêu, bố trí kế hoạch không sát, có tình trạng cục bộ bản vị làm nhờ kế hoạch của các trạm khác. Do đó nhiều lúc phải điều chỉnh lực lượng, và từ chỗ điều chỉnh đi đến chỗ rối loạn, mất hẳn sự ổn định bình thường, khi ấy rất khó đảm bảo kế hoạch, mà còn sinh ra nhiều tình trạng lãng phí.

Phải nắm vững tình hình từ gốc đến ngọn: Trong lần vừa qua có khuyết điểm là tuyến nào biết tuyến ấy, giữa tiền, trung và hậu tuyến không có sự thông suốt. Vì thế rất hại cho mỗi khi tình hình cần phải thay đổi, cần phải điều chỉnh không ăn khớp với nhau. Tuyến nọ kéo tuyến kia bị động.

2. Về tổ chức.

Phải xây dựng trạm thống nhất cho mạnh mẽ: Trên trung tuyến và hậu tuyến kỳ vừa qua xây dựng trạm thống nhất, nhưng sự lãnh đạo của trạm chưa mạnh mẽ, chưa toàn diện, các ngành trong trạm còn lúng cúng, vấp vấp, nhiều khi sinh ra chậm chạp lãng phí trong công tác.

Chúng ta phải nhận rằng, nội dung công tác trên tuyến chính là công tác vận tải, các ngành công tác khác đều phải phục vụ cho vận tải. Nhưng kỳ vừa qua chưa làm được như thế, các ngành công tác khác có tính cách giống như tách rời vận tải.

Phải tăng cường và củng cố trạm đầu dây: Về việc lãnh đạo cần phải nắm vững các trạm đầu và trạm cuối để điều khiển mới đảm bảo được kế hoạch. Trạm đầu và trạm cuối để điều khiển hơn đảm bảo được kế hoạch. Những trạm ấy lúc đầu chúng ta chưa nhận được rõ hết tính chất quan trọng của nó, nhưng về sau càng ngày càng thấy nó quan trọng. Các đồng chí phụ trách các trạm ấy phải liên hệ với tuyến khác, nên phải hiểu rõ toàn bộ kế hoạch của tuyến vận chuyển, đồng thời cũn phải cố tìm hiểu tuyến kia để dễ dàng giúp đỡ lẫn nhau.

Tổ chức cung đồ, địa điểm kho tàng: Đối với bất kỳ phương tiện gì việc bố trí cung đồ và địa điểm kho tàng đều rất quan trọng. Bố trí đúng thì có ít phương tiện mà vận chuyển được nhiều. Bố trí không đúng thì kế hoạch không đảm bảo dù phương tiện có thừa thãi. Lại còn sinh ra lãng phí vô kể. Nhưng việc bố trí kho làm không có lối vào cho xe ô tô, xe thô, dân công bỏ cung xảy ra không phải ít, vấn đề này nhiều cán bộ còn coi thường chưa nhận thấy rõ tầm quan trọng của nó, như trạm 100, trạm 20, ở trung tuyến, trái lại trạm 35 thì kho lán rất tốt.

Về vận chuyển còn rất nhiều vấn đề có liên quan khác nữa như bốc vác, thông tin liên lạc, đảm bảo giao thông, v.v...ở đây kho bàn hết được.

Bây giờ tôi nói đến một số khuyết điểm của chúng ta:

1. Có những đợt kế hoạch hoàn thành hay vượt mức không kiểm điểm để rút lấy ưu điểm làm bài học lại sinh chủ quan. Có những đợt kế hoạch thiếu hụt, không kiểm thảo nghiêm khắc về chủ quan, thường cho là khách quan khó khăn hoặc gặp những lúc gay go thì không cố tìm mọi cách khắc phục, thường ỷ lại vào phương tiện, chưa biết rằng phải khắc phục những cái bất hợp lý lãng phí để nâng cao hiệu suất.

2. Để lãng phí nhiều công, xe nhiều thì giờ chết, bị bắn thiệt hại người, xe đạp, kho không chuẩn bị đủ phương tiện, cân, cót, bao bì để sinh ra lãng phí nhiều mặt khác.

3. Chưa tin quần chúng, như việc điều động xe ô tô chạy đường khó, xe đạp thô đi đường dốc, nhất là trong dịp vận động dân công ở lại.

Công tác vận chuyển còn rất nhiều khuyết điểm và ít kinh nghiệm nhưng nói chung tuyến nào cũng đã có thành tích lớn nhất trong việc vận động thi đua tăng năng suất, thi đua đảm bảo cung độ, chính nhờ đó mà nhiệm vụ vận chuyển của chúng ta đã hoàn thành. Công lao đó cũng là một phần cán bộ phụ trách rất tận tụy.

IV. VẤN ĐỀ DÂN CÔNG VÀ PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI

1. Việc huy động dân công đi phục vụ tiền tuyến kỳ này tương đối chu đáo. Việc chuẩn bị ở nhiều địa phương được kỹ càng, chuẩn bị về vật chất được học tập và bình nghị xếp loại sau nên ít sai chính sách. Quần chúng sau phát động rất có ý thức, coi việc đi phục vụ tiền tuyến là một vinh dự, một nhiệm vụ cao quý. Có quần chúng cho rằng: đó là cuộc chiến đấu không thể cho những phần tử tình nghi phức tạp lên đó được mà phải là việc của quần chúng cơ bản.

Tuy vậy cũng vẫn còn lẻ tẻ những tình trạng huy động sai chính sách như huy động thương binh, phụ nữ có mang, ở một vài xã đã chủ trương huy động nhiều địa phương và một số con cháu cường hào gian ác đi phục vụ để bắt nó “lao động” cho nên sau này trong những lúc gay go, loại này đã gây ra nhiều khó khăn trở ngại. Ngoài ra một số địa phương cũng còn khuyết điểm là cử cán bộ đi phụ trách dân công không thận trọng, không chú ý đến chất lượng cán bộ, cán bộ không tương xứng với nhiệm vụ. Một số cán bộ bị thi hành kỷ luật ở hậu phương hoặc là cán bộ kém nên lên đến tuyến không làm đầy đủ nhiệm vụ, cũng ảnh hưởng một phần đến công tác lãnh đạo.

Trước khi đi ở địa phương kỳ này nhiều nơi Tổ Nông Hội đã tổ chức giúp đỡ gia đình người dân công thực sự như Thanh Hóa đã tổ chức cấy lúa, làm cỏ, cày ải, v.v... 368.000 công và 139.000 công trâu bò. Phú Thọ tổ chức làm giúp cho 3.990 gia đình được 132.681 công.

Những người đi lại được giúp đỡ thuốc men, quần áo, khăn mặt, v.v... Sau này, khi phục vụ, các xã, các tỉnh còn cử các đoàn đại biểu lên thăm hỏi và báo cáo tin tức gia đình, tin tức hậu phương làm cho anh chị em dân công rất an tâm.

Ở nhà, ngoài việc giúp đỡ sản xuất, các gia đình còn được giúp đỡ các công việc khác trong gia đình như chăm nom thuốc men, con cái, v.v...

Đó là những kinh nghiệm rất hay, còn nhiều nơi chưa biết áp dụng mong rằng từ nay sẽ cố gắng hơn.

2. Việc huy động dân công xe thô kỳ này nhiều hơn mọi lần. Trong việc huy động ở Thanh Hóa có sáng kiến lãnh đạo trong việc phát triển, từ việc khuyến khích anh em trung nông mua xe đến việc tổ chức mua, tiếp tế phụ tùng để chống bọn đầu cơ trục lợi, lại tổ chức tập đi xe đạp, cho nên đã phát triển được nhiều. Ở Việt Bắc và Khu 3, trong lúc gấp rút đã dùng lối mệnh lệnh, tổ chức bắt ngang đường làm hại đến việc buôn bán của anh em mà đến nơi phục vụ còn rất nhiều thắc mắc, dân công, cán bộ không lãnh đạo nổi.

Về vận chuyển thì lâu nay xe đạp thô giữ vai trò khá quan trọng, nhiều đoàn tổ chức chặt chẽ, nhất là các Công đoàn ở các thị trấn. Xe đạp đã chiếm hơn 1/3 tổng số trọng lượng vận chuyển. Trong tình hình hiện tại và hoàn cảnh của nước ta, từ nay cần chú trọng đặc biệt đến lực lượng vận tải này, tăng cường tổ chức lãnh đạo.

3. Công tác dân công còn rất nhiều thiếu sót. Thường thường anh chị em dễ thắc mắc nhiều nhất về:

- + Thời gian phục vụ.
- + Sản xuất ở hậu phương.
- + Lo ốm đau.
- + Không được hiểu rõ nhiệm vụ công tác.

Về thời gian phục vụ thì khi ở xa đi nói một khác, lên đến tỉnh, đến công trường lại nói một khác. Từ nay về sau cần sửa cho thống nhất nhất là đối với đồng bào thiếu số càng phải nói cho đúng.

Về sản xuất ở hậu phương phải hiểu rõ việc làm ăn có mùa cho nên các cơ quan chính quyền và đoàn thể địa phương phải lo tổ chức làm đôi công để giúp đỡ những anh em đi phục vụ để cho họ an tâm công tác.

Về ốm đau phần chính là cán bộ không quan tâm đến sinh hoạt của quần chúng, không chú ý bảo vệ sức khỏe của quần chúng, phần khác do thiếu thuốc. Trong hoàn cảnh hiện tại chúng ta cần phải và có thể khắc phục được nhiều cách để bảo vệ sức khỏe cho anh em: làm trại cho sạch, tiếp phẩm cho đủ, cải tiến cấp dưỡng, sửa đổi điều kiện làm việc, v.v... Mặt khác cần phải tăng thêm thuốc men và củng cố bộ máy y tế, nếu có thể thì nên tăng thêm thù lao đồng thời nâng cao tiêu chuẩn công tác.

Về nhiệm vụ công tác cần phải định cho rõ, phải làm cho người dân công hiểu rõ công việc của người ta làm để làm gì? Quan hệ thế nào? Làm bao nhiêu? Bao giờ xong? Có hiểu rõ như thế người dân công mới tích cực, mới tìm tòi sáng kiến. Bây giờ không nên chỉ nói chung chung rằng: Công tác phục vụ rất quan trọng, rất khẩn trương để bộ đội đánh giặc để kháng chiến chóng thành công. Cần phải đi vào cụ thể hơn.

Thí dụ: Trạm này có nhiệm vụ vận chuyển trong một kế hoạch bao nhiêu tấn? Phải hoàn thành thời gian nào? Để phục vụ cho Trạm trên và đón tiếp trạm dưới, nên không hoàn thành thì sinh ra những tai hại gì? Trong trạm này nhiệm vụ của đơn vị thế nào? Đơn vị hoàn thành thì lợi thế nào? Không hoàn thành thì hại thế nào?, v.v...

Về bồi dưỡng vật chất:

Nhiều nơi chưa thực sự chú trọng việc tiếp phẩm cho dân công. Có chỗ ăn chỗ ở thì chỉ mới có một số trạm săn sóc, nhiều nơi còn bẩn thỉu, dột nát. Trên tuyến Thanh Hóa số dân công đông nhất thì việc săn sóc đến sinh hoạt của anh em cũng rất sơ sài và sinh ra ốm đau rất nhiều đã có lúc tỷ lệ ốm trong một đơn vị lên đến 70, 80% rất ảnh hưởng đến năng suất công tác. Đó là một khuyết điểm rất lớn chứng tỏ thiếu quan điểm quần chúng, không săn sóc đến quần chúng, không bảo vệ sức khỏe của quần chúng, thì làm sao mà có thể tăng năng suất, làm sao mà hoàn thành nhiệm vụ được.

Về giáo dục tinh thần:

Kỳ này có ưu điểm là luôn luôn động viên và đề cao việc học tập chính sách, học tập mục đích ý nghĩa chiến dịch làm cho người dân công hiểu rõ mục đích công tác của mình. Nhưng còn về mặt văn nghệ và đẩy mạnh văn hóa là nguyện vọng tha thiết của quần chúng, trong việc động viên đã biết luôn luôn khen thưởng đề cao chiến sĩ, phổ biến kinh nghiệm, nhưng một đôi nơi đối phó với những phần tử phá hoại chưa đúng. Như việc “dâu” ở T35, việc bắt giam ở T60. Có chỗ làm sai chính sách, bắt trời dân công định trốn. Nhưng nhiều nơi đã theo đúng đường lối kiên trì và vận động quần chúng (khắp các trạm ở trung tuyến vận động dân công ở lại hai lần). Ở Thanh Hóa có ưu điểm thực hiện vinh công kháng chiến, anh chị em rất phấn khởi.

Đối với những dân công bị tai nạn:

Đối với những anh em này, chúng ta có nhiều khuyết điểm, như ở T20 vì bị phi cơ oanh tạc, một số anh em bị hi sinh, xe đạp hư hỏng nhiều, trạm đã không chú ý chôn cất ngay, cô vận không có, không nghiên cứu đề nghị bồi thường ngay cho những người có xe đạp bị hư hỏng làm cho anh em hoang mang, thắc mắc, ảnh hưởng khá nhiều đến những anh em dân công khác. Khuyết điểm này ở một vài khu, tỉnh cũng mắc phải. Còn đối với một số anh em dân công bị tàn tật trong khi đi phục vụ này trở về hậu phương không săn sóc, giúp đỡ đến nơi đến chốn, đã có tình trạng có một chị dân công bị tàn tật từ chiến dịch Hòa Bình đến nay cũng không được giúp đỡ, đề nghị địa phương thì hết lên đến xã lại lên đến huyện vẫn không giải quyết được (Phú Thọ).

4. Việc vận động ở lại, vận động thi đua tăng năng suất, thưởng năng suất và việc làm khoán:

Những việc trên đây đều dính líu với nhau rất chặt chẽ. Do kinh nghiệm ở trung tuyến, trong lúc dân công hết hạn phục vụ đòi về, chúng ta chủ trương vận động anh chị em ở lại. Khi anh em đã quyết tâm ở lại, chúng ta giao khoán nhiệm vụ cho từng đơn vị. Anh chị em rất phấn khởi, tích cực đề xuất sáng kiến làm cho chóng xong, vì thế tăng năng suất, được cải thiện sinh hoạt. Phong trào thi đua càng ngày càng lan rộng và mạnh mẽ.

- + Năng suất đột xuất xe thô từ 70, 80 lên đến 300 tấn.
- + Năng suất đột xuất dân công bỏ tu 15, 20 cân đến 90 cân.
- + Năng suất đột xuất bốc vác ô tô từ 20, 30 phút xuống 4 phút.

Sau đó phong trào còn tiến lên bước nữa: Nâng cao năng suất bình quân toàn đơn vị:

- + Xe đạp từ 100 cân lên 140 cân.
- + Dân công từ 25 cân lên 63 cân.
- + Xe ô tô thì trọng lượng có hạn nên đã chuyển sang thi đua bảo đảm cung độ, tiết kiệm xăng dầu.

Ở đây chúng ta rút ra mấy bài học: Muốn thi đua tăng năng suất thì phải tổ chức làm khoán, phải thưởng năng suất nhanh chóng, phải khen thưởng kịp thời, và phổ biến kinh nghiệm nhanh chóng.

Chúng ta đã vận động được phong trào thi đua rộng rãi, sôi nổi, đó là vì đã biết vận động liên tục, từng bước, lúc đầu vận động đột xuất rồi lấy thành tích đột xuất mà kéo theo cả phong trào, sang bước thứ hai tiến lên nâng cao năng suất toàn đơn vị.

Tóm lại tuy có khuyết điểm, nhưng công tác dân công đã có nhiều tiến bộ lớn, chúng ta cần tích cực sửa chữa khuyết điểm và giải quyết các việc sau đây:

1. Chăm nom hơn nữa về sinh hoạt của dân công nhất là vấn đề thuốc men, tiếp phẩm.

2. Đặt chế độ làm khoán tăng năng suất.

3. Bồi thường ngay cho những người có phương tiện bị phi cơ oanh tạc.

Giúp đỡ gia đình những người đã hi sinh hay bị tàn tật.

4. Phổ biến chế độ tính công kháng chiến.

V. VẤN ĐỀ ĐẢM BẢO GIAO THÔNG VÀ THÔNG TIN LIÊN LẠC.

Đây là vấn đề rất quan trọng trên những tuyến vận tải cơ giới và dài. Hai công tác này đã có nhiều thành tích và ưu điểm trong báo cáo “Tuyên Hội đồng” đã nói tôi chỉ tóm tắt mấy nhận xét sau đây:

1. Công tác đảm bảo giao thông rất nặng và có ý nghĩa quyết định cho việc vận chuyển cơ giới. Trong kỳ vừa qua, cán bộ đảm bảo giao thông tuy có tích cực

nhưng chưa thấy hết sự khó khăn trong công tác, thiếu tinh thần chuẩn bị công tác lâu dài (có tư tưởng chỉ đảm bảo hết mùa khô là chiến dịch cũng xong, không chuẩn bị đảm bảo mùa xuân), tác phong còn quan liêu, đại khái. Vì vậy không nắm được khối lượng công tác, thiếu kế hoạch cụ thể chuẩn bị cho từng quãng.

2. Không nắm được quy luật đánh phá của địch, không đi sâu tính toán bố trí công tác cụ thể mỗi khi địch phá hoại, cho nên có tình trạng người thừa mà thiếu dụng cụ, có nơi thiếu người làm, có nơi thừa người mà không có chỗ làm, có nơi làm xong đất chỉ còn mắc một cây gỗ (Lũng Lô) mà đành chịu tắc một đêm, v.v... nghĩa là việc bố trí công tác thiếu kế hoạch, cho nên tốn người mà nhiệm vụ không đạt. Cũng do không nắm được quy luật phá hoại của địch, không phán đoán được đúng kế hoạch phá hoại của địch nên có nhiều trọng điểm không chuẩn bị lực lượng đối phó (Ngã ba Cổ Noi, Ngòi Lao) khi địch tập trung phá hoại đã bị tắc mất nhiều đêm ảnh hưởng đến kế hoạch vận chuyển. Ngoài ra, việc điều lực lượng từ nơi này đến nơi khác cũng còn lúng túng, chậm chạp.

3. Khi mới bắt đầu kế hoạch làm được một số công tác có kết quả sinh ra chủ quan, tự mãn, không thường xuyên kiểm tra lực lượng, giáo dục cán bộ và đội viên chủ lực, dân công, trong các đội chủ lực có nhiều cán bộ phạm sai lầm, khuyết điểm không kịp thời sửa chữa.

4. Có khuyết điểm tắc đường (4 đêm) làm ảnh hưởng đến kế hoạch vận chuyển thiếu hụt (tháng 4 năm 1954) đến khi hội quân còn bị tắc nhiều hơn. Nhưng trong các bến phà, trong việc phá bom, chữa cầu (Đường 41) làm đường tránh có nhiều cố gắng và kết quả.

5. Về tổ chức bảo đảm giao thông cần liên hệ chặt chẽ với vận tải phục vụ vận tải, và để vận tải có thể chuyển cho giúp, thế mà lúc đầu có khuyết điểm tách rời nhau, sau này có sửa chữa.

6. Vấn đề thông tin liên lạc bằng điện thoại lâu nay chứng tỏ anh em cố gắng đến tốt bậc, nhưng khả năng vấn đề bị hạn chế không thể thỏa mãn nhu cầu. Sau này cần tăng cường hơn nữa. Về vô tuyến điện còn khuyết điểm nhầm lẫn nhiều, gây ra rất nhiều khó khăn cho việc truyền đạt kế hoạch và báo cáo. Nói chung là phải tìm mọi cách để giải quyết thông tin liên lạc thì mới chỉ đạo nhanh chóng

được. Trên tuyến của Hội đồng Trung ương vấn đề thông tin liên lạc chưa được đặt thành vấn đề quan trọng. Khu 3 ngành Bưu điện chưa nhận thức rõ trách nhiệm của mình trong công tác phục vụ tiền tuyến.

Hai công tác này rồi đây cũng phải cải tiến hơn nữa.

VI. VẤN ĐỀ TÀI CHÍNH

1. Nói đến tài chính hiện nay là một khó khăn rất lớn, đối với địa phương cũng như đối với Trung ương. Đối với địa phương phải thực hiện nhiệm vụ cấp tốc mà tiền thì chậm, phải lấy món tiền này chi vào món khác hoặc lấy vào tiền thuế, tiền mậu dịch là một hiện tượng lộn xộn, cả Trung ương và địa phương đều phải tìm cách khắc phục, chúng ta sẽ bàn sau. Trong vấn đề tài chính lại còn các chế độ và các tiêu chuẩn chưa được quy định thống nhất như bồi dưỡng cán bộ, thù lao dân công, giúp đỡ gia đình dân công khi bị tàn tật hay hi sinh, chế độ lập dự toán quyết toán, v.v.... và còn nhiều khoản chi chưa được quy định mà vẫn phải chi chúng ta cũng phải nghiên cứu, sau giải quyết dần dần. Ở đây tôi chỉ nêu lên hai việc lớn:

1. Thanh toán nhanh chóng:

Chiến dịch vừa qua, khối tiền chi tiêu trong chiến dịch rất lớn gần 5.000 triệu đồng cần được thanh toán dứt khoát không để dây dưa, kéo dài, rồi chiến dịch này qua chiến dịch khác sau này gỡ không ra. Thanh toán nghĩa là kiểm tra tổng kết công tác không thể coi việc ấy là của mấy cán bộ kế toán chuyên môn mà phải nhận thức nó là công tác lãnh đạo vì thanh toán là phải tìm ra những việc chi tiêu dùng, những thứ mua của dân có trả tiền đến tay dân không, và cuối cùng có những chỗ nào tham ô lãng phí.

2. Vấn đề chống tham ô lãng phí:

Bản thân công tác cung cấp là tiền, là gạo, là thực phẩm, là việc mua bán, nghĩa là công tác dễ xảy ra tham ô lãng phí nhất. Mà tham ô lãng phí thường to lớn. Những việc lãng phí hàng mấy chục vạn công, hư hỏng hàng tấn hàng đều đã có, trong bệnh xé những hiện tượng tham ô tiền gạo thuốc men cũng đã có, trong việc mua trâu bò cũng có cán bộ xã tự tư tự lợi. Thậm chí ngay trong công tác cung cấp của các đơn vị dân công, chủ lực, thanh niên trong các cơ quan cũng đều đã có

xảy ra tham ô và lãng phí. Chính vì tham ô lãng phí mà hao tổn sức dân, thiệt cho bộ đội, hao hụt công quỹ quốc gia. Và cũng chính vì tham ô, lãng phí mà không hoàn thành nhiệm vụ. Nếu lấy tổng số huy động nhân, tài, vật lực lâu nay mà thí dụ là tham ô, lãng phí mất 10% thì chúng ta đã thấy những con số ghê người:

+ Tiền: 480.000.000 đồng.

+ Gạo: 2.400 tấn.

Mà việc ấy có thể có làm.

Bởi vậy, chúng ta muốn hoàn thành nhiệm vụ phải đặc biệt chú trọng chống tham ô, lãng phí. Chống tham ô lãng phí sẽ nâng cao được mọi mặt công tác, giáo dục được cán bộ, hoàn thành được nhiệm vụ một cách nhẹ nhàng.

Trong chiến dịch vừa qua, trên tuyến của Trung ương và của các địa phương, vấn đề chống tham ô lãng phí chưa được đặt ra là một việc quan trọng, chưa giáo dục đề cao được phong trào chống tham ô lãng phí trong cán bộ công nhân viên và các anh chị em dân công. Đó là một khuyết điểm lần sau cần cố gắng sửa chữa.

VII. NHỮNG KHUYẾT ĐIỂM VÀ SAI LẦM CHÍNH VỀ TƯ TƯỞNG LÃNH ĐẠO VÀ TỔ CHỨC

1. Kiểm điểm những khuyết điểm trong toàn bộ công tác cung cấp phục vụ chiến dịch vừa qua chủ yếu là gốc ở sai lầm chưa thấm nhuần đầy đủ phương châm của Trung ương “đánh chắc, ăn chắc, có thể kéo dài” cho nên việc gì cũng chỉ thấy trước mắt không chuẩn bị lâu dài trong kế hoạch vận chuyển không có kế hoạch dự phòng. Đứng về công tác cung cấp mà xét thì tư tưởng đó càng nguy hiểm, vì công tác cung cấp vốn có tính chất bị động, nếu không chuẩn bị lâu dài, một khi tình hình thay đổi thì sẽ bị động mà đi đến chỗ thất bại. Từ việc chuẩn bị lương thức đến việc tổ chức vận chuyển, đảm bảo giao thông, cả trung tuyến và hậu phương đều phạm phải khuyết điểm đó. Do đó đến lúc tình hình đòi hỏi gấp rút mới vội vàng động viên toàn lực ra giải quyết vì thế sinh ra lãng phí vô kể.

2. Không nhận rõ tính chất và nhiệm vụ công tác cung cấp ngay bay rất quan trọng. Nó là một trong những yếu tố quyết định thắng lợi của bộ đội. Chúng ta muốn thắng lợi phải đảm bảo sức khỏe cho bộ đội liên tục chiến đấu, phải làm cho

việc cung cấp lương thực mỗi ngày một nhiều, mỗi ngày một tốt. Thời gian vừa qua mỗi khi có yêu cầu của bộ đội, gặp không chỉ bàn cách rút chứ không bàn cách khắc phục, có tính chất mặc cả, cò kè bớt một thêm hai. Trong ý thức hình như chỉ cốt cho đủ số là đã mãn nguyện, cho nên bất kể phẩm chất xấu tốt, bất kể giá đắt hay rẻ, bất kể lãng phí hao hụt thế nào đều ít quan tâm đến.

Chúng ta phải nhớ rằng: bộ đội càng lớn mạnh, nhu cầu càng phải tăng. Ngày nay không thể chỉ cung cấp gạo muối như mấy năm trước, mà phải có thực sự, có thịt, có rau nữa.

3. Chưa nhận rõ công tác cung cấp gắn liền với chiến trường, nó thay đổi theo tình hình thị trường, nó có tính chất chiến đấu, linh hoạt cơ động. Vì vậy cho nên đặt kế hoạch và lãnh đạo kế hoạch vận chuyển một cách qua loa, không chuẩn bị để giữ lấy chủ động mỗi khi thay đổi. Trong thời gian vừa qua mỗi khi tiền tuyến thay đổi là trung tuyến kêu ca, trung tuyến thay đổi là hậu tuyến kêu ca, rồi dùng dằng qua lại, thiếu khẩn trương. Bởi chưa nhận thức rõ như thế cho nên việc điều lực lượng rất chậm chễ làm cho lực lượng không điều hòa càng rồi thêm việc điều động.

4. Đối với một số việc đã làm được, một vài kế hoạch đã hoàn thành sinh ra chủ quan tự mãn, cho rằng việc gì cũng dễ và coi là đã có kinh nghiệm. Tư tưởng đó đã biểu lộ ra trong những khi đặt kế hoạch vận tải và trong các công tác đảm bảo giao thông, vận động dân công, v.v... Cũng vì có tư tưởng này nên tỏ ra coi thường những kinh nghiệm của anh em bên quân sự, chủ quan trong việc bố trí các công tác và sau này đã khuyết điểm rất lớn trong việc đảm bảo giao thông và kế hoạch vận chuyển 1.200 tấn.

5. Về lãnh đạo của Hội đồng Trung ương rất là phân tán. Mỗi người một nơi thiếu hẳn tinh thần tập thể kết quả là cá nhân quyết định cho nên công việc rất thiếu sót, về cuối có tập trung nhưng cũng không phân công rành mạch, làm việc gia đình chủ nghĩa, thiếu đấu tranh xây dựng.

Đối với các khu thì khoán trắng, thiếu sự lãnh đạo thông suốt trên dưới, không nắm được tình hình, có cán bộ kiểm tra truyền đạt, nhưng không giao nhiệm vụ cho các khu, các tỉnh được rõ ràng, không tích cực giải quyết những khó khăn

về tài chính, chế độ cho nhanh chóng. Cũng không đôn đốc các ngành giúp đỡ các khu các tỉnh cho đến nơi đến chốn. Như việc ốm đau ở tuyến Thanh Hóa.

Đối với các ngành thì khoán trắng cũng có, mà bao biện cũng có như dân công, tuyên huấn, bưu điện ít được giúp đỡ. Trái lại vận tải thì có khi Hội đồng lại bao biện làm cho vận tải bị động và khi phát huy được các ngành phục vụ công tác vận tải.

Đối với cán bộ thì thiếu hẳn việc giáo dục động viên thường xuyên ít săn sóc bồi dưỡng, đối với cán bộ cũ cho là đã có kinh nghiệm, với cán bộ mới thì thiếu sự theo dõi giúp đỡ nên cán bộ lúng túng trong công tác.

Hội đồng lại kiêm cả Ban Cán sự Đảng nhưng không đề cao được sự lãnh đạo của Đảng, giữa Đảng và Hội đồng không có giới hạn phân minh.

Đối với quần chúng thì ít chú ý lãnh đạo săn sóc đến sinh hoạt của họ, như tình hình tuyến Thanh Hóa thiếu sót như vậy, ốm đau như vậy mà không giải quyết kịp thời.

6. Về mặt tổ chức thì bộ máy còn yếu ớt. Nói là Hội đồng nhưng ở Trung ương cũng như ở Khu tỉnh chỉ có một vài cán bộ làm việc. Các ngành chuyên môn chỉ có một số ít cán bộ đủ làm việc bình thường ở hậu phương. Khi lên tuyến hay lúc huy động thì phải trưng tập cán bộ các nơi. Tổ chức vận tải là một tổ chức quan trọng nhất thì chưa được xây dựng và chưa có lực lượng. Nhiều ngành chưa được tổ chức dứt khoát. Thông tin tuyên truyền, công an hoặc đã tổ chức nhưng chưa có nhiệm vụ rõ ràng.

7. Về phân tư tưởng và ý thức của cán bộ, nói chung cả các ngành cao cấp đều còn chưa nhận thật rõ tiến độ công tác vinh quang của mình, còn có một số cán bộ cho là công tác phức tạp quả cả, mắm muối. Đa số cán bộ thì tích cực tận tụy phục vụ vô điều kiện, nhưng vẫn còn một số có tư tưởng ngại khó ngại khổ, hầu hết chưa thật tin tưởng ở quần chúng, còn lơ là với sinh hoạt của quần chúng, một số còn phạm sai lầm về chính sách trong việc huy động.

Thưa các đồng chí!

Tình hình trước mắt biến động rất mau, bộ đội ngày càng phát triển, nhu cầu tiền tuyến ngày một nhiều. Tính chất chiến tranh ngày một rộng rãi, linh hoạt và liên tục.

Tình hình ấy buộc chúng ta phải gấp rút chỉnh đốn công tác cung cấp.

Chúng ta phải làm gì?

Những khó khăn về lương thực, về phương tiện vận chuyển, về đường xá, về tài chính, về tổ chức và lề lối làm việc là những khó khăn thực sự nhưng không phải là tuyệt đối.

Tôi cho rằng khó khăn nhất của chúng ta ngày nay là làm thế nào để xây dựng được một tư tưởng thống nhất nhất trí trong cán bộ: nhận rõ công tác cung cấp, đề cao tinh thần phục vụ bộ đội.

Nắm vững được như thế mới đề cao được tinh thần trách nhiệm. Có tinh thần trách nhiệm mới có lòng dũng cảm: đấu tranh khắc phục mọi khó khăn, mọi khuyết điểm.

Chiến dịch vừa qua, chúng ta toàn thắng, trong có phần công lao của anh chị em cán bộ làm công tác cung cấp. Chúng ta tiến bộ và trưởng thành trong công tác, chúng ta lại nhận rõ được những khuyết điểm và nhược điểm còn lại trong công tác của chúng ta, đem phơi bày trong dịp tổng kết này, đó là một thắng lợi nữa.

Đảng và Chính phủ đã tin cậy chúng ta giao cho chúng ta trách nhiệm nuôi nấng bộ đội, chúng ta cố gắng sao cho tròn trách nhiệm vinh quang ấy.

Ngày 10 tháng 7 năm 1954
HỘI ĐỒNG CUNG CẤP
MẶT TRẬN TRUNG ƯƠNG
(Đã đóng dấu)

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, phong Phủ Thủ tướng, hồ sơ 1692, tờ 01-26.

[illegible][illegible]

275

**BÁO CÁO TỔNG KẾT BẢO ĐẢM GIAO THÔNG CỦA TY YÊN BÁI
TRONG NHIỆM VỤ PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ LỊCH SỬ
TỪ THÁNG 11 NĂM 1953 ĐẾN NGÀY 6/7/1954.**

Báo cáo gồm:

I. Vinh dự nhận nhiệm vụ của trên giao cho.

II. Nhận định tình hình cầu, đường, phà và những khó khăn thuận lợi của công tác bảo đảm giao thông trong phạm vi tỉnh Yên Bái phụ trách để bảo đảm kế hoạch.

III. Kiểm điểm sự lãnh đạo về tổ chức thực hiện nhiệm vụ nêu lên thành công và thất bại.

IV. Những nguyên nhân thành công và thất bại trong việc thực hiện nhiệm vụ.

V. Kết luận chung của báo cáo.

**I. MỘT VINH DỰ CỦA ĐẢNG VÀ CHÍNH PHỦ TRAO CHO ĐỂ
PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ VÀ TIÊU DIỆT SINH LỰC
ĐỊCH, THỰC HIỆN MỘT TRONG HAI NHIỆM VỤ TRỌNG TÂM NĂM
1954.**

Tháng 9 năm 1954, chúng ta đã hoàn thành nhiệm vụ khai thông đường 13 thuộc phạm vi tỉnh Yên Bái phụ trách. trong quá trình kiến thiết, chúng ta đã hoàn thành nhiệm vụ đúng hạn định của trên, và chúng ta đã được vinh dự nhận lá cờ (Thi đua khá nhất) của Hồ Chủ tịch trao cho trong Hội nghị Cầu, đường, phà toàn quốc về thành tích lãnh đạo thi đua tăng năng suất trên toàn bộ công trường và góp một phần trong việc xây dựng tiêu chuẩn tăng năng suất mới của Bộ và Nha.

Sau Hội nghị tổng kết của tỉnh, Ty đã đang dự Hội nghị tổng kết của Công trường 13 (ngày 27/10/1954) thì nhiệm vụ vinh dự đã tới với chúng ta (nhiệm vụ bảo đảm giao thông tuyệt đối) để phục vụ cho chiến dịch vĩ đại và lịch sử Điện

Biên Phủ. Mà qua 8 tháng đấu tranh vừa qua quân và dân ta dưới sự lãnh đạo của Hồ Chủ tịch, Đảng và Chính phủ, dưới sự lãnh đạo tài tình của Đại tướng và Bộ Tổng Tư lệnh đã tiêu diệt, bắt sống, bắt ra hàng 16.000 quân tinh nhuệ của địch, giải phóng hoàn toàn cho nhân dân Tây Bắc thoát khỏi ách đế quốc, giải phóng cánh đồng phì nhiêu Điện Biên Phủ thực hiện một trong hai nhiệm vụ của Đảng và Chính phủ đề ra năm 1954 là (tiêu diệt sinh lực địch và cải cách ruộng đất).

Với tính chất quan trọng của chiến dịch, để đáp ứng những nhu cầu cho tiền tuyến, một tuyến chạy dài từ 5 đến 60 km với một phương châm mới nhất từ trước trong các chiến dịch là chuyển vận cơ giới là chủ yếu, lại tiến hành bảo đảm trong một hoàn cảnh đặc biệt khó khăn, đường mới làm xong phần khai thông chưa hoàn thiện, nhiều đoạn đường, cũ, xấu, hẹp, núi cao, vực sâu, đèo dốc nhiều, thời tiết không thuận lợi, bắt đầu vào mùa mưa cộng thêm địch ác liệt đánh phá đường giao thông có trọng tâm, trọng điểm. Với nhiệm vụ quan trọng đó, với tính chất chiến đấu gay go gian khổ của công tác, bảo đảm giao thông mới, bảo đảm cho cung cấp hoàn thành được nhiệm vụ nên Đại tướng đã nói “Cung cấp là quyết định 90% cho thắng lợi”.

Trước ý nghĩa và tầm quan trọng trong đó chúng ta vinh dự nhận nhiệm vụ của trên như sau:

1. Thời kỳ phục vụ cho chuẩn bị:

- Bảo đảm tốc độ cho xe chạy trung bình một đêm 70 km.
- Vượt sông của bến phà Âu Lâu phải bảo đảm tối thiểu 30 chuyến.
- Hết sức giảm ngay tắc giao thông không được quá 6 đến 1 tháng.

2. Tới khi tiếng súng anh dũng của quân dân ta nổ bắn vào tập đoàn cứ điểm Điện Biên Phủ, thu được những thắng lợi đầu tiên và tiếp diễn gay go ác liệt. Để chuẩn bị cho đợt tổng công kích cộng thêm thời gian do địch đánh phá dữ dội cầu kết với kẻ địch mưa lũ, phá hoại yêu cầu cung cấp đã đặt tới một mức cao hơn nghĩa là;

- 6 ngày tỷ lệ tắc của một tháng này nhất định phải bảo đảm hoàn toàn 30 đêm không được tắc đêm nào, phải dùng mọi giải pháp để chống mưa lũ, chống

địch phá hoại không một đêm nào được tắt, nếu địch đánh phá phải lập lại giao thông trước 12 giờ.

- Về tốc độ phải nâng lên một tiêu chuẩn cao hơn là phải bảo đảm một đêm xe chạy từ 80 km đến 100 km.

- Bến phà Âu Lâu phải bảo đảm từ 60 đến 70 chuyến cả khi địch đánh phá hay nước sông Hồng, mưa lũ. Nhiệm vụ bảo đảm giao thông gay go và quyết liệt, không những phải bảo đảm cho kế hoạch vận chuyển tổng công kích mà liên tục bảo đảm cho kế hoạch khi kết thúc chiến dịch là kế hoạch hồi quân của toàn bộ lực lượng lực lượng được an toàn không sút mẻ.

Tóm lại nhiệm vụ bảo đảm giao thông quan trọng cần thiết cho kế hoạch cung cấp để bảo đảm lực lượng thực và sức dân ra tiền tuyến, đòi hỏi khẩn trương và quan trọng nhất là đợt Tổng công kích phải tính toán kế hoạch cung cấp và tranh thủ vận chuyển từng ngày, từng giờ để khỏi ảnh hưởng tới tác chiến, tới thắng lợi.

II. NHẬN ĐỊNH ÂM MƯU KẾ HOẠCH ĐÁNH PHÁ CỦA HAI KẾ HOẠCH VÀ TÌNH HÌNH CẦU ĐƯỜNG PHÀ CỦA TA TRONG HOÀN CẢNH THỰC TẾ PHẢI BẢO ĐẢM GIAO THÔNG TUYỆT ĐỐI.

Trước nhiệm vụ của trên giao cho, chúng ta đã có những nhận định về âm mưu của địch như sau:

1. Khi tiến quân địch sẽ đánh phá theo kiểu cuốn chiếu từ ngoài vào và lúc đầu Yên Bái sẽ phải chịu đựng nặng nhất, và dần dần địch sẽ đánh vào mạn Sơn La, rồi sau khi hội quân địch sẽ đánh ra ngoài Yên Bái, giai đoạn đầu và cuối Yên Bái nặng.

2. Địch sẽ nhằm những nơi xung yếu tập trung đánh phá như hai bên ven đường là ruộng, đường chạy qua, một bên là núi cao, một bên là suối sâu, đèo, v.v... các cầu khó làm đường tránh hoặc không có đường tránh, đường ngầm tương đối quan trọng, bến phà Âu Lâu cổ hòng của đường tiến quân.

3. Đối với kẻ địch là mưa lũ thì trọng điểm là các đường ngầm dốc, Ngòi Lao và Đá Trắng và các cầu hoặc những nơi bị đánh bom nhiều, mưa lũ sẽ làm đất sụt.

4. Giặc Pháp sẽ kết hợp với mưa lũ đánh hỏng làm tắc giao thông bế tắc của ta.

Tình hình đường, cầu, phà của ta phụ trách:

1. Đường của chúng ta vừa làm xong, mới khai thông chưa được hoàn thiện, đường chạy dài 96 km chỉ có 15 km tức 8 km Yên Bình đến km 6 vào trong thì dân cư thưa thớt mới hồi cư, có xã đã về hết có xe mới về một nửa, hoàn cảnh kinh tế thiếu thôn (Cát Thịnh, Chân Thịnh) các lực lượng bảo vệ cầu đường mới đang ở thời kỳ xây dựng chưa được huy động ra phục vụ bảo đảm giao thông lần nào, hơn nữa chưa có kinh nghiệm.

2. Nhiều nơi địch đã đánh phá mà chính trong thời gian bảo đảm giao thông chiến dịch Tây Bắc địch đã đánh phá dữ dội như:

- Bến phà Âu Lâu.
- Km 10 (7 km cũ).
- Km 14.600 (Đá Trắng, đường ngầm, cầu treo, bến phà gần sát nhau).
- Km 15.600 (Voi Vượt).
- Km 27 (Đạt Thiện).
- Km 53 (Ngòi Lao, Đường Ngâm).
- Từ km 67 đến km 81 (Đèo Lũng Lô).

Ngoài những nơi địch đánh phá bom nên mùa lũ thì có thể làm đường tắc (Ngòi Lao, Đá Trắng, riêng Âu Lâu ảnh hưởng tới lực lượng vận chuyển và tốc độ phà qua lại, Lũng Lô trên đỉnh phía Yên Bái nhiều suối, 5 lacet chen nhau xếp hàng, nên mùa lũ thì đất sụt hàng 100 đến 1.000 khối, km 10, một phần nữa những nơi lúc kiến thiết về bảo đảm thời gian khai thông với khối lượng nhật công ít nên talu nhiều, ở những nơi xa nhiều tháng qua, mưa nhiều cũng làm đất sụt do tiêu chuẩn kỹ thuật kém (hầu hết các talu của đường như km 36 đến km 41, từ km 50, 60 vào tới km 84 Lũng Lô, cụ thể nhiều nơi đất đá sụt, km 37, 39, 60, 69, 71, 74, 77, 79).

3. Cầu đại bộ phận làm từ tháng 4 đến tháng 6 tính như vậy cũng đã được nửa năm hoặc gần 1 năm, nhiều cầu làm bằng gỗ tạp nên trọng lượng của cầu kém. Đối với các cầu địch dễ đánh phá như cầu:

- Khe Dai.
- Cầu thị xã Yên Bái.
- Cầu km 49.

Các cầu nêu mùa lũ dễ bị mất cầu ảnh hưởng đến giao thông là: đông cái, cầu phà...

4. Đường nhiều chỗ hầy còn hẹp như km 10, một vài đoạn đường ở Đèo Lũng Lô, các cua nhiều chỗ bị ngoặt, chưa đủ tiêu chuẩn cho xe có remorque qua lại như km 15± 700 đoạn đường từ 42 đến km 50+500 các chữ chi ở đèo (69km, 73 km, từ 79 đến 81 km).

5. Những quãng đường nếu mưa dễ bị lầy lún:

Km 10	Km 21	Km 36	67 km	77 đến 79 km
	Km 22	43	68	
	Km 27	50	72	

6. Bến phà Âu Lâu đường phía bên thị xã do độ dốc cao có ít bên, phía bên Âu Lâu bên phải chạy qua bãi dài, do đó nếu mùa nước lên luôn luôn phải chạy bên cũng rất ảnh hưởng tới kế hoạch lưu lượng qua sông.

TÌNH HÌNH CÁC LỰC LƯỢNG VÀ DIỄN BIẾN TƯ TƯỞNG CỦA TOÀN CÁN BỘ VÀ CÔNG NHÂN VIÊN

I. Sau nhiệm vụ kiến thiết đường 13 khai thông, qua 8 tháng chị em đấu đê bảo đảm nhiệm vụ, tới tháng 9 năm 1953, hội nghị toàn công trường tổng kết, sau cuộc hội nghị tổng kết tư tưởng của một số cán bộ và công nhân viên này ra một mỗi muốn nghỉ ngơi như:

1. Muốn được nghỉ về thăm gia đình.
2. Muốn cơ quan lui ra ngoài thị xã để được nâng cao mức sinh hoạt về vật chất.
3. Một số cán bộ điều đi Sơn La tỏ ra ngại ngùng không muốn đi, sợ khó, sợ khổ.
4. Các cán bộ của công binh và Tổng cục Cung cấp đưa sang làm nhiệm vụ kiến thiết, thắc mắc về quyền lợi, so sánh hai chế độ bộ đội và công binh, một số muốn trở về bộ đội, một số muốn đi học, một số muốn quay về cơ quan cũ, các cán

bộ của cơ quan tỉnh đưa sang cho là hết nhiệm vụ muốn quay về cơ quan tiếp tục công tác.

5. Một số thắc mắc chưa được giải đáp, một số thắc mắc không được tham gia phát động quần chúng.

Sau nhiệm vụ và kiến thiết đường, nhiều tư tưởng sai lầm này nó cũng trở ngại cho nhiệm vụ bảo đảm giao thông.

2. Trong quá trình kiến thiết đường 13 đối với các lực lượng chủ lực, vừa kiến thiết vừa xây dựng như chủ lực 236 thành lập ngày 10/4/1953 xây dựng tuyến mộ ngay số anh em dân công tại công trường đó do lựa chọn được cẩn thận, đại bộ phận là thành phần quần chúng cơ bản nhưng về mặt tư tưởng, kỹ thuật nhất là đánh bom cũng như tổ chức còn yếu ớt. Chủ lực 237 cũng được xây dựng tiếp tục tháng 9 năm 1953 là một lực lượng xây dựng sau, vừa lựa chọn xong, không được chu đáo như 236 đồng thời lại chưa chiến đấu kinh nghiệm ít nên càng yếu hơn cả về mọi mặt, tư tưởng, tác phong, tổ chức. Bến phà Âu Lâu quá trình của tổ chức sau chiến dịch Tây Bắc không được củng cố, thủy thủ thì sống lẻ tẻ, cán bộ thì số trách nhiệm, khối lượng vận chuyển chỉ đảm bảo được 10 xe là tối đa một đêm, công tác chính trị hầu như không có gì? Hoàn cảnh sống thái độ của một, hai đồng chí thủy thủ không được chỉnh đốn, gây cho hành khách qua lại một ấn tượng xấu.

Các lực lượng từ bộ máy tới tháng 11 năm 1953 mới dần dần xây dựng, đại bộ phận là anh em miền núi vùng mới giải phóng nên tổ chức chưa chấn chỉnh, chưa quan niệm rõ nhiệm vụ tính chất của đời tư họ.

Bên cạnh những hiện trạng trên về mặt lực lượng nhưng cũng có những điều kiện thuận lợi của việc bảo đảm giao thông là:

1. Đa số cán bộ và công nhân viên cũng như dân công của tỉnh là người đã từng chiến đấu trong thời gian kiến thiết, đã quen thuộc với con đường thân mến của họ.

2. Vinh dự và phấn khởi với đà chiến thắng nói chung của toàn riêng về ngành thì phấn khởi với sự chú ý của trên cộng thêm ban thân cố gắng nên đã được danh dự nhận cờ của Hồ Chủ tịch trong chiến dịch cầu đường năm 1953.

3. Được sự giúp đỡ tích cực của trên như Nha, Bộ, Khu và địa phương, tỉnh nhận rõ trách nhiệm của địa phương nên sự giúp đỡ vô điều kiện.

III. KIỂM ĐIỂM KẾT QUẢ CỦA VIỆC THỰC HIỆN NHIỆM VỤ ĐỂ THẤY RÕ THÀNH CÔNG CỦA CÔNG TÁC NHƯNG ĐỒNG THỜI CŨNG PHẢI NGHIÊM KHẮC VỚI NHỮNG SAI LÂM TRONG QUÁ TRÌNH BẢO ĐẢM GIAO THÔNG TUYỆT ĐỐI

Trước nhiệm vụ nặng nề nhưng vinh dự đó, vượt trên những điều kiện khó khăn và dựa trên điều kiện thuận lợi đó, điều căn bản là phải giải quyết tư tưởng cho cán bộ và công nhân viên nhằm nhận rõ ý nghĩa và tầm quan trọng của chiến dịch để bảo đảm kế hoạch, thực hiện bằng được khẩu hiệu: “Bảo đảm giao thông tuyệt đối” nên về mặt lãnh đạo tư tưởng đã phát động một phong trào học tập sâu rộng trong cán bộ công nhân viên và các đơn vị học tài liệu bảo đảm giao thông tuyệt đối, học tập liên hệ sâu sắc để đề cao trách nhiệm trong công tác, nhận rõ nhiệm vụ vinh dự mà phục vụ, tiến tới học luôn tài liệu ý nghĩa và mục đích của chiến dịch và từng đợt này qua, đợt khác học tiếp để nâng cao ý thức tư tưởng và luôn luôn bồi dưỡng tư tưởng như học thư của Hồ Chủ tịch gửi cho dân công và cán bộ cầu đường, thư của Hội đồng Cung cấp Mặt trận Trung ương, v.v...

Chính do đó nên đã có cán bộ bỏ chết đã được phép Ty cho về thăm gia đình nhưng cũng không về mà vẫn ở lại bảo đảm kế hoạch (Tuế), hoặc đi lâu đã 3 năm chưa về đến nay trong tư tưởng muốn xin về nhưng thấy nhiệm vụ nặng nề như vậy lại thôi mà không hề phàn nàn kêu ca (Miên).

Về phân tổ chức.

Trong thời gian nhận nhiệm vụ kiến thiết công trường Yên Bái vẫn tồn tại nhưng tiếp đến bảo đảm nhiệm vụ bảo đảm giao thông tuyệt đối, với tầm quan trọng của công tác, cần phải có một tổ chức cao hơn và nhiệm vụ nặng nề, nên kịp thời Ủy ban Kháng chiến khu cũng như tỉnh ra quyết định giải tán công trường và thành lập Ban Bảo đảm giao thông tỉnh Yên Bái đại diện của Ủy ban tỉnh, hoặc cán bộ đoàn thể. Đồng chí phụ trách Ty Công chính, Công an, Tỉnh đội về để đảm nhiệm trách nhiệm đó, dựa vào biến chế của Ty và tổ chức của công trường cũ làm cơ sở, giúp việc để tiến hành, chuyển các công trường cũ làm cơ sở, giúp việc để

tiên hành, chuyển cá công trường ra các hạt và cũng để đảm nhiệm. Trước sự chuyển biến về mặt tổ chức đó Ty ta đã chuyển thành hai Hạt: Trấn Yên, Văn Chấn. Hạt phà Cung trực thuộc để tiện sự lãnh đạo và đồng thời chấp hành chỉ thị của trên, riêng đối với Đèo Lũng Lô là một trọng điểm vì vậy nên phải thành lập Ban Vượt đèo để bảo đảm và chống địch phá hoại cũng như mùa lũ.

Vừa chuyển công trường ra Ty đồng thời Ty ta cũng phải xây dựng bộ máy theo chủ trương và biên chế của Nha, một mặt vẫn bảo đảm giao thông phục vụ kế hoạch, nên cũng gặp nhiều khó khăn trở ngại, nhưng do sự giúp đỡ xây dựng của cán bộ, nên vừa chuyển vừa bảo đảm giao thông tới nay Ty ta tương đối có một nề nếp gọn gàng.

Ban Bảo đảm giao thông được thành lập nhưng sự chuyển từ công trường ra Ban Bảo đảm giao thông, Hạt, Cung thi hành cũng bị chậm, cuối tháng 1 năm 1954 mới chuyển hạn; kiểm điểm sự lãnh đạo của Ban Bảo đảm giao thông thì thấy tuy có hợp được lúc đầu nhưng sau này vì nhu cầu công tác đại đa số các đồng chí trong Ban bận công tác nên công việc chỉ có một đồng chí trong Ban đảm làm việc về chính quyền là Trưởng Ty Giao thông Công chính, nhưng về phần đoàn thể thay mặt địa phương còn các đại diện cơ quan trong Ban thì đều có cán bộ tới làm việc và đồng chí phụ trách giao thông được ủy nhiệm của đoàn thể sử dụng và điều động các lực lượng dọc tiền tuyến để bảo đảm nên sự thống nhất chỉ đạo được dễ dàng hoàn thành nhiệm vụ, thành phần các Ban Bảo đảm giao thông trong các Hạt thêm đại diện các huyện địa phương nhưng do sự chỉ đạo và liên hệ mật thiết tranh thủ lãnh đạo nên công việc đều mang lại kết quả mặc dầu không có đại diện địa phương.

1. Cũng trực thuộc từ km 8 Yên Bình đến bến phà Âu Lâu dài 11 km.
 2. Bến phà Âu Lâu (kể cả hai bên lên xuống phà).
 3. Hạt Trấn Yên từ km 3 Âu Lâu tới 43 trong đó chia làm 4 cung.
 4. Hạt Văn Chấn từ km 43 đến km 89 trong đó chia làm 3 cung.
 5. Ban Vượt đèo phụ trách từ km 69 đến km 84.
- Tổng số đường do Yên Bái phụ trách là 96 km.

HUY ĐỘNG DÂN CÔNG VÀ BỔ SUNG CÁC LỰC LƯỢNG ĐỂ LÀM NHIỆM VỤ ĐẢM BẢO GIAO THÔNG LÚC GAY GO CÓ ĐỊCH BẢN PHÁ CỬNG NHƯ CHỐNG MÙA LŨ.

Trước lực lượng sẵn có của Ty Giao thông sau kiến thiết và trong quá trình xây dựng của lực lượng để đảm nhiệm kế hoạch nên Ban Bảo đảm giao thông tỉnh đã đề nghị với tỉnh ủy và Ủy ban để huy động cho các lực lượng dân công để đảm nhiệm:

Trong quá tình 8 tháng chiến đấu, luôn luôn phải bảo đảm qua các kế hoạch nhỏ của chiến dịch tỉnh đã huy động cho một lực lượng dân công khá đông để đảm nhiệm kế hoạch, đợt 45 ngày, đợt 15 ngày và đợt 2 tháng chia ra cho các huyện như sau:

Trần Yên tổng số trong 8 tháng: 891.

Lục Yên tổng số trong 8 tháng: 994.

Văn Chấn tổng số trong 8 tháng: 1.080.

Văn Bàn tổng số trong 8 tháng: 445.

Tổng số: 3.410.

Ngoài số anh em dân công huy động của địa phương ra những lúc địch đánh phá gay gắt như Đèo Lũng Lô, do đó Ban Bảo đảm giao thông Khu đã tăng cường cho các lực lượng dân công viện trợ của các tỉnh như Tuyên Quang, Vĩnh Phúc, Sơn La,... để bảo đảm đèo hoặc dân công của Thái Nguyên. Tổng số dân công viện trợ chia ra như sau:

Vĩnh Phúc: 302.

Tuyên Quang: 97.

Thái Nguyên: 107.

Sơn La: 60.

Tổng số: 594 người.

Do anh em dân công viện trợ này trung bình làm từ một đến 2 tháng. Ngoài những lực lượng dân công ra có từng thời gian ngắn, tùy theo kế hoạch quan trọng nên các lực lượng khác cũng được điều tới để phối hợp như 10 công binh ở Đèo Lũng Lô và 18 của chủ lực cũng ra phối hợp.

Nhận định việc huy động dân công trong việc thực hiện chính sách.

Trong quá trình, với nhiệm vụ đòi hỏi đúng thời gian hạn định của kế hoạch nên việc huy động dân công trong thời gian qua, các địa phương huy động cũng còn một số hiện tượng chưa được đúng với chính sách như có xã huy động cả phụ nữ có thai đi dân công (Cư Phúc, Trấn Yên và Lục Yên, tổng số 7 người trong đó có 3 người đi ngang đường bị truy thai, phải nằm bệnh xá tỉnh dưỡng, song phải cho về, trước sự đánh bom dữ dội và ác liệt của địch thì hoang mang, dao động như một xã ở Vĩnh Quang, Đồng Tâm, Việt Cường hoặc có một, hai dân công ở huyện Văn Chấn tỉnh như vậy là đi tới 6 tháng từ đầu năm 1954 đến nay, khi huy động dân công đi thiếu giải thích tuyên truyền vận động, nên khi anh em ra đi mang theo thắc mắc về tăng gia sản xuất, về không công bằng, hợp lý, còn cảm tính cá nhân trẻ chọn, nhất là đối với Văn Chấn. Thiếu những anh em cán bộ của đoàn thể đi theo lãnh đạo, vì vậy nên một số cán bộ ngại khó, ngại khổ gây nhiều khó khăn cho kế hoạch. Việc dân công ra công trường thì ra không đúng hạn định, ra lẻ tẻ có khi ra 5 người, khi 7 người. Vì vậy cũng làm cho việc học tập của dân công bị trở ngại, hoặc về mặt cấp phát cũng khó khăn nhất là ngay cho kế hoạch bao đảm mặt đường.

Trong việc huy động dân công cho công trường, bên cạnh kế hoạch bảo đảm giao thông thường hay có các kế hoạch khác như cung cấp của tỉnh do đó vào cuối tháng 4 đầu tháng 5 tình trạng rút quân của công trường bổ sung cho các kế hoạch khác cũng gây nhiều trở ngại cho anh em như đang làm khoán thì lại rút quân, thời gian phục vụ có hai tháng, nay lại đi ba tháng ra hỏa tuyến nên vẫn để thời gian lại thành vấn đề với anh em dân công.

Bên cạnh những điều thiếu sót đó, chúng ta cũng thấy có những tiến bộ về việc huy động dân công và đặc biệt tinh thần chiến đấu anh dũng của dân công như đa số anh em dân công của các xã đã được phát động.

Dân công của các xã thuộc địa phương Yên Bái là đồng bào miền núi nên sử dụng dân công đó vào việc bảo đảm giao thông thực tế không có lợi, vì lần đầu tiên dân công mới làm nhiệm vụ đó. Trước sự đánh phá ác liệt của địch, có lần 124 bom nổ ngay như ở Đèo Lũng Lô hoặc đánh phá dữ dội Ngòi Lao và km 10, những

chỗ đó anh em dân công vẫn anh dũng chiến đấu, mặc dầu nhiều bom nổ chậm như Ngòi Lao. Trước đây anh em nói: “Dân công Lục Yên là dân công sợ máy bay nhất”, thì trái lại dân công của các đơn vị ở đèo không những chiến đấu anh dũng trong các trận đánh bom mà còn làm giữa trận địa có bom nổ chậm, dân công Lục Yên đã từ đèo Lũng Lô hành quân hàng 25 cây số để ra Ngòi Lao nơi địch đánh nhiều đợt trong một ngày, để hỗ trợ lập lại giao thông bảy tám lần ra hỗ trợ, đơn vị làm có hôm chỉ thêm một vài tu bổ của Hạt Văn Chấn. Đơn vị Hùng Khánh vẫn giữ truyền thống từ trước nên khi địch đánh km 27, đơn vị Hùng Khánh phụ trách ở đó là động viên huy động anh em ra để chữa mặc dầu có bom nổ chậm, một chị phụ nữ đã nói: (bảo đảm giao thông tuyệt đối, có bom cũng phải chữa mới thông đường) sau tiếng nói đó chị đã xung phong tiến lên động viên anh em dân công ra mặt đường công tác, chị nói: nếu cán bộ ra lãnh đạo thì anh em chúng ta cũng ra được, cán bộ còn không sợ, không tiếc thân nữa là. Sau đơn vị Hùng Khánh vào Lũng Lô lại anh dũng chiến đấu luôn 5 ngày liền để lập lại giao thông. Do đó đã được khen thưởng và bằng khen của Công trường 13. Ngoài những đơn vị do các đơn vị của Yên Lạc, Vĩnh Phúc cũng là những đơn vị chiến đấu gan dạ ở đèo trước những trận ác liệt đánh phá của địch như đánh Lũng Lô luôn 17 ngày, nên đã được khen thưởng Huân chương Chiến sĩ hạng Ba.

Thời gian đầu khi quân mới bắt đầu tiến vào Tây Bắc địch đánh lần lượt từ Âu Lâu km 10, km 27, Lũng Lô theo cuốn chiếu, thời gian do dân công chủ lực tu bổ chiến đấu gay go ác liệt để tranh thủ lập lại giao thông từng giờ, nhưng trong tháng 2 năm 1954 là thời gian địch bị quân ta bao vây và tiêu diệt các vị trí ngoại vi của tập đoàn cứ điểm Điện Biên Phủ, nên một phần phi pháo của địch bị thu hút vào đó một phần nữa địch đánh phá vận chuyển giao thông của ta ở địa phương, nên phạm vi của Yên Bái ít bị đánh, thời kỳ này là thời kỳ mà dân công và chủ lực vui vẻ hăng hái thi đua, làm khoán tăng năng suất, toàn bộ các đơn vị của Hạt Văn Chấn đều tăng năng suất nên các đơn vị rất hứng thú trong công tác, phong trào thi đua tăng năng suất lên cao, một số đơn vị của dân công của Hạt Trấn Yên tự cho kém như: Việt Cường, Lục Yên đã được học tập, Hội nghị từ trong đoàn thể rồi ra toàn quân, giải quyết tư tưởng chủ quan không tranh thủ cũng có mặt đường, nên

đã tiến lên tăng năng suất tuy còn vài đơn vị chưa làm, do đó nên Hạt Văn Chấn trong Hội nghị sơ kết bảo đảm giao thông đã được Ban Bảo đảm giao thông khen thưởng bằng khen về mặt lãnh đạo tăng năng suất.

Trong 8 tháng bảo đảm giao thông, tuy địch đánh phá nhưng trên nhận thức tư tưởng của cán bộ và kịp đề ra đồng thời luôn luôn đôn đốc từ trên xuống dưới do đó nên ngay trong việc chuẩn bị phương tiện cho bảo đảm giao thông hoặc ngay các buổi lắp hố bom xen kẽ cũng đều cố gắng tranh thủ giao khoán về điểm này nó thích hợp với nguyện vọng của anh chị em dân công. Đối với anh chị em ra công tác nơi công trường là một dịp để rèn luyện vì là điều kiện tập trung hơn nữa nó phải phục vụ cụ thể cho việc bảo đảm chiến đấu gay go hàng ngày, hàng giờ nên về mặt lãnh đạo tư tưởng cần phải lãnh đạo sát trong những trận chiến đấu, song thường xuyên vẫn phát động từng đợt thi đua để kịp thời khen thưởng động viên toàn bộ dân công và việc học tập các tài liệu của Hội đồng Cung cấp, Mặt trận trung ương, từng thời gian và liên tục để giải quyết uốn nắn các tư tưởng sai lầm, do làm được như vậy đối với toàn bộ các đơn vị, nên phong trào thi đua từng đợt trở thành nề nếp của các công trường và các đơn vị, và uốn nắn tư tưởng sai của dân công, chủ lực, sau trận chiến đấu cũng làm được đều nên được khen thưởng đều làm được tương đối, mặc dầu một vài đơn vị việc chấp hành chưa nghiêm chỉnh chủ trương và nề nếp đó.

Đối với anh em dân công làm qua giờ theo chỉ thị của Tuyên với chế độ làm khoán 3 tiếng trở lại hưởng 5 lạng, nếu quá 4 tiếng về đêm trở lên thì được hưởng 1 kg cũng thi hành được với những nơi chiến đấu gay go và ác liệt như: Đèo, Ngòi Lao.

Những tiền bồi dưỡng đó đã do những anh em cấp phát viên đến tận nơi thanh toán và bản thân cấp phát viên cũng nhận rõ nhiệm vụ nên có tranh thủ tiến hành cũng kịp thời, đẩy mạnh phong trào và tinh thần khen thưởng trong việc bảo đảm giao thông như Hạt Văn Chấn.

- Dựa trên lực lượng và tinh thần của các đơn vị bố chủ lực của ta được chiến đấu lập lại giao thông bảo đảm kế hoạch.

Đối với phạm vi của Yên Bái phụ trách những trọng điểm của đường dễ bị đánh là Lũng Lô, Bến Phà và km 10, nên trung bình những lực lượng ở chỗ này đều có nhiều và những đội quân tương đối có khả năng như đèo Lũng Lô, có thời gian có 6 đơn vị dân công và công binh làm nhận cót, các lực lượng dân công là Vĩnh Phúc và Phú Thọ, hồi mới bắt đầu chiến dịch là dân dân công Phú Thọ, sau rút đi từ hồi cuối tháng thay thế bằng dân công Vĩnh Phúc, mà thực tế trong việc bảo đảm giao thông ở đèo, đòi hỏi quân dân công Vĩnh Phúc đã chiến đấu giữ vững được truyền thống của Vĩnh Phúc trong biệc kiến thiết đường 13.

Trên nguyên tắc bố trí xen kẽ làm sao có những đơn vị chủ công nên dân công của Trần Yên hầu hết là người Kinh đều ở km 10, cộng thêm vào km 27, Voi Vượt có đơn vị chủ lực 237 làm đầu tàu. Những nơi trọng điểm cần có tổ chức và cán bộ tương đối vững để đảm nhiệm trách nhiệm nặng nề đó, cho nên đèo Lũng Lô trở thành một địa điểm khá quan trọng mà phải thành lập riêng một bộ máy phụ trách trực Ty không giao cho Ban Chỉ huy C236 phụ trách nữa, cán bộ phụ trách đơn vị dân công cũng được tăng cường chưa kể các cán bộ ngành khác biệt phải đến hoặc có trách nhiệm đến phối hợp làm nhiệm vụ.

SỰ ĐÁNH PHÁ CỦA ĐỊCH

Ngày 6/11/1953 khi tiến quân của ta vào Tây Bắc, các lực lượng bộ binh cơ giới tiến vào là lúc địch tập trung máy bay đánh phá dội thêm bom nổ ngay, bom nổ chặn hòng đánh chặn ngay cổ họng của chúng ta làm cản trở cho việc hành quân của ta, trước sức đánh phá của địch, lúc đầu lực lượng dân công của ta chưa ra kịp ra công trường nên thời gian này lực lượng phối hợp không chủ yếu dựa vào lực lượng nhân dân hai bên đường, quanh thị xã là chủ yếu. Hai bên phà Âu Lâu là trận đánh đầu tiên của chiến dịch đối với Yên Bái nên chưa có kinh nghiệm, lực lượng dân công tập trung chưa có mà khối lượng xe cộ phải qua sông thì nhiều, vì vậy việc lập lại giao thông gặp nhiều trở ngại, khó khăn, lực lượng chủ công không có vì vậy chỉ nhờ lực lượng nhân dân ven đường nên bị tắc mắt một đêm mùng 7/11/1953, hơn nữa bom nổ chậm có những không nắm được tình hình và số lượng nên ảnh hưởng khi quân đang làm bị nổ.

Mở đầu trận đánh phá của địch là bến phà Âu Lâu rồi km 10, km 27 và vào Lũng Lô, hoặc thời gian tiến quân ngoài những nơi đánh phá trọng điểm trên chúng ta thấy địch đánh phá lung tung, dọc hai bên ven đường như tính chất đánh phá là truy các đoàn xe của ta giấu hoặc phá đường xá kẹt bom với phá kho tàng và quân tiến. Sự mức độ đánh phá của địch lúc tiến quân và sau khi hội quân đang có gay gắt và đánh có trọng điểm, chỉ tập trung đánh Lũng Lô và Ngòi Lao gây trở ngại cho ta trọng vấn đề vận chuyển, nhưng do sự quyết tâm của cán bộ và tinh thần chiến đấu của chủ lực dân công, tu bổ do đó đã hoàn thành được nhiệm vụ của trên giao cho, địch thường đánh theo lối tập trung đánh trọng điểm rồi đánh phá tạt ra để làm ta phải phân tán lực lượng cụ thể nhất là ở đèo, địch tập trung đánh 5 chữ chỉ phía Sơn La km 76 đến km 79, sau quay lại đánh chữ chỉ km 69 rồi 73, trung bình các trọng điểm cách nhau 3 đến 4 km làm cho ta phân tán lực lượng hoặc có thời gian địch đánh tập trung ở Lũng Lô tới 7 ngày liền, tổng số bom đã ném gồm các thứ bom không lối nổ ngay, nổ chậm, nơi đánh của địch thường ném không lối để truy đối không của ta hoặc đài quan sát có những trận địch đến đánh trận địa, đối không trước quay sang đánh phá trận địa dự trữ rồi mới quay ra đánh phá mặt đường, các trận tập trung tới 30 máy bay để đánh phá ném tới 124 quả xuống đèo phía Sơn La.

Khi có đối không của ta địch lại bỏ trọng điểm đó quay ra đánh phá những trọng điểm khác như Ngòi Lao địch đánh luôn 7 ngày liền, từ ngày 12/6 đến 19/6/1954, thả bom nổ ngay, nổ chậm và lần cuối cùng địch thả tới 540 quả bom bướm để làm cho quân ta ra lập lại giao thông gặp trở ngại đồng thời lối đánh này cũng định làm cho ta cũng sẽ phải phân tán lực lượng ra khó khăn trong việc bố trí quân để chiến đấu, mỗi giờ của địch đánh phá cũng có nhiều sự thay đổi thời gian đầu trong các trận đánh của địch thường thường hay dành vào từ 1 đến 5 giờ và trận cuối cùng của địch mấy cái bom nổ chậm nhưng trong những trận đánh sau khi hội quân thời gian có thay đổi có khi sáng 8 giờ đã đánh và đã cài bom nổ chậm như Ngòi Lao, 7 giờ kém 15 tới, còn tới hoàn toàn trận đánh này chỉ cái nổ chậm, thương lượng B26 nếu đánh có đội không của ta bố trí thì thường đánh thêm một chiều cao từ 2.500m đến 3.000 m bom nên trọng lượng là 200 cân, lối đánh

của B26 là bay thẳng để thả bom là bom chưa nổ nên khi xuống làm cho việc theo dõi của đài quan sát khó khăn. Đài quan sát là bộ phận nắm vững tình hình địch bố trí quân tác chiến. Trong quá trình của đài quan sát có đôi lần nó chưa chính xác làm là do nguyên nhân:

- Bom ném ngày hôm trước có khi hôm sau mới nổ nên không nắm vững và tính vào quy luật ngày hôm đó thì sẽ nguy hiểm cho việc chiến đấu.

- Hiệu Cát lên đánh thành nhiều đợt, cách nhau nhiều giờ nên đợt một địch đã thả bom nổ chậm mà không nắm vững lại tính vào đợt sau hoặc đợt cuối cùng làm cho việc tính quy luật cũng có nhiều thay đổi.

Quy luật của bom nổ chậm cũng có nhiều thay đổi vì vậy cũng làm cho ta khó khăn trong việc theo dõi.

Như cũng có quả sau 45 phút ném đã nổ liên tiếp cách nhau 3 hoặc 4 phút cơ quả sau ném 1 giờ, 1 giờ 30, 2 giờ, 3 giờ, 4 giờ, 48 giờ, 51 giờ, 70 giờ, 81 giờ, 105 giờ với tính chất đánh bom của địch như vậy 136 giờ Ngòi Lao.

Tổng số khối lượng bom của địch đánh trong phạm vi Yên Bái phụ trách như sau:

Tổng số máy bay các loại địch đã dùng 414 cái gồm: B24, B26, B29, Hen-li-vơ và Hen-cat đã ném 114 trạn trên chặng đường dài 96 km.

Số bom nổ ngay: 1.414 quả.

Số bom nổ chậm: 156 quả.

Bom napan: 19 quả.

Bom lia: 3 quả.

Không loi: 13 quả.

Bơm bướm: 540 quả.

Nếu tính trung bình mỗi quả bom nặng 250 kg thì số bom dùng để phá hoại đường xă và ám hại các lực lượng ở mặt đường là: 391 tấn (chỉ tính số nổ ngay và nổ chậm).

Riêng về phía đánh phá của địch chúng ta thấy trọng điểm Lũng Lô là nơi chịu đựng gian khổ gay go quyết liệt dũng cảm nhất là 993 quả vừa nổ ngay, nổ chậm, sau đến trọng điểm đường ngầm Ngòi Lao. Tổng số bom ta đã phá được do

chủ lực 236 và 237 là 8 quả nổ chậm và 70 qua bom bom, đại bộ phận chủ lực là 236 chiến đấu phá lấy được một tấn 25 kg thuốc bom để dùng đánh bom và phá đá.

Trước sự đánh phá dữ dội của địch, tinh thần chiến đấu và sự quyết tâm của cán bộ chủ lực, tu bổ và dân công càng nâng cao để hoàn thành nhiệm vụ.

Qua 8 tháng bảo đảm giao thông trước sự đánh phá dữ dội của địch một cách quy mô có hệ thống, có trọng điểm nên sự chiến đấu của ta có nhiều khó khăn phải vượt nhưng đồng thời cũng lạc quan và cần được rèn luyện về tư tưởng được xây dựng về tác động và chấn chỉnh tổ chức được kịp thời, xuất hiện được những chiến sĩ dũng cảm xung phong gương mẫu trước sự sống còn để đấu tranh trực tiếp với địch trên mặt trận bảo đảm giao thông ta đã thấy rõ ý trí căm thù địch lên cao.

Dự đoán được một phần âm mưu của địch và nắm được trọng điểm nên lực lượng và cán bộ bố trí cho những nơi đó tương đối sát và quá trình đã kịp thời sửa chữa.

Ty đã nhận thấy đèo Lũng Lô là một trọng điểm nên đã bố trí đội chủ lực 236 đồng thời một lực lượng dân công nhiều nhất có khi tới 6 o, thời gian này trung bình ở đèo có từ 800 đến 1.000 kẻ cả chủ lực hoặc công binh. Chủ lực 237 làm nhiệm vụ km 10 vào Đá Trắng với mặt bắn phá Âu Lâu.

Đơn vị C236 được nhiệm vụ bảo vệ đèo cộng thêm với anh em dân công, công binh luôn luôn nêu cao được vai trò đầu tàu của đơn vị nên đã được khen thưởng Huân chương Chiến sĩ hạng Ba. Từ tháng 53 vào Đèo đơn vị đã cố gắng có khi thức 6 đêm suốt sáng như tháng 11 năm 1953 để làm nhiệm vụ chống lay la đơn vị chưa được xuất trận bao giờ, kinh nghiệm chưa có mấy trong quá trình đơn vị đã đánh được 8 quả bom nổ chậm, lấy được hơn 1 tấn thuốc phá được 70 quả bom bom bom. Đội phá bom của chủ lực là đội trưởng thành nhất trong thời gian bảo đảm giao thông, địch tập trung có lần tới 30 máy bay ném 124 bom nổ ngay, nổ chậm, có đồng chí cán bộ nói đèo Lũng Lô ngoài mưa gió thiên nhiên nhưng có kỳ 7 ngày liền mưa do đế quốc gây lên thế mà sau khi máy bay vừa rút khỏi trận địa đội phá bom từ trên đèo cao băng qua các dốc với chiếc đuổng trên tay xông vào trận địa để tác chiến với bom, tiếng gọi của các đội viên trong đội

mang bộc phá xem lẫn tiếng cuộc xịch đào hố bom, mặc quần áo xanh sợ lộ mục tiêu, anh em đã coi trần làm việc để vừa chiến đấu vừa bảo toàn được thực lực. Trước những giờ quyết liệt và gay go người ta thấy đội chủ lực như chiếc máy lệnh vào trận địa là các tổ tiến vào không nói năng, gần hết giờ an toàn lệnh rút quân là rút ngay ra vào trận địa như một chiếc máy nên đã nêu bật ý thức chấp hành mệnh lệnh, có buổi tổ phá bom đánh bom suốt từ 3 giờ chiều đến sáng anh em vẫn vui vẻ với bộ mặt nghiêm trang nghe lệnh của đồng chí C trưởng đang đào qua này qua kia nổ, nhưng anh em vẫn bình tĩnh chiến đấu không hề nào núng. Đi sát cùng tác chiến là anh em công binh người bạn cũng chiến đấu thân thiết nhất có trận công binh, chủ lực cũng đào một tổ một quả ngang nhau cách 2 m, một tiếng nổ xé tung không khí trầm tĩnh át hẳn tiếng cuộc đào đất của anh em quay sang bên cạnh 4 đồng đội công binh đã hy sinh trước nhiệm vụ, trên không chỉ thấy phát phối mảnh quần áo bay trước sự đau thương đó, anh em đã biến lòng đau thương thành trí căm thù hạ quyết tâm trước Ban chỉ huy vượt Đèo và đồng chí Toan C Trưởng nghiêm trang quyết tâm xin tiếp tục đánh trả thù cho đồng đội, đồng chí C Trưởng người lẫn lộn cùng anh em đã tham gia hơn 40 trận đánh bom tại đèo từ tổ này qua tổ khác để nắm vững tình hình chỉ đạo cho sát, quá trình chiến đấu xuất hiện đồng chí Cát, người đội viên dũng cảm của 236 tiểu đội đồng chí là tiểu đội đầu tiên đánh bom của địch trên đèo Lũng Lô trong các trận đánh bom đều thấy đồng chí cùng tiểu đội xuất hiện trên trận địa vai trò đầu tàu nêu cao trên trận địa Ngòi Lao cũng đã lập thành tích phá 2 quả nổ chậm 70 quả bom bướm.

Tổ chức lãnh đạo ở đèo một trong diện đánh bom là quan hệ không những đánh bom còn phải chiến đấu với mưa lũ một cơn mưa xuống hàng mấy địa điểm đất sụt xuống hàng 100 đến 1.000 m³. Trước đây đều có Ban Chỉ huy nhưng quan hệ của đồng chí Trưởng ban với cán bộ dân công, với cơ quan phối hợp rất lỏng lẻo và không chặt chẽ, tinh thần trách nhiệm thiếu đã làm cho tắc một đêm trong kế hoạch tổng công kích, vì vậy Ty đã kịp thời chấn chỉnh, vì vậy Ty đã kịp thời chấn chỉnh, Hội đồng Cung cấp và Ty đã có thái độ đối với đồng chí đó. Để tăng cường lãnh đạo cho các trọng điểm nên đã bổ sung thêm cán bộ kỹ thuật của Nha Cán bộ chính trị của Đoàn Ủy cái cách và sự kiểm tra đôn đốc của Ty tương đối có chặt

chẽ hơn, như đoàn kiểm tra của Ty có đồng chí Trưởng ban Kỹ thuật đi cùng, đồng chí Trưởng Ban Bảo đảm giao thông cũng có mặt trong các trận chiến đấu, hoặc chính đồng chí thủ trưởng cơ quan của Ty cũng tăng cường lãnh đạo.

Từ khi chân chính, đồng chí Trưởng ban Hành chính Quản trị được vào thay thế, ta thấy bộ mặt lãnh đạo của đèo được thay đổi hẳn. Từ chỗ xộc xệch đã đến chỗ tương đối tốt hơn, thống nhất quan hệ giữa các cơ quan và quân cơ mật thiết hơn, anh em cán bộ tham gia chiến đấu với một tinh thần phấn khởi và có một ý thức trách nhiệm. Những buổi đánh bom đều thấy cán bộ có mặt ngay trận địa, sau trận mưa lũ đã thấy cán bộ bám sát mặt đường. Ngay bản thân đồng chí Trưởng ban vượt đèo cũng đi sát anh em, trong hai tháng chị em đã bảo vệ đèo trước các trận mưa lũ hay bom đạn đều thấy bám sát cán bộ và đơn vị có mặt tại trận địa, hai tháng chiến đấu bảo vệ đèo trước các trận mưa lũ hay bom đạn đều thấy bám sát cán bộ và đơn vị có mặt tại trận địa, hai tháng trời chỉ vắng mặt tại trận địa có hai tối. Nói chung tinh thần chiến đấu của cán bộ chuyên môn, chính trị ở đèo đã lên cao, xứng đáng với trọng điểm Ty ta nhận định. Dân công Lục Yên, dân công Vĩnh Phúc đều anh dũng chiến đấu, có ngày đã làm việc suốt ngày những chiều địch đánh bom lại thêm mưa lũ, có đơn vị đã băng qua suối là để ra đường lấp lại giao thông (Yên Lạc, Cung 3 Yên Lãng). Trước tinh thần chiến đấu của chủ lực công binh dân công Lục Yên từ chỗ ngần ngại máy bay, bom nổ chậm, song nhờ đã được giáo dục trong phát động quần chúng, nhờ sự dìu dắt của các đơn vị chủ công, dân công Lục Yên đã trưởng thành trong chiến đấu. Có lần đơn vị làm cuộc vào bom nổ chậm vội vàng rút ra, sau khi đội phá bom vào theo kịp đơn vị vẫn bình tĩnh làm cố đēm trên mặt đường còn bom nổ chậm tìm phá không chữa được, nhu cầu cần thiết lấp lại xe qua vẫn phải làm đơn vị cũng vẫn vào trận địa. Vì vậy quá trình chiến đấu ở đèo, các đơn vị 236, ở Yên Lạc đã được Huân chương Chiến sĩ hạng Ba và nhiều bằng khen của Hội đồng Cung cấp Trung ương lực lượng ở đèo vẫn một phái hỗ trợ Ngòi Lao đơn vị Yên Lãng, đơn vị Cung 1 Lục Yên dưới sự hướng dẫn của đồng chí Năm hành quân xa 25 km ra Ngòi Lao lấp lại giao thông những đēm địch đánh phá dữ dội và nhiều bom nổ chậm.

Lúc hội quân là lúc địch tập trung đánh trọng điểm Lũng Lô sau gặp đối không của ta, địch sợ phải bỏ trọng điểm Lũng Lô qua đánh Ngòi Lao. Đường ngầm Ngòi Lao là nơi trước đây nhận địch địch tuy có thể đánh nhưng không nguy hại và đáng kể bằng mưa lũ, trên nhận thức chưa đầy đủ và chưa sát nên địch liên tục đánh phá từ 11/6 đến ngày 19/6/1954 nên ảnh hưởng đến việc lập lại giao thông vì chỉ bố trí dân công nên không có đài quan sát, không có lực lượng chủ công nên khi bị đánh bom thiếu hẳn một lực lượng chủ công để diu dặt. Nên nhiều hôm dân công ra lập lại giao thông gặp bom nổ chậm bị dao động, nhưng quá trình chiến đấu chống địch phá hoại ở Ngòi Lao đã xuất hiện những chiến sĩ cá nhân của đội tu bổ Trương Bằng La và một vài cá nhân của đội tu bổ Cát Thịnh.

Trước tình trạng lực lượng chủ công không có, nhưng với hoàn cảnh gặp thiệt hại năm vững tình hình Ty đã điều một tổ phá bom của 237 vào làm nhiệm vụ diu dặt và năm vững tình hình bom. Đội tu bổ Hạc Văn Chấn dưới sự lãnh đạo của Hạc đã chiến đấu dũng cảm trước sự phá hoại của địch có những lần địch đánh phá nên nhiều bom nổ chậm đã được tháo ngòi dưới sự hướng dẫn của anh em chủ lực 237 và đồng chí công trình An Gian hoặc đồng chí Dân ra đào bom đại bộ phận đội là phụ nữ ngày 27/5 địch thả bom Ngòi Lao chị em dưới sự hướng dẫn của hai đồng chí chủ lực 237 đã ra đào bom, khi đang đào qua bên cạnh nổ cách 5 thước anh chị em sau khi tiếng nổ kiểm điểm lại chị bị đất đá nên cuối lên với nhau trong những giọng cuối dũng cảm trong chiến đấu, Ngòi Lao là nơi đường ngầm nhiều đá mới khi bom nó đã bắn lên rào rào như mưa có đồng chí nói đối với Ngòi Lao mảnh không không sợ nhưng chỉ sợ đá Ngòi Lao. Có những đêm trên trận địa Ngòi Lao sau một tiếng bom nổ ta chỉ còn thấy đội tu bổ ở lại tiếp tục lập lại giao thông đội tu bổ Trương Bằng La chiến đấu ngang chủ lực ở đèo cũng như chủ lực 237 ở tại km 10, mọi việc từ đi cáng người bị thương giữa trận địa có bom nổ chậm đêm thứ nhất cuộc xêng bỏ rơi vãi, trước những việc khó khăn đều đổ Đội phụ trách, có thời gian đội tu bổ làm việc suốt 10 ngày từ tối đến sáng, ban ngày nghỉ thì lại đan sọt, đan phen có những ngày đây ở tổ bị xã lấy tới 8 giờ sáng trần lũ Ngòi Lao nước lên gần một thước, đội vẫn nhặt đá cho vào sọt để củng cố đường ngầm, có đêm ngâm mình dưới đá suốt từ 8 giờ tối đến 2 giờ sáng dưới nước chảy suốt của

con nước Ngòi Lao, liên tục là việc không hề phân nản kêu ca, do đó đội đã được Hội đồng Cung cấp Trung ương khen thưởng toàn đội với tinh thần một đơn vị kém chưa có kinh nghiệm thời gian đã trở thành chủ công của trận địa Ngòi Lao. Tập trung lực lượng phi pháo đánh phá Ngòi Lao khi gặp đội của ta, địch rời bỏ Ngòi Lao quay đánh km 10, với tính chất cuốn chiếu từ trong đánh ra Lung Lô qua Ngòi Lao đánh ra km 10, nhận định km 10 cũng là một trọng điểm của địch đánh phá nên chủ lực 237 được bố trí làm nhiệm vụ vinh dự đó, trong số địch đánh 4 ngày từ ngày 30/4/1954 ngày 3/3/1954, ngày 20/6/1954, ngày 24/6/1954. Lần đầu tiên chủ lực 237 xuất trận chiến đấu với quân địch trung đội phụ nữ và gồm một số các trung đội khác đã nêu cao tinh thần chiến đấu của Đội đã gan dạ trong chiến đấu để xây dựng, trận đánh ngày 30/5/1954 địch ném bom nổ chậm trên talu còn bom nổ chậm cạnh chỗ làm việc của đơn vị chủ lực 20m, đội vẫn vừa làm vừa hô, tiếng bom thứ nhất nổ dưới sự chỉ dẫn của cán bộ C, đội đã nằm xuống tránh nguy hiểm, tiếng bom nổ xong tiếng hát cất lên, như quên tiếng nổ khủng khiếp mới nổ qua, quả bom thứ hai cũng trên ta-lu cách đội 30m nổ, lại như lần trước đội vẫn tránh bom và lại hò hát vang lên để làm động lực cho các đội khác, trước những tiếng hô dò ta thấy chỉ còn lại có đơn vị chủ lực vẫn miệng hát tay xếp kê để bảo đảm xe qua, trước hiện trạng đánh phá của địch, tiếng bom nổ chậm ban đêm nổ đến liên tiếp, nhưng về mặt phá bom đội đã đánh được một quả, mở đầu cho việc kiểm điểm rút kinh nghiệm bồi bổ cho nghiệp vụ phá bom sau này. Có lần trung đội phụ nữ, được điều cấp tốc từ km 10 vào Ngòi Lao lập lại giao thông hành quân trên chặng đường dài 30 km đội vờ lên đường và chiến đấu ở Ngòi Lao bên cạnh đội Văn Chấn chủ lực 237 đã nêu cao vai trò chủ lực của đội, bom nổ đội vẫn cứ làm, có đêm ngâm dưới nước lũ từ 8 giờ đến 2 giờ sáng để tăng cường đường ngầm, xong lại đẩy xe bị lầy đến 7 giờ sáng làm 20 xe qua, đội mới quay về doanh trại để nghỉ, chiến đấu bên cạnh chủ lực 237 Ty không quên nhắc đội tu bổ cung 2 và 3 của Hát Trấn Yên, trong mấy trận đánh km 10, trước những giờ chiến đấu ác liệt lập lại giao thông đội tu bổ của Cung 2, Cung 1 Trấn 1 có bom nổ chậm đội vẫn vào chiến đấu có lần đẩy ô tô suốt sáng, trong đội đã nảy nổ những đồng chí khản trước quyết tâm như đồng chí Bay, chị Lộc.

Trước sự trưởng thành của đơn vị, đồng chí C Trưởng và Chính trị viên luôn luôn bám sát trận địa, sau một trận đánh bom là đã có mặt. Đặc biệt quá trình chiến đấu của 237 chị Nguyễn Thị Lan, thành phần bản nông sau mấy trận lập lại giao thông anh em đã bầu làm chiến sĩ và đề nghị lên Hội đồng Cung cấp Mặt trận Trung ương đã được thưởng Huân chương Chiến sĩ hạng Ba, với những tinh thần chiến đấu, mặt dầu bị bom, bị thương ở đâu chị vẫn chiến đấu khi Ban Chỉ huy cho nghỉ về đơn vị chị vẫn tiếp tục công tác không nghỉ, trong công tác luôn luôn xung phong gương mẫu, thân ái, đoàn kết với đồng đội, lôi kéo đồng đội tiến lên, về tăng năng suất chị đã tăng được 175% so với tiêu chuẩn tăng năng suất.

Trong 8 tháng bảo đảm giao thông gay go, gian khổ, anh dũng chiến đấu nói chung toàn bộ cán bộ lãnh đạo chúng ta đều lo lắng với nhiệm vụ, tự mình đã xác định được nhiệm vụ của mình mà Đảng, Chính phủ giao cho để làm nhiệm vụ chiến dịch lịch sử. Công tác bảo đảm giao thông phải dựa vào tổ chức bảo vệ cầu đường và thực tế nhân dân hai bên ven đường đã tham gia thiết thực với công tác đường xá.

Các tổ chức bảo vệ cầu đường của chúng ta tuy mới thành lập nhưng quá trình 8 tháng bảo đảm giao thông, nhân dân hai bên ven đường 13 đóng góp vào việc bảo đảm giao thông không phải là nhỏ.

Kiểm điểm lại qua các thời kỳ từ tháng 11 năm 1953 đến tháng 6 năm 1954 chúng ta thấy:

Nhân dân Thượng Bằng La trong tháng 11 năm 1953 từ km 60 6'-67 đến 69 Đèo Lũng Lô bị chôn lấp xe đi ngập pont, một đêm xe đi được 4 km. Đường nhỏ và lấp xe 1 pont qua lại luôn luôn phải đẩy, rất ảnh hưởng tới kế hoạch vận chuyển có người đã nói "Đèo Lũng Lô có thể cày mà được, quân của ta chia ra một đơn vị chủ lực 236 làm suốt 7 ngày đêm cho đá vào vết bánh xe nhưng không sao giải quyết được thì đội nhân dân cao cả về cầu đường đã huy động ra 80 người làm trong 3 ngày để chống lấp, ngoài ra trong khi lấp gỗ chuyển dịch và phương tiện đều được nhân dân xã Thượng Bằng La hết sức giúp đỡ. Ngoài việc công tác thực tế, nhân dân còn tập trung học tập phá bom và kỹ thuật để chiến đấu, có khi địch đánh đèo, đội bảo vệ cầu đường cũng ra để cùng lập lại giao thông.

Đội bảo vệ cầu đường Chân Thịnh thường xuyên cử 10 người ra với công trường để bảo đảm trong thời gian kế hoạch.

Đội Hùng Khánh một trung đội được Ty huấn luyện về bom nổ chậm đã ra gác đài ở km 27 hàng ngày vừa làm công tác mặt đường, vừa quan sát đài, để chuẩn bị kế hoạch đánh bom, đội đã huy động nhân dân lấy 1.000 gỗ để chuẩn bị ở km 27 chống địch phá, ngoài ra đội Cát Thịnh và Hùng Khánh còn giúp nhiều về sông, để dùng vào việc cầu phao Ngòi Lao. Đội Âu Lâu, Hợp Ninh đã trực tiếp tham gia hai trận đánh ở bến phà và km 10, giúp đỡ đạn phen được 300 m và 2.000 gỗ chống lầy, các đội bến phà, Nguyễn Phũc, Vĩnh Bảo, Xuân Lan, Nam Cường, Cường Thịnh khi làm cầu phao đã lấy ba ván nửa để làm cầu và đạn phen chống địch cũng như lật bãi cát cho xe qua lại trong thời gian 3 ngày.

Một thành tích đáng ghi nhớ và đáng kể là nhân dân các xã Bình Thuận, Đại Lịch, Thượng Bằng La, Chân Thịnh, Cát Thịnh đã khai thông con đường chạy từ km 57 đến km 42 rút ngắn theo đường 13 được 9 km với một số nhật công cứu cuộc to lớn là 8.000 công của 800 người trong 10 ngày. Dưới sự tận tụy và hướng dẫn của hai đồng chí cán bộ chuyên môn và 3 đồng chí cán bộ chính trị cải cách ruộng đất.

Trên đây là những công tác phục vụ cho mặt đường chữa kẻ làm việc cho thương binh, dân quân du kích, công an canh gác bến phà Âu Lâu và dọc đường 13 suốt trong thời gian bảo đảm giao thông.

Bên cạnh sự cố gắng của nhân dân ven đường đứng về phía Ty lãnh đạo còn những thiếu sót như:

Lúc đầu sự liên kết kém chặt chẽ sự giúp đỡ xã trong việc củng cố các đội còn kém về chính trị, tổ chức cũng như về phương tiện theo dõi khen thưởng đối với nhân dân chưa làm được đầy đủ, mặc dầu đối với Âu Lâu trong trận đánh bom km 10 có làm được một phần.

Đối với nhân dân tuy có sự sốt sắng như về mặt bảo đảm tiêu chuẩn của gỗ lấy chưa đúng, nên nhiều gỗ nhỏ không dùng vào việc lập lại giao thông được.

KHU BẾN ÂU LÂU ĐÃ HOÀN THÀNH NHIỆM VỤ VƯỢT YÊU CẦU CỦA TRÊN ĐỀ RA

Bến phà hiện trạng lúc đầu, về mặt tinh thần tư tưởng thủy thủ luôn luôn diễn biến, muốn tới làm thì làm rồi lại về nhà, không sống tập thể, luôn luôn nêu khó khăn trở ngại, dựa vào khuôn khổ tổ chức đều không muốn. Đi làm mắng mỏ cãi nhau, cãi nhau cả với khách hàng làm mất ảnh hưởng nhân dân, chỗ ăn chỗ ở lộn xộn, suy ty từng miến với nhau xảy ra xích mích.

Về mặt công tác thì một đêm chỉ bảo đảm được có 8 xe đến 10 xe là tối đa, mặc dầu có ca-nô. Đang làm nghề thấy máy bay bỏ chạy, khi địch đánh ngày 7/11/1954 thì đồng chí Trưởng ban Chỉ huy chỉ còn đồng chí Niên ở lại, còn phần lớn bỏ chạy theo gia đình vào rừng Âu Lâu. Bắc cầu trung bình từ 20 phút đến 25 phút, dẫu phà chìm lầy lên mất 2 tiếng đồng hồ.

Trước hoàn cảnh đó, thực là nguy kịch, cán bộ của nhà xưởng củng cố, cán bộ của công trường 13 xuống, người này qua người khác nhưng chỉ ở một thời gian ngắn rồi lại đi, có đêm có bỏ lại hàng 20 xe là lúc bắt đầu vào chiến dịch đang lúc tiến quân.

Trước hoàn cảnh khó khăn đó, Ty ta luôn luôn được gọi tới để kiểm điểm về mặt lãnh đạo bến phà với hiện tượng đó nên đã đề nghị với Bến và Tỉnh ủy đề bổ sung cán bộ cho bến. Theo tiêu chuẩn của trên là một ủy viên. Mặc dầu hoàn cảnh công tác tỉnh ủy và Ủy ban cương quyết đưa một đồng chí cán bộ đoàn thể phụ trách tổ chức chính quyền sang để phụ trách (đồng chí Đạt).

Vấn đề đặt ra đầu tiên với Bến phà là chấn chỉnh tổ chức, căn bản là giải quyết tư tưởng cho thủy thủ. Lớp học ngắn hạn đã được mở để học tập. Một mặt xét lại lý lịch và quá trình công tác của thủy thủ để sa thải những phần tử uơu hèn, một mặt bổ sung quân số tuyển lựa các anh em, thành phần bản cổ nông ở các xã phát động quần chúng chờ đợi để đủ số bảo đảm kế hoạch.

Qua quá trình của bảo đảm nhiệm vụ giao thông, vừa chấn chỉnh tổ chức, cán bộ quyết tâm đi sát, nắm vững phương châm giáo dục là chủ yếu và chấn chỉnh tổ chức xây dựng cho anh em thủy thủ một quyết tâm làm tròn nhiệm vụ.

Đến nay đội thủy thủ đã trở thành một đơn vị tương đối vững chắc để bảo đảm bến. Qua thời gian bảo đảm, vừa rồi bến đã tiến một bước khá mạnh cả về mặt tư tưởng và mặt tổ chức và công tác khẩn cấp cần phải bảo đảm kế hoạch đã nắm

vững lưu lượng qua sông, Cục Vận tải lại điều thêm đồng chí Thái về nằm hẳn trong Ban chỉ huy để xây dựng và lãnh đạo. Cán bộ được tăng cường và thống nhất nên cũng thống nhất được yên vị. Những đêm lưu lượng nhiều, bến phà thường phải dùng tới 4 phà 12 tấn, 11 tấn, 10 tấn, 3 tấn và 2 máy để bảo đảm lưu lượng. Sự chú ý của Thủ trưởng Lê Dung và ông Thủ trưởng Nguyễn Trần cũng làm cho thủy thủ, cán bộ phấn khởi. Có lần thủ trưởng Nguyễn Trần mang các đồ chính phủ tặng ca nô xuống tới nơi cho. Sự có mặt đó động viên và làm cho anh em nhận rõ tầm quan trọng của bến phà Âu Lâu, nói có hồng của đường 13 và đường tiến quân Tây Bắc. Những ngày có kế hoạch phao qua là ngày Ủy ban tỉnh cử đại diện Ủy ban hợp đồng chí Trương Ty trực tiếp phụ trách để bảo đảm kế hoạch qua sông, thống nhất mới lực lượng. Với hoàn cảnh mực nước lên xuống thất thường, có đêm phải thay đổi bến 3, 4 lần mức nước lên đến 2m50 đến 3m50.

So với mức và yêu cầu của trên, bến phà Âu Lâu đã đạt được nhiều thành tích:

1. Về bắc cầu, trước phải 9 người bắc trong 20 phút và 25 phút nay chỉ có mất 3 hoặc 4 phút mà phải dùng mất 6 người.
2. Tiêu chuẩn một đêm là 70 chuyến mà trước đây hồi tiến quân chỉ bảo đảm được có 8 đến 10 xe, nay có bảo đảm bảo đảm kế hoạch chở gạo qua đã đột xuất tới 96 xe khả năng có thể bảo đảm được 102 xe qua trong một đêm.
3. Phà đậu chìm trước mất hai giờ lấy lên, nay cải tiến kỹ thuật của những buổi đi học tập rút kinh nghiệm, các bến Bình Ca, Đoàn Hùng, Giả Du và Tả Khoa nên lấy phà chìm nay chỉ mất có 30 đến 45 một phút.
4. Tốc độ qua, trước đi mất 20 phút nay chỉ có 13 phút là trung bình qua được
5. Trước qua một huyện phải mất dầu litre 300 hay hai litre tới nay chỉ mất 0 litre 800 hoặc 1 litre một huyện từ Âu Lâu đi Yên Bái.

Trước đây khi nghe tiếng máy bay tới, đội thủy thủ lúng túng, sợ sệt, trong tháng 1 năm 1954 địch bay luôn ban đêm thả pháo sáng, nhưng đội thủy vận bình tĩnh cho phà qua sông đi vào bờ. Sự ăn ở của anh em đã vào tổ chức, nề nếp, có chỗ ăn chỗ ngủ, có giờ giấc hẳn hoi, học tập chính trị, nề nếp thi đua từng đợt đã

trở thành một nguyên tắc đối với bên phà. Qua thời gian bảo đảm giao thông, bên phà đã nảy nở nhiều chiến sĩ và cá nhân gương mẫu đã được thưởng Huân chương Hạng Ba cho toàn đơn vị, cá nhân chiến sĩ đã được Huân chương Chiến sĩ hạng Ba và được bằng khen của Hội đồng Cung cấp, Ủy ban tỉnh, Ty Giao thông công chính. Chiến sĩ Tiến là người có thành tích trong kế hoạch bảo đảm giao thông cho chiến thắng Nghĩa Lộ, nay quá trình này lại nêu cao vài trò gương mẫu tổng số lưu lượng của bến phà Âu Lâu qua sông;

Ô tô	Xe ngựa	Ba gác	Bộ đội	Cán bộ
Xe đạp	Xe bò	Xe thồ	Dân công	Tù binh

Ngoài các lực lượng phải bảo đảm khi tiến quân cũng như hồi quân, ngoài lực lượng phà phải bảo đảm cỏ lau đã trưng dụng hàng 100 thuyền nên để bảo đảm lực lượng qua sông, và Ban vượt sông được thành lập để bảo đảm kế hoạch.

Quá trình chiến đấu, xây dựng đội thủy thủ và tổ chức đội trưởng thành trong chiến đấu nguyên nhân sự trưởng thành đó là do chính anh em cũng phấn khởi trước nhiệm vụ nhận rõ yêu cầu và bảo đảm nhận rõ tính chất quan trọng của kế hoạch, ý nghĩa chiến dịch lịch sử Điện Biên Phủ một phần là do trên luôn luôn chú ý giúp đỡ, một mặt khác đa số anh em là quần chúng cơ bản được rèn dũa trong đấu tranh phát động quần chúng giảm tô nên hăng hái hoạt động cộng thêm sự quyết tâm của cán bộ đi sát ngày mưa đến ngày nắng, không lúc nào xa rời anh em. Bên cạnh những trưởng thành anh dũng đó, cũng còn những khuyết điểm như sau:

1. Tuy về mặt tổ chức và tư tưởng có tiến bộ nhưng việc nắm vững tư tưởng chưa sát, chưa nắm phương châm giáo dục là chủ yếu, vùng nên kiểm thảo nặng nề, dùng quần chúng áp đảo làm người có khuyết điểm không tự nguyện, tự giác nhận. Nặng về mặt chấn chỉnh tổ chức, đưa người ra chỉ muốn cho yên chuyện, đỡ gai mắt.

2. Về sinh hoạt, tuy có làm nhưng không thường xuyên vì vậy chưa giải quyết được kịp thời thắc mắc của anh em, đồng thời chưa tận tụy và phát huy được khả năng của anh em quần chúng thủy thủ, chưa bồi dưỡng được cán bộ và chiến sĩ thi đua làm động cơ thúc đẩy phong trào tiến lên.

3. Về phân áp dụng những kinh nghiệm cũng còn ít, chưa chịu nghiên cứu để cải tiến kỹ thuật, mới khi làm xong một việc ít chịu tổng kết để phổ biến và nâng cao trình độ nghiệp vụ của anh em.

4. Sự hoạt động của chính quyền mạnh, nhưng về mặt Công đoàn các đoàn thể chưa hoạt động được nhiều để kết hợp chặt chẽ.

LẬP LẠI GIAO THÔNG NHỮNG TRẬN ĐÁNH

Sự đánh phá của địch gay go ác liệt, đợt tiến quân của ta, tuy địch có đánh nhưng không gay gắt như đợt hội quân. Trong các trận đánh bom, nhiều cán bộ đều trực tiếp lãnh đạo và có mặt tại mặt đường để giải quyết định phương châm. Cán bộ phải bám sát trận địa và quyết tâm gương mẫu như các trận đánh bom nào cũng có mặt cán bộ ngay tại trận địa, các cán bộ chính trị, chuyên môn đều tận tụy, có khi vào trận địa trước để làm gương mẫu cho anh em dân công, chủ lực. Các cán bộ thường thường đến trước hố bom hoặc qua lại luôn để kiểm tra đôn đốc. Lực lượng bố trí với trọng điểm tương đối đầy đủ tại Ngòi Lao nhận định nặng về mùa lũ hơn về địch đánh phá.

Quá trình 8 tháng, địch tập trung đánh các trọng điểm nên làm cho một số ngày đường bị tắc cũng ảnh hưởng tới kế hoạch theo lịch trình như sau đây:

Ngày 9/10/1953 Đèo Lũng Lô tắc 2 đêm.

Ngày 7/11/1953 Bến phà Âu Lâu tắc 1 đêm.

Ngày 8/11/1953 km 27 Đập Thiện tắc 1 đêm.

Ngày 2/12/1953 Đèo Lũng Lô tắc 1 đêm.

Ngày 18/1/1954 cụm phà tắc 1 đêm.

Ngày 5/4/1954 Đèo Lũng Lô tắc 1 đêm.

Ngày 8/4/1954 Đèo Lũng Lô tắc 1 đêm.

Ngày 11/4/1954 Đèo Lũng Lô tắc 1 đêm.

Ngày 15/4/1954 Đèo Lũng Lô tắc 1 đêm.

Ngày 17/4/1954 Đèo Lũng Lô tắc 1 đêm.

Ngày 3/5/1954 Cây số 10 tắc 1 đêm.

Ngày 4, 5/5/1954 Đèo Lũng Lô tắc 2 đêm.

Ngày 24/5/1954 tắc 1 đêm.

Ngày 27/5/1954 Ngòi Lao tắc 1 đêm.

Ngày 5/6/1954 Ngòi Lao tắc 1 đêm.

Ngày 8, 9, 10/6/1954 Đèo Lũng Lô tắc 3 đêm.

Ngày 9, 10/6/1954 tắc 2 đêm vỡ đường ngầm.

Ngày 11, 12, 13, 14, 15/6/1954 Ngòi Lao tắc 5 đêm.

Ngày 17, 18/6/1954 Ngòi Lao tắc 2 đêm.

Ngày 23/6/1954 Km 10 tắc 1 đêm.

Tổng cộng: 30 đêm trong 8 tháng.

Trong những đêm tắc nguyên nhân có nhiều điểm khác nhau:

1. Do bom nổ chậm: Nổ liên tiếp không nắm được đích tính cụ thể nên việc điều quân vào làm chậm. Do đó, có khi làm một suốt sáng không bảo đảm xe qua (km 10).

2. Việc chuẩn bị các phương tiện như ron-đin, phen, thiếu dây dù nên khi lắp lại giao thông thiếu phương tiện (Ngòi Lao, đợt sau).

3. Cán bộ thiếu trách nhiệm, quyết tâm nên không trực tiếp lãnh đạo dân công và trận địa hoặc có khi một quả bom nổ anh em dân công chạy chỉ còn lại một số lực lượng không giải quyết nổi (ở Đèo tháng 12 năm 1954).

4. Khối lượng nhiều quá không đủ lực lượng và không điều quân tới kịp nên bị tắc (Ngòi Lao).

5. Trong khi lắp lại giao thông, chủ quan tính khối lượng không sát, hoặc coi thường cho là khối lượng ít, bố trí quân ít, đến khi hóa khối lượng to và nhiều lực lượng không đủ đảm bảo hoặc có chỗ thì khối lượng nhiều địa hình địa vật nhỏ hẹp, không bố trí đủ quân số vào chỗ đó thừa quân phải làm chỗ khác, mặc dầu đã áp dụng lối đội này vào làm, đội kia ra thay đổi nhau.

6. Nhiều đơn vị khi ra là lại giao thông không mang đủ phương tiện thiếu chuẩn bị trước nên khi ra không đủ dụng cụ làm hoặc có cái này thiếu cái khác, rìu, cưa, đục, v.v... vì vậy có khi chỉ vướng một chút mà đường vẫn không qua được (cây và đá ở đèo) nên gây nhiều lãng phí của nhân dân của chính phủ, tóm lại những nguyên nhân nhất là:

- Thiếu phương tiện chuẩn bị trước.

- Không nắm được tình hình.
- Ảnh hưởng của bom nổ chậm.

Trong 8 tháng bảo đảm giao thông chúng ta đã chiến đấu gay go với địch, nhiều đồng chí đã được biểu dương khen thưởng hoặc bị kỷ luật về trách nhiệm của mình thiếu.

Bên cạnh chiến công vẻ vang đó chúng ta cũng thương tiếc các chiến sĩ và cán bộ bị hy sinh về chiến đấu, tổng số 32 người đã hy sinh, trong đó có cả công binh, dân công, chủ lực.

Trong số này có 2 cán bộ là tham sự chuyên môn và một cán bộ cải cách ruộng đất, nguyên nhân bị hy sinh là không nắm vững quy luật của bom hoặc bị đất đã bắn phải mà hy sinh như Ngòi Lao.

SỰ LÃNH ĐẠO CỦA TY VỀ MỌI MẶT TUY CÓ TIẾN BỘ SONG CŨNG CÒN KHUYẾT ĐIỂM CẦN PHẢI NGHIÊM KHẮC SỬA CHỮA

Lãnh đạo về phân chính trị:

Trong thời gian bảo đảm giao thông có phát động các đợt thi đua sau từng đợt để khen thưởng bồi dưỡng kịp thời, nhưng chưa làm được sâu rộng và hầu hết các nơi nên cũng còn sót các anh em có thành tích chưa làm được.

Đối với sự giúp đỡ lãnh đạo tư tưởng của bên dưới có tài liệu có gửi đề anh em nghiên cứu, học tập, hoặc các trận gay go ác liệt cũng xuống tận nơi bố trí lực lượng, chuẩn bị tư tưởng cho anh em dân công, thiếu một bộ phận theo dõi thường xuyên để có một chương trình toàn bộ về công tác chính trị.

Việc vận dụng các lực lượng tổ chức tiến hành. Đối với quyền lợi thiết thân hàng ngày vì làm thêm giờ, phải bồi dưỡng cho anh em cán bộ cũng có làm được một phần để bồi dưỡng động viên anh em chiến đấu.

Nói chung gây phong trào thi đua cũng có nề nếp hết đợt này qua đợt khác, cũng lấy những ngày kỷ niệm để đẩy mạnh phong trào hoàn thành nhiệm vụ và công trình như, các công trình đã hoàn thành dịp ngày 19/5/1954.

- Ngòi Lấp (sau địch đánh phá).
- Đá Trắng.
- Dương Mỹ, Thương Bằng La.

Đại bộ phận các công trình đã hoàn thành đúng hạn định hoặc trước một, hai ngày. Song công tác liên hệ giữa địa phương và công trường để gắn chặt hậu phương với tiền tuyến chưa làm được đặc biệt đối với các dân công mất tinh thần sau những trận ném bom, việc tập hợp giải quyết tư tưởng còn chậm và yếu như các C của Văn Chấn, Ngòi Lao B Tân Tiến ở km 10. Hoặc đối với anh em dân công địa phương và Ty chưa thăm hỏi ân cần được như trận đánh bom km 10 ngày 30/4/1954.

Trong quá trình chiến đấu, Ty đã khen thưởng hoặc đề nghị khen thưởng được như sau và đã nảy nở được nhiều cán bộ và chiến sĩ gương mẫu:

- 2 Huân chương của đơn vị C236 và Bến phà Âu Lâu.
- 3 Huân chương cá nhân.
- 1 cờ Hội đồng Cung cấp.
- 20 bằng Hội đồng Cung cấp.
- 25 bằng của Ủy ban tỉnh.
- 15 Công Chính khu.
- 90 giấy khen của Ty.

Lãnh đạo về mặt kỹ thuật:

Trong công tác bảo đảm giao thông tuyệt đối phương châm cụ thể của nó mà các cán bộ cần phải nắm là lấp lại giao thông là chủ yếu, củng cố mặt đường và mở rộng là thứ yếu, với phương châm đó nên về mặt lãnh đạo kỹ thuật cũng phải giải quyết các trận đánh bom mới nhanh chóng bảo đảm được xe qua, tranh thủ từng giờ từng phút với địch.

Nói chung việc lãnh đạo tư tưởng để nắm vững phương châm do tương đối thâm nhuần và thực hiện được trong việc lấp lại giao thông thường thường trên quan điểm tư tưởng kỹ thuật. Nếu không nhận rõ để đi vào tư tưởng cầu toàn, muốn vĩnh viễn, hoặc đẹp, hoặc bền lâu, thì sẽ không tranh thủ được. Trong quá trình chúng ta thấy các nơi đều làm được và thực hiện được, nhưng qua các thời kỳ nó vẫn thể hiện những sai lầm tỏ ra chưa nắm vững được tư tưởng trong bảo đảm giao thông.

1. Trong thời gian chống lầy, trên nhận thức tư tưởng của đồng chí Lợi Hật phó Văn Chân cho là phải chuẩn bị đầy đủ đã, cấp phối, khi có đủ các nguyên vật liệu rồi mới giải để chống lầy. Trong khi đó xe qua bị ngập pont, đường hai vệt bánh xe sau tới 4, 5 mươi phân (km 42 đến km 50+500), vì vậy nếu cứ cho quân chuẩn bị dư dả, xe qua lại khó không đi được ảnh hưởng tới tốc độ của xe mà không nhận thấy cứ chuẩn bị được đến đâu cho làm đến đấy, vừa tranh thủ giải để bảo đảm tốc độ xe vừa chuẩn bị.

2. Trong trận đánh km 10, khi lấp lại giao thông thì kẻ một đường chạy giữa hố bom sau tới 6 m rồi bắt hai đầu xe để xe qua, trong lúc đó đường có thể dành theo men miệng hố bom được, làm như vậy vừa tốn công vừa không bảo đảm. Khi mưa, hai bên kẻ đường là hai cái ao đường chạy giữa bị ruộng đất xe qua bị lún do dọc các xe khó lên, cũ mới lần lên là phải đẩy (trường hợp hay hố bom la-cet, cây số 60 đèo cũng bị như vậy).

3. Trong những trận đánh bom nếu tư tưởng kỹ thuật của cán bộ vững thì có thể quyết định cách làm và nắm vững giờ xe qua được. Nhưng có đồng chí cán bộ chưa thực tin vào kỹ thuật của mình nên rụt rè, nửa tin nửa ngờ, nên giải quyết kỹ thuật có khi không sát, không dám quyết định.

4. Quan niệm kỹ thuật là một vấn đề phải hoàn toàn chuyên môn nên phải có cán bộ chuyên môn làm mới được và phải có trình độ chuyên môn khá.

5. Đối với các cán bộ bên dưới chưa làm cho anh em coi trọng kỹ thuật làm sao vấn đề kỹ thuật cũng phải được đẩy ngang bằng để tổ chức và tư tưởng thi công tác mới giải quyết được nhanh chóng và kịp thời.

Đối với kế hoạch và lãnh đạo của Ty chưa được sát với hoàn cảnh thực tế ở địa phương chỉ giải quyết nên cũng gây lãng phí của nhân dân, không đến tận nơi để đặt, đến khi làm rồi lại bỏ như mở cầu Ngòi Lao về mặt kỹ thuật cán bộ thường không đồng ý kiến với nhau trong khi quyết định mỗi người một nhận thức. Đối với sự lãnh đạo kỹ thuật nếu không có một nhận thức đúng sẽ làm sai lạc như việc xếp kê làm cầu không sát để bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật sẽ làm không như các khuyết điểm sau của các công trình. Ngòi Lao mặt đường ngầm không thẳng bằng phía Sơn La cao hơn phía Yên Bái thấp hơn nên nước chảy dồn về một bên, phía

hạ lưu đường ngầm chẵn đường ngầm chưa xếp thoải theo độ dốc 5 phân 10 khẩu do cầu của công trình Ngoi Lau quá rộng rãi với dầm gỗ cho nên sưu tầm gỗ làm dầm khó và tốn công vận chuyển, mở chống lè thì hẹp.

- Việc làm cầu phao qua sông việc nghiên cứu kỹ thuật quay cần không sát cũng như làm bến phà tính theo ý trí kỹ thuật chủ quan nên không sát thực tế. Do đó cầu rộng khó quay bến làm không đúng được nên cũng lãng phí một số dân công.

VỀ MẶT CUNG CẤP TRONG THỜI GIAN QUA CÓ NHIỀU ĐIỂM TIẾN BỘ NHƯNG CŨNG CÒN SAI LẦM

Về mặt cung cấp, trước đây như hội công trường có nhiều thiếu sót. Do đó, khi tổng kết công trường quyết toán chi tiêu lung tung tới gần một năm mới xong được rút kinh nghiệm do bộ máy cung cấp được kiện toàn đã theo dõi và cấp phát kịp thời cho nhu cầu chiến dịch, một mặt khác các cán bộ của bộ phận Cung cấp cũng cố gắng đề cao trách nhiệm để cấp phát được kịp thời, chế độ cấp phát viên cũng giải quyết được nhiều khó khăn và nắm sát được tình hình, giải quyết được kịp thời nhanh chóng, chính cũng vì thế mà cũng đẩy mạnh được tình thần tư tưởng dân công trong chiến dịch và tăng năng suất.

Hội nghị Cung cấp của Nha đã giúp cho Ty một phần lớn công tác quản lý tài chính làm cho công việc quyết toán được gọn gàng. Đang trong hoàn cảnh của kiến thiết, ý thức tư tưởng của cán bộ đang chi tiêu rộng rãi vì sự quản lý của Ty chưa được chặt chẽ, sát nên sau khi củng cố được bộ máy Cung Tài đưa dần vào nề nếp thì cán bộ khó chịu, kêu ca, phàn nàn vì chưa đứng trên quan niệm thăng bằng thu chi chỉ trong một phía sử dụng, nhưng một mặt khác cán bộ Cung Tài cũng còn khuyết điểm là đôi khi cũng còn máy móc chưa linh động trong phạm vi không ngoài nguyên tắc và chính sách, chưa biết kết hợp chính sách này với chính sách khác để giải quyết và khi giải quyết chưa thực sự hoàn toàn đứng trên quan điểm lập trường giai cấp mà giải quyết, việc cấp phát bằng hiện vật đã thực hiện được một phần lớn và gọn trong các bộ phận giúp việc Ty ta thấy so với hội công trường, bộ phận Cung cấp tiến bộ, nhất chính đã giúp cho thủ trưởng nắm vững tình hình chặt chẽ hơn.

Trong phần cung cấp, Ty không quên nhắc tới trạm sản xuất một bộ phận trong thời gian qua đã được tiến bộ nhiều về mặt sản xuất và mặt tổ chức. Tự cho cách làm ăn còn luôm thuộm, sản xuất không có tiêu chuẩn, cung cấp chưa kịp thời, tới nay chế độ báo cáo luôn luôn được chấp hành nghiêm chỉnh, đều đặn, sản xuất ra các tiêu chuẩn đang dần dần xây dựng một tiêu chuẩn năng suất cao hơn. Trong thời gian qua về phà cũng làm được chu đáo, các kế hoạch của Ty đề ra đã thực hiện được 90%. Anh em trong trạm tích cực thống nhất nội bộ để sản xuất với tinh thần bảo đảm giao thông tuyệt đối phục vụ cho kế hoạch mặt đường, mặc dầu còn có một vài cá nhân trong trạm chưa ổn định nhưng chỉ là một số rất nhỏ, do diêm nhất là một đồng chí trước kém ý thức, ăn nói lung tung, tự cao tự mãn, nay đã được tập thể giúp đỡ, bản thân có nghiêm khắc với mình, được thêm Ty giải quyết được nguyện vọng thích đáng nên đã tiến bộ trở thành cá nhân gương mẫu của trạm.

TỔNG SỐ CHI TIÊU VÀ SỐ NHÂN CÔNG ĐÃ DÙNG TRONG THỜI GIAN BẢO ĐẢM GIAO THÔNG TIỀN PHƯƠNG

1. Nhân công

Loại công tác	Dân công	Tu bổ tho CM	Chủ lực	Cộng
Công tác tu bổ thường xuyên	19.870c5	8.937c	30.993c	59.800c5
Công tác tăng cường tu bổ	9.646 c	-	-	9.646c
Công tác bảo đảm giao thông tiền phương	123.354.5	-	-	192.354.5
Cộng:	52.871c	8.937c	30.993c	192.801c

Tổng số công đã sử dụng 192.801 công phân tách như sau:

- Trực tiếp sản xuất: 144.426 công.
- Gián tiếp sản xuất: 48.375 công (gián tiếp: 41.641 công, tăng năng suất: 6.734 công).

Tổng cộng: 192.801 công.

Tỷ lệ công gián tiếp so với trực tiếp = $\frac{48.375}{192.801} \times 100 = 25\%$

192.801

2. Chi tiêu:

Loại công tác	Tiền	Quy thóc	Thóc hiện vật	Cộng thóc
- Công tác tu bổ thường	27.165.864đ	137.685 k	140.780 k	278.464 k
- Công tác tăng cường tu bổ	1.032.846	5.335k5	14.713.5	20.049k
- Công tác bảo đảm giao thông tiền phương	19.579.650	118.952	150.990.5	269.941.5
Cộng:	47.778.360	261.975k5	306.484 k	568.454 k5

Tổng số chi tiêu trong 5 tháng đầu năm tính thân thóc: 568 Tấn 454.

Chúng ta đã hoàn thành nhiệm vụ căn bản của trên đề ra, chúng ta đạt được những thành tích và hoàn thành được nhiệm vụ đó:

1. Trước khó khăn trở ngại ấy, được trên hoàn toàn giúp đỡ cụ thể, như các ông thủ trưởng luôn luôn hỏi và xuống tận nơi giúp đỡ, Ủy ban Kháng chiến Hành chính Khu và Khu Công Chính cũng cử đồng chí Khu Ủy viên thường trực trực tiếp phụ trách, và luôn luôn có ý kiến giúp đỡ, nhất là những lúc địch đánh phá, đối với Ủy ban và tỉnh giúp đỡ vô điều kiện, cần thiết gì được giúp đỡ ngay cán bộ, dân công, phương tiện.

2. Nhân dân tỉnh ta đã được phát động gần hết khơi sâu lòng căm thù địch, phát huy trí căm thù, càng thêm lòng yêu nước nồng nàn, nên đã chiến đấu anh dũng để lấp lại giao thông các cán bộ và công nhân viên được chỉnh huấn tự mình đã xác nhận được trách nhiệm của mình mà trên trao cho, nhận rõ ý nghĩa quan trọng của chiến dịch Điện Biên Phủ nên cố gắng tiến hành nhiệm vụ.

3. Sự phối hợp của ta với các cơ quan được vững chắc như Vận tải, Công an, Tỉnh đội và Mậu dịch, Kho thóc, v.v... nên nắm tình hình vững để phục vụ kế hoạch.

Trước đà chiến thắng, trước nhiệm vụ nặng nề với đà phấn khởi của ta đã đặt trước, chúng ta nhất định xây dựng ngành lớn mạnh và thành công.

Ngày 12 tháng 7 năm 1954

TRƯỞNG TY CÔNG CHÍNH YÊN BÁI

(Đã ký và đóng dấu)

Nguyễn Trung

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, phòng Nha Giao thông, hồ sơ 648, tờ 178-202



Báo cáo số 43/BC ngày 12/7/1954 của Ty Giao thông Công chính Yên Bái về tổng kết chiến đấu lập lại giao thông ở Đèo Lũng Lô

247

TY GIAO THÔNG CÔNG CHÍNH
YÊN BÁI

17

VIỆN ĐÀO ĐÀNG VÀ CÔNG VIỆC
CƠ QUAN TƯ ĐẠO ĐÀNG PHẢI

26/7
5460

TỔNG-KẾT

Chiến đấu lập lại giao thông ở Đèo Lũng Lô.

Đèo Lũng Lô là một địa điểm chiến lược và cực kỳ quan trọng trong chiến đấu của ta ở vùng này. Đèo Lũng Lô là 1 trong 3 chốt chặn của địch. Đèo Lũng Lô thay đổi liên tục. 1 lần đầu tiên hai và bốn lần đầu tiên của ta đánh địch, đánh địch là qua 3 chốt, lần đầu tiên qua 3 chốt đầu tiên là ta, nhưng ngay trước chốt chỉ từng lần từng lần nên địch đã đánh ta và việc chiến đấu lập lại giao thông của ta cũng có nhiều khó khăn.

Địch đánh ta chia làm 3 thời kỳ:

Thời kỳ chuẩn bị: chiến dịch (tháng 1 và 1-54) địch bắt đầu đánh ta ở Đèo Lũng Lô là trong 5 ngày đầu 300 bôn.

Thời kỳ quân ta tiến công: thời gian 1 thời gian ta trung tuần tháng 1 đến hết tháng 3 địch không đánh ta gì nhưng sau khi chúng ta bắt đầu ở Đèo Lũng Lô và 100 lần thì chúng ta lại tiến công đánh ta. Lần đầu tiên của ta đánh địch và đánh tập trung trong 1 số ngày liên tiếp như lần đầu tiên, chúng đánh 5 ngày liên, lần đầu tiên đánh 2 4 ngày liên, chúng đánh rộng ra tới cả khu vực, tại cả 110 bôn.

Thời kỳ kết thúc: sau khi tiến công xong, ta liền ra đánh địch ngày 1/5/54 tới ngày 8/5/54 chúng ta bắt đầu đánh ta, rồi ta đẩy c hung ra vào đánh rất ác liệt, có ngày đánh tới 7,8 đợt, tập trung trung ương 3 0 đi ra sau tới 114 bôn trong 2 1 ngày, đánh liên tiếp tính từ 3, tới 7 ngày và đánh tập trung vào 1 lần vì nhất định, chúng chúng hoàn toàn đánh laocet đến là tất cả 560 bôn. 2/1/54 2.1/54

Tóm lại: Sau 3 tháng trời bao vây giao thông Đèo Lũng Lô đã chia thành tất cả 3/5 bôn, tất cả 1 trong diện chiến đấu ác liệt và giao thông trên chiến tuyến giao thông vẫn tại với địch. Người đánh việc đánh ta, tại có nhiều lần như là kết hợp với địch đánh gây cho ta nhiều khó khăn từ người.

1- QUAN ĐIỂM CHUNG

Trong việc lập lại giao thông ta là 1 quyết định đúng, gây ra quyết liệt nên tại có 1 số lãnh đạo, có chức trách, có 1 số chuẩn bị về tư tưởng, trong tiến hành việc chỉ đạo mới được tiếp thu, nhất là khi ta bắt đầu chiến đấu với địch được, Đèo Lũng Lô là 1 chốt chặn của ta trong đó có chúng ta đánh công, và tất cả hai cho nên chúng ta sẽ tổng-kết lại 1 vài thí nghiệm chiến đấu để hình thành kinh nghiệm để làm bài học lãnh đạo chúng ta, và cũng là để đạt 1 số - có cho việc đánh ta và ta chuẩn bị lập lại giao thông ta và may vì cuộc chiến đấu trên tuyến chúng ta còn lâu dài và gian khổ.

ta cần phải có 1 số lãnh đạo và chuẩn bị về tư tưởng, nhất là khi ta bắt đầu chiến đấu với địch được, Đèo Lũng Lô là 1 chốt chặn của ta trong đó có chúng ta đánh công, và tất cả hai cho nên chúng ta sẽ tổng-kết lại 1 vài thí nghiệm chiến đấu để hình thành kinh nghiệm để làm bài học lãnh đạo chúng ta, và cũng là để đạt 1 số - có cho việc đánh ta và ta chuẩn bị lập lại giao thông ta và may vì cuộc chiến đấu trên tuyến chúng ta còn lâu dài và gian khổ.

241X

Chúng ta cần phải có 1 số lãnh đạo và chuẩn bị về tư tưởng, nhất là khi ta bắt đầu chiến đấu với địch được, Đèo Lũng Lô là 1 chốt chặn của ta trong đó có chúng ta đánh công, và tất cả hai cho nên chúng ta sẽ tổng-kết lại 1 vài thí nghiệm chiến đấu để hình thành kinh nghiệm để làm bài học lãnh đạo chúng ta, và cũng là để đạt 1 số - có cho việc đánh ta và ta chuẩn bị lập lại giao thông ta và may vì cuộc chiến đấu trên tuyến chúng ta còn lâu dài và gian khổ.

ta cần phải có 1 số lãnh đạo và chuẩn bị về tư tưởng, nhất là khi ta bắt đầu chiến đấu với địch được, Đèo Lũng Lô là 1 chốt chặn của ta trong đó có chúng ta đánh công, và tất cả hai cho nên chúng ta sẽ tổng-kết lại 1 vài thí nghiệm chiến đấu để hình thành kinh nghiệm để làm bài học lãnh đạo chúng ta, và cũng là để đạt 1 số - có cho việc đánh ta và ta chuẩn bị lập lại giao thông ta và may vì cuộc chiến đấu trên tuyến chúng ta còn lâu dài và gian khổ.

12/7/1954

HET

Thủ trưởng Ty Giao thông Yên Bái

(Signature)

TỔNG KẾT CHIẾN ĐẤU LẬP LẠI GIAO THÔNG Ở ĐÈO LŨNG LÔ

Sau một thời gian làm nhiệm vụ bảo đảm giao thông chống địch phá chống mùa lũ, Đèo Lũng Lô là một trọng điểm đánh phá của địch.

Đèo Lũng Lô chạy dài 12 km, hai phía đầu Yên Bái và Sơn La phải qua các địa phận Sơn La qua 5 Latce, phía Yên Bái qua 3 Latcé dài 1 km, đường ngoằn ngoèo chữ chi tầng trên tầng dưới nên địch đã đánh phá và việc chiến đấu lập lại giao thông của ta cũng có nhiều khó khăn.

Địch đánh phá chia làm 3 thời kỳ:

Thời kỳ chuẩn bị: Chiến dịch (tháng 12 và tháng 1 năm 1954) địch bắt đầu đánh phá ở phía latce Sơn La trong 5 ngày thả 300 bom.

Thời kỳ quân ta tiến công: Thì sau một thời gian từ trung tuần tháng 1 đến hết tháng 3, địch không đánh phá gì nhưng sau khi chúng thất bại ở Him Lam và Độc Lập thì chúng lại tích cực đánh phá. Lần này chúng đánh nhiều đoàn và đánh tập trung trong một số ngày liên tiếp như phía Sơn La, chúng đánh 5 ngày liên, phía Yên Bái chúng đánh 4 ngày liên, chúng đánh ròng rã tới cả km 73, tất cả 110 bom.

Thời kỳ hội quân: Sau khi tiếng súng chiến thắng lịch sử Điện Biên Phủ ngày 7/5/1954 thì ngày 8/5/1954, chúng đã bắt đầu đánh phá, rồi từ đây chúng ra sức đánh rất ác liệt, có ngày đánh tới 7, 8 đợt, tập trung hàng 30 phi pháo, ném tới 124 bom trong một ngày, đánh liên tới tấp từ 3 tới 7 ngày và đánh tập trung trên một phạm vi nhất định, chúng hoàn toàn đánh laccet Sơn La tất cả 566 bom. Ngày 8/6/1954, địch thôi đánh.

Tóm lại: Sau hai tháng trời bảo đảm giao thông Đèo Lũng Lô đã chịu đựng tất cả 976 bom, thật là một trọng điểm chiến đấu ác liệt và gian khổ trên chiến

tuyến giao thông vận tải với địch. Ngoài việc địch đánh phá, lại có nhiều trận mùa lũ kết hợp với địch đánh gây cho ta nhiều khó khăn trở ngại.

I. CHUẨN BỊ CHIẾN ĐẤU

Trong việc lập lại giao thông là cuộc chiến đấu gay go quyết liệt nên phải có một sự lãnh đạo, tổ chức chặt chẽ, có một sự chuẩn bị về tư tưởng, phương tiện thì việc chỉ đạo mới được kịp thời, mặt khác mới chủ động chiến đấu với địch được. Đèo Lũng Lô là một nơi ở chiến đấu tương đối gay go trong đó có những thành công, và thất bại cho nên chúng ta sẽ tổng kết lại một vài trận chiến đấu điển hình rút kinh nghiệm để làm bài học lãnh đạo cũng và cũng là để sau này vì cuộc chiến đấu trên tuyến chúng ta còn lâu dài và gian khổ.

II. TỔ CHỨC LÃNH ĐẠO

Lũng Lô là trọng điểm đánh phá của địch, đồng thời cũng là trọng điểm lớn đối phó của ta, Ty đã nhận định đã đặt dưới sự lãnh đạo trực tiếp của Ty và đã cử các đồng chí cán bộ có khả năng, có trách nhiệm làm nhiệm vụ lãnh đạo, mặt khác, các bộ phận khác, như vận tải, công an cũng cử cán bộ đến trực tiếp xuống làm nhiệm vụ bảo vệ Đèo, Tổng quân ủy, Tổng cục Chính trị, Hội đồng Cung cấp Mặt trận Trung ương, cũng thường xuyên cử cán bộ tới kiểm tra và giúp đỡ kế hoạch chiến đấu, nhưng về mặt tổ chức bộ máy lãnh đạo chung chia làm hai thời kỳ:

- Thời kỳ trước: (từ tháng 2 đến tháng 4) thì Ty đã quyết định Ban Chấp hành vượt đèo và do đồng chí C Trưởng 236 làm trưởng Ban, cũng một số các cán bộ ở ngành khác tham gia, nhưng vì trách nhiệm chưa dứt khoát, quyền hạn của từng bộ phận chưa rành mạch nên các bộ phận khác tham gia Ban Chấp hành vượt đèo chỉ có danh mà không có thực, mặt khác đồng chí Trưởng Ban thiếu trách nhiệm không chú ý đến việc xây dựng tổ chức bộ máy nên tổ chức linh tinh, phức tạp ảnh hưởng tới sự lãnh đạo chiến đấu lập lại giao thông thường bị chậm và tắc.

- Thời kỳ sau từ tháng 5 đến tháng 7 tổ chức vượt Đèo được chỉnh đốn, Ty cử đồng chí cán bộ vào phụ trách thay thế, cùng một số cán bộ của Nha, Vận tải, Công an, công binh, thành lập Ban Chấp hành Vượt đèo, có quy định, phân công, quyền hạn nhiệm vụ nhất định, nên tổ chức lãnh đạo được xây dựng một cách chặt chẽ, bảo đảm được việc chỉ đạo chiến đấu khen thưởng và kịp thời.

Như thế cho chúng ta một kinh nghiệm những nơi chiến đấu tương đối ác liệt, lực lượng chiến đấu nhiều cần phải có một tổ chức thật chặt chẽ, đồng chí cán bộ phụ trách phải bảo đảm được tín nhiệm về khả năng, về trách nhiệm, nếu không thì dù lực lượng có cũng không sử dụng được để chiến đấu.

Về mặt khác đã tập trung nhiều lực lượng mạnh, 18 công binh, 12 chủ lực và có thời kỳ có tới 60 dân công, cùng một số các cán bộ chính trị và chuyển lên làm nhiệm vụ lãnh đạo các đơn vị.

Có thể nói trong một phạm vi Đèo 14 km đã được tập trung về mặt lãnh đạo, một lực lượng tương đối được sát, đó cũng là một nguyên nhân căn bản trong việc chiến đấu lập lại giao thông.

2. CHUẨN BỊ TƯ TƯỞNG

Về âm mưu đánh phá của địch, nhiệm vụ bảo đảm giao thông gian khổ, lâu dài nhưng vô cùng vinh quang đã được phổ biến nhiều lần trong các hội nghị, trong các tài liệu học tập. Mặt khác, đã kiên quyết triệt để nhưng ý thức tư tưởng sai lầm như sợ chết, sợ khổ.

Việc lãnh đạo tư tưởng trên tương đối được chặt chẽ với cán bộ nhưng một thời kỳ còn coi nhẹ giáo dục cho dân công, mãi sau mới được thật chú trọng.

- Sau chiến thắng Điện Biên, Ban Chấp hành Vượt đèo đã kịp thời phát động phong trào học tập sâu rộng từ cán bộ tới dân công, chủ lực, làm cho anh em nhận rõ nhiệm vụ hội quân rất nặng nề, địch sẽ đánh phá ác liệt, chuẩn bị một tư tưởng chiến đấu khi học tập có kiểm thảo liên hệ.

- Mặt khác Ban chỉ huy Vượt đèo thường xuống tận đơn vị chú trọng trong các đơn vị kém giáo dục nhiệm vụ nhất là 3 C Lục Yên chưa quen chiến đấu.

- Sinh hoạt và lãnh đạo giao Ban Chấp hành Vượt đèo với cán bộ phụ trách đơn vị được đều, chặt chẽ nên kịp thời giải quyết những mắc mứu của các đơn vị.

Do việc lãnh đạo tư tưởng được chặt chẽ, bản thân các cán bộ từ Ban Chấp hành Vượt đèo với cán bộ phụ trách đều quyết tâm gương mẫu nên đảm bảo được việc lãnh đạo các đơn vị dân công, chủ lực chiến đấu dũng cảm chống địch phá, chiến đấu gian khổ chống mưa lũ, chiến đấu bên bom nổ chậm. Có thời kỳ làm thâu đêm suốt sáng, nhưng cũng không biết mệt mỏi hàng 4, 5 đêm liền dầm mưa

để bóc bòn anh em vẫn phần khởi có những đơn vị vượt suối lũ, hành quân xa hàng 12 cây số trong 5, 6 đêm liền để lập lại giao thông, chiến đấu như vậy mà quân số vẫn bảo đảm và có những đơn vị còn tăng, nhiều đồng chí ốm đau cũng tranh thủ ra mặt đường khi phải cương quyết cho về mới chịu về, những đêm giao thông bị tắc anh em rất lo lắng, điều đó chứng tỏ tầm quan trọng của việc lập lại giao thông đã thấm vào đáy lòng mỗi người chủ lực dân công, cả những đơn vị Lục Yên có đồng bào thiếu số chưa đầy dạn chiến đấu sau trở thành những đơn vị chiến đấu khá ở Đèo, khi ra lập lại giao thông ở Ngòi Lao càng tỏ ra gan dạ và quyết tâm nên đã góp một phần căn bản trong việc lập lại giao thông ở đây.

Việc giáo dục tư tưởng, xây dựng quyết tâm chiến đấu cho các lực lượng ở Đèo, về căn bản đã nắm được, nguyên nhân chủ yếu vì nhìn trước và nắm vững được những tư tưởng sai lầm của cán bộ và anh em, mặt khác bản thân cán bộ xung phong gương mẫu trong mọi trường hợp. Muốn xây dựng được quyết tâm cho đơn vị thì trước tiên phải xây dựng được quyết tâm cho cán bộ, người cán bộ có được quyết tâm thì họ sẽ biến thành quyết tâm của quần chúng.

3. CHUẨN BỊ PHƯƠNG TIỆN

Để chủ động chiến đấu kịp thời vì những trận đánh của địch ngoài việc xây dựng tổ chức lãnh đạo, giáo dục tư tưởng thì việc chuẩn bị phương tiện chiến đấu rất cần thiết và có tác dụng trong việc lập lại giao thông nhanh hay chậm, nó sẽ quyết định. Việc chuẩn bị phương tiện ở Đèo cũng có những thành công và thất bại:

- Thời kỳ trước không chuẩn bị rơđin cọc và phen nên khi lắp hố bom, xếp kè, chống lầy tốn rất nhiều công, và có khi lắp xong giao thông xe qua bị lún nhiều không có gì cứu chữa nên xe qua bị chậm hay chỉ qua được một vài xe như một đêm 0 cây số 69.

- Thời kỳ sau phải hai bên đèo đã được chuẩn bị được một ván rơđin và cọc, 1.500 thước femen khi chiến đấu chống địch phá chống lầy lún được kịp thời, nhiều trận chiến đấu đã chứng tỏ khi bom bị mặt đường hay sát đường, khi đó có phương tiện thì làm rất nhanh chóng.

- Việc chuẩn bị dụng cụ trong khi chiến đấu cũng cần được kịp thời và chu đáo, cũng có nhiều đêm chiến đấu việc nắm tình hình khối lượng không sát nên khi ra đường nhiều cái này không cái khác lại phải chờ người về lán trại lấy.

Thí dụ: Ngày 8/5 đá ở laccet 5 lán xuống mặt đường 30 cube mà chỉ báo có có 10 cube nên đem ít thuốc nổ, ít dụng cụ làm đá, do đó đường chỗ khác thông 9 giờ mà ở đó mãi 10 giờ 30 mới thông. Do kinh nghiệm bản thân nên những lần địch đánh các đơn vị có dụng cụ gì đều phải mang theo bằng hết, ngoài ra những dụng cụ như cưa, để chặt cây, dụng cụ phá đá thì tùy theo sự cần thiết mà mang nhiều hay ít.

Do thực tế chiến đấu cho chúng ta thấy nắm vững được tình hình chuẩn bị phương tiện được đầy đủ tức là chúng ta đã chủ động trong việc chống địch đánh phá, một mặt khác chuẩn bị được đầy đủ là đã thành công một nửa trong việc chiến đấu, nó không khác gì việc chuẩn bị chiến trường, trong một trận chiến đấu hay một chiến dịch của bộ đội ta ở tiền tuyến.

II. LÃNH ĐẠO CHIẾN ĐẤU

Ở Đèo đã qua tất cả 31 trận chiến đấu lập lại giao thông ở đây chúng tôi xin báo cáo một điển hình chiến đấu thành công, và một điển hình thất bại, sau đó chúng ta sẽ rút ra những kinh nghiệm chung.

- Một cuộc chiến đấu thành công:

Ngày 24/5 địch dùng tới 30 phi cơ ném trong một giờ tất cả 124 bom trong đó có 17 bom nổ chậm (ở mặt đường và ven đường 17 quả). Sau khi địch đánh xong thì đài quan sát đã xuống trận địa để thuôn bom, điều tra sự thất bại. Đường bị hỏng nhiều suốt 5 laccet đều có hố bom và đất sứt, khối lượng tới 1.500 cube, có laccet bị trúng 5 quả bom liên nhau, cắt đứt hẳn quãng đường 50 thước.

Với tình hình ấy, muốn để lập lại giao thông được nhanh chóng Ban Chấp hành Vượt đèo quyết định cho đội phá bom của chủ lực và công binh tranh thủ đánh bom ngay từ 3 giờ chiều, trong khi anh em đánh bom thì 2 quả ở trên rừng nổ cách 20 mét, đến 4 giờ thì một quả ở mặt đường nổ làm thương vong 4 dân công công binh. Trước sự hy sinh ấy đã kịp thời khơi sâu căm thù giặc, động viên lòng quyết tâm chiến đấu của anh em, nên anh em không hoang mang mà ngược lại

càng xung phong vào trận địa để trả thù cho 4 dân công. Anh em lại tiếp tục chiến đấu đến 6 giờ tối vẫn còn 5 quả ở mặt đường thôn chưa thấy.

Về dân công thì sau khi địch đánh Ban Chấp hành Vượt đèo đã trực tiếp giao trách nhiệm cho các cán bộ về chuẩn bị tư tưởng chiến đấu cho anh em và 7 giờ tối các lực lượng toàn đèo đã đầy đủ có mặt ở hai đầu laccet đợi lệnh vào lập lại giao thông mặt đường việc hi sinh của 4 đồng chí công binh anh chị em đều biết. Một số nhỏ có dao động nhưng thấy cán bộ quyết tâm nên không có biểu hiện một hành động cụ thể làm sai lầm.

Sau khi xem xét tình hình trận địa tuy 5 quả bom nổ chậm vẫn còn, anh em chủ lực công binh đang tích cực vượt đèo, nên lúc đầu Ban Chấp hành Vượt đèo mới điều 1 C chủ lực và 1 C dân công khá vào trước làm ở những nơi tương đối an toàn, sau đó mới điều toàn bộ lực lượng vào để lập lại giao thông có cả 1 C chủ lực 22 và 1 C dân công phối hợp.

- Khi điều quân vào những nơi đã định Ban Chấp hành Vượt đèo thống nhất kế hoạch sửa chữa với các đồng chí cán bộ phụ trách và giao cho một trách nhiệm dứt khoát và trong một phạm vi nhất định ở những nơi gần bom nổ chậm thì cử những đơn vị chủ lực và các C dân công chiến đấu khá. Trước khi điều thì các cán bộ đều đã thông những tư tưởng sợ chết, sợ khổ, và xây dựng động viên tinh thần chiến đấu của anh em, nên việc điều quân vào trận địa không gặp trở ngại gì.

- Trong khi chiến đấu thì Ban Chấp hành Vượt đèo phân công nhau phụ trách từng khu vực, riêng đồng chí Trưởng Ban thì đơn đốc chung chung, sợ nặng ở những nơi trọng điểm, do đó việc lãnh đạo đều thống nhất và sử dụng lực lượng, về kỹ thuật, sửa chữa, các đồng chí cán bộ phụ trách thì luôn luôn động viên kích thích tinh thần chiến đấu như: nêu rõ tác hại việc đường tắc, nêu tinh thần chiến đấu anh dũng của bộ đội, nêu trách nhiệm của người dân công bằng những câu chuyện hay những câu hò, nêu tinh thần chiến đấu của anh em vẫn luôn luôn phát triển.

Với tinh thần chiến đấu từ cán bộ tới anh em nên khối lượng phải tới 5 đêm mới xong, nhưng anh em đã giải quyết đến đêm thứ 3 thì đường thông, đêm đầu

900 người làm đến 3, 4 giờ sáng chải đặt được 1/3 khối lượng, trong cuộc chiến đấu này biểu hiện này ưu điểm:

1. Việc lãnh đạo tư tưởng tương đối sát từ cán bộ tới dân công, bản thân cán bộ xung phong gương mẫu, nên đảm bảo được quyết tâm chiến đấu bên cạnh bom nổ chậm, cũng như việc lãnh đạo chủ lực và công binh đánh bom.

2. Việc đặt kế hoạch sửa chữa, định trọng tâm trọng điểm để bố trí lực lượng được sát khi chiến đấu sự chỉ huy được thống nhất, trách nhiệm từng bộ phận được dứt khoát.

MỘT CUỘC CHIẾN ĐẤU THẤT BẠI

Ngày 26/5/1954 địch đánh 97 bom, lacet 1 và 2 đều bị trúng bom riêng lacet 6 bị 66 qua có một quả trúng mặt đường còn toàn trung vào taluy đã làm sụt xuống tới 150 m³ đá, có tầng tới 20 m³ che lấp mặt đường 100m, nhiều chỗ phải bám vào đá mới qua được, người đi bộ rất khó khăn và chật vật, bên cạnh đó lại có 3 cây to, đường kính 1 mét.

Sau khi địch đánh phá thì đài quan sát xuống trận địa không đến tận nơi, chỉ đứng xa nhìn nên không nắm được tình hình cụ thể do đó chỉ báo cáo ở đây có một số đá, chỉ cần 1 B chủ lực đến phá đá 10 g lacet trên, còn ở đây giao cho một đồng chí cán bộ phụ trách mang theo 1 B chủ lực phá đá xuống. Khi tới nơi thấy khối lượng nhiều cũng không kịp thời báo cáo ngay để bổ sung thêm lực lượng do đó đêm đầu bị tắc.

Đến đêm thứ hai thì chỗ đó có thêm 100 bộ đội pháo binh tới lập lại giao thông nhưng vì chủ quan thấy bắn được một số đá to trên mặt cho là khối lượng ít, nhưng khi phá thì trên mặt đường rất nhiều đá to bị chìm phía dưới nhờ cách bom mặt đường 30, 30 phân, mặt khác coi nhẹ 3 cây to nên khi áp bộc phá, bắn mãi không cắt được trong khi đó thì đường có thể xe díp qua đường (lúc đó 3 giờ sáng). Về mặt sử dụng lực lượng thì do địa thế hẹp không thể bố trí nhiều người vào làm lại không tổ chức tiếp sức nên người thì đông việc làm thì ít, do đó đêm thứ hai lại tắc. Mãi đến đêm thứ ba mới giải quyết được hồi 9 giờ.

Qua việc thất bại trên nguyên nhân căn bản đó:

1. Không nắm vững được tình hình khối lượng công tác, chủ quan cho khối lượng ít nên bố trí lực lượng ít không đảm nhiệm được khối lượng.

2. Khi sử dụng lực lượng thì thiếu tổ chức, thiếu sắp xếp nên lực lượng nhiều nhưng sử dụng lãng phí.

Qua hai điển hình trên và trong quá trình chiến đấu lập lại giao cho chúng ta một số kinh nghiệm sau đây:

- Việc nắm vững tình hình lực lượng là một yếu tố căn bản quyết định việc chiến đấu lập lại giao thông thành công hay thất bại, nói một cách khác đây là việc nắm vững tình hình khi đánh một đồn địch. Nắm vững được tình hình thì kế hoạch sửa chữa được sát, bố trí lực lượng vững mạnh đúng từng điểm, việc lãnh đạo được tập trung. Trong thực tế chiến đấu ở Đèo đã một vài lần thất bại do việc không nắm vững tình hình gây nên cho nên sau đó có quy định:

Đài quan sát sau khi địch đánh phá thì phải cử cán bộ có trách nhiệm xuống trận địa để nắm vững tình hình phá hoại của địch.

Ban Chấp hành Vượt đèo và các cán bộ phụ trách đơn vị khi địch đánh thì cứ 5 giờ chiều phải tập trung tại địa điểm nhất định để đi xem xét trận địa. Nắm vững khối lượng phải định kế hoạch sửa chữa, bố trí lực lượng, phân công trách nhiệm.

Mấy vấn đề trên đã trở thành một nguyên tắc nên mỗi khi địch đánh cán bộ rất bình tĩnh, và khi quyết định chiến đấu được khẩn trương chính sách, do đó thời gian hội quân địch đánh phá nhiều và ác liệt như việc lãnh đạo chiến đấu không bị dao động. Nhưng muốn làm được việc đó có kết quả thì yêu cầu đầu tiên là phải xây dựng cho cán bộ một quyết tâm anh dũng với nhiệm vụ.

- Kế hoạch lập lại giao thông, bố trí lực lượng: Sau khi nắm vững được tình hình thì việc căn bản là phải thống nhất một kế hoạch sửa chữa, giao trách nhiệm cho từng đơn vị, từng cán bộ, tùy theo khối lượng nặng hay nhẹ mà bố trí cho sát. Đây cũng là một nguyên tắc chúng ta vẫn làm thường xuyên trong một cuộc chiến đấu nhưng trên thực tế nó cũng còn có nhiều thiếu sót:

Khi thảo luận kế hoạch sửa chữa không được dứt khoát, và khi giao nhiệm vụ không phổ biến được cụ thể, nên có trường hợp đồng chí cán bộ phụ trách làm

sai khối lượng bị tính ra tốn công và chậm thời gian như vậy giao cho công binh làm ở lacet 3 và 4 nếu mở theo đường cũ bắt thêm về phía taluy thì đồ dọc thấp đỡ tốn công, hay việc làm cầu ở 1 lacet 6 vừa tốn công, vừa khó cho việc tu bổ, vừa nguy hiểm cho xe qua hoặc có tình trạng cán bộ chung nhiều quá mỗi người đến thăm một ý kiến làm cho anh em dân công hoang mang không biết nghe ai cho phải.

Khi bố trí lực lượng không sát với khối lượng nên phải điều quân đi lại mất thì giờ lãng phí hoặc khi chiến đấu thiếu kiểm không đặt thành một chế độ báo cáo nên có tình trạng đơn vị hết việc làm, đơn vị công việc còn nặng.

Khi giao trách nhiệm cho cán bộ và đơn vị không giao cho một thời gian nhất định phải hoàn thành nên cán bộ làm được đến đâu hay đấy, mà thiếu phân khẩn trương tranh thủ:

Do kinh nghiệm thực tế ấy, nên Ban Chỉ huy Vượt đèo có quy định một cách dứt khoát:

+ Khi đã thống nhất chủ trương sửa chữa thì nhất thiết đồng chí ở nơi đó không được linh động tiến hành sai, mà khi thấy cần thì phải đề đạt ý kiến đề xét.

Khi chiến đấu thì giao trách nhiệm cho từng cán bộ, từng đơn vị dứt khoát, mỗi đồng chí có trách nhiệm trong phạm vi mình phụ trách nhất định mà không được tự ý chạy đi lại mà tham gia ý kiến tung tung hay chính Ban Chỉ huy Vượt đèo khi thấy cần tham gia ý kiến thì sẽ tham gia qua đồng chí cán bộ phụ trách mà tránh việc tham gia ngay với quân.

Nơi nào khó làm mà điều kiện không bố trí được nhiều lực lượng thì tổ chức làm tiếp sức một phần làm một bộ phận nghỉ thay thế nhau, như thế sức làm cũng sung sức công việc được nhanh.

Những nơi trọng điểm thì ngoài việc giao trách nhiệm cho cán bộ có năng lực phụ trách, nhưng bản thân Ban Chỉ huy phải luôn có mặt để đặt vấn đề điều chỉnh lực lượng cho sát, và khi chiến đấu thì trong một phạm vi tổ hay nhờ đều phải tập trung vào giải quyết trọng điểm trước nghĩa là những nơi nào khó sửa chuẩn, kinh nghiệm ở lacet 5 chỉ loay hoay làm đất còn có một ít đá thì coi thường đến khi đất giải quyết xong xe có thể qua được nhưng lại mắc đá.

Những đêm lập lại giao thông, hay những đêm mưa lũ, những đêm có kế hoạch đặc biệt Ban Chỉ huy Đèo phải có người thường trực ở mặt đường cũng một hoặc hai đơn vị tùy theo tình hình đường lúc đó quyết định.

Với những việc trên tiến hành chu đáo thì sẽ tạo một cơ sở thuận lợi cho việc lập lại giao thông được nhanh chóng.

3. Việc lãnh đạo tư tưởng, động viên trong chiến đấu và sau chiến đấu

Muốn đảm bảo được tinh thần chiến đấu anh dũng, bền bỉ của quân thì việc lãnh đạo giáo dục tư tưởng cho cán bộ và quân phải được tiến hành sâu rộng và thật chặt từ trước, chứ không phải khi chiến đấu đến thì mới làm việc đó tất nhiên quân sẽ dao động và có thể bị vỡ từng mảng. Với Đèo thì việc lãnh đạo tư tưởng đã được tiến hành từ trước tương đối chu đáo nên đã có nhiều biểu hiện tốt:

- Khi địch đánh thì anh em rất phấn khởi vì được chiến đấu nên đã chuẩn bị đầy đủ dụng cụ và 6 giờ tối đều có mặt ngồi đợi ở phía 2 lacet để cho lệnh tiến hành, cả những đơn vị ở xa 7, 8 cây số cũng tranh thủ được, như vậy điều đó chứng tỏ nhiệm vụ bảo đảm giao thông đã được thấm nhuần sâu sắc biến thành hành động cụ thể.

Khi nói có bom nổ chậm thì cũng có một số dao động, nhưng do cán bộ xung phong vào trước nên khi điều quân vào chiến đấu rất dễ dàng không gặp một trở ngại gì, nhất là lại có công binh và chủ lực là lực lượng cổ động nên làm cho anh em tin tưởng và an tâm chiến đấu. Như có người nói: “Chủ lực và công binh anh em đứng trên miệng hố bom để đào còn chả sợ, nữa là mình xa bom hàng mấy chục thước”.

- Khi chiến đấu gian khổ thì lúc nào cán bộ từ Ban Chỉ huy Vượt đèo tới đoàn cán bộ phụ trách đều có mặt luôn đi sát động viên tinh thần chiến đấu của anh em, mặt khác gây một không khí vui nhộn như hò hát nên lại càng làm cho anh em phấn khởi.

Có trường hợp anh em hốt đất thấy một quả bom nổ chậm bị thổi nằm ở dưới, một số dao động bỏ về nhưng khi ấy chính các cán bộ vẫn dựng nguyên quả bom bình tĩnh xem xét tháo kíp ra nên anh em rất vững tâm lại trở lại chiến đấu liên tục ngay. Điều căn bản đảm bảo việc lãnh đạo tư tưởng trong chiến đấu là tinh

thần xung phong gương mẫu dũng cảm của người cán bộ có một tác dụng lôi cuốn vào quyết định.

Sau mỗi đợt chiến đấu thì các đơn vị tiến hành việc bình nghị khen thưởng ngay hay những trường hợp chiến đấu đặc biệt thì ngay hôm sau được khen thưởng như đơn vị lợi qua suối lũ để bảo đảm giao thông hay làm cả ngày tối lại ra đường chống lũ. Còn thường xuyên thì sau mỗi ngày các đơn vị đều tiến hành việc bình công những anh em giao thông mất tinh thần ngoài việc phê bình, giáo dục anh em còn trừ công ghi vào nghĩa vụ. Việc khen thưởng và kỷ luật kịp thời đã có tác dụng xây tâm quyết tâm anh dũng cho các đơn vị.

4. Kỹ thuật trong việc lập lại giao thông:

Qua quá trình lập lại giao thông ở Đèo có 3 trường hợp thất bại về kỹ thuật:

- Một lần ở lacet 3 và 4 bị hai bom trúng giữa Courbe làm mất hết mặt đường và sạt taluy, mới nhìn thì thấy khối lượng to, xếp một kè dài 30 thước và cho bắt thêm vào taluy thấy vậy sợ tốn công nên bắt ở phía trên làm một con đường Courbe khác đường bị hẹp, độ dốc trở nên cao làm tốn công lại bị lấy lún nhiều, sau này phải cho tiến hành làm theo cũ thì công chỉ bằng 2/3 khối lượng đã làm.

- Một lần ở lacet 5 bị 3 bom vào một chỗ cắt đường tới 30 mét dài sâu 7 mét mất hết cả đường phía taluy rã đất và là đương công nên cũng thấy sợ tốn công kè, sợ vá công nếu mở thêm vào taluy xe không đi. Do đó quyết định vá đá dọc hai đầu hố bom và đánh một con đường theo lòng chảo, kết quả là tốn nhiều công và sau này việc tu bổ gặp nhiều trở ngại những đêm xe qua phải kéo.

- Một lần ở lacet 6 bị hai bom trúng hết mặt đường phía trong là taluy đá nên không thêm mố vào được, phải cho lấp giữa hố bom nhưng vì sẵn cây nên công binh cho xếp mỏng và làm một cầu ván dài 7 thước, sợ thiếu đá, sợ mất thời gian nên làm cầu quá thấp, mặt trên cầu phải tôn cao đá và đất tới 1 mét nên cầu bị yếu, hai mảnh cầu không có thanh giữ đất nên khi mưa bị lở và đã bị đổ một xe, sau này phải cho lấp cả chỗ đó.

Như thế cho chúng ta một kinh nghiệm:

- Khi bom trúng mặt đường thì nếu phía tatuy là đất có thể sả vào được thì nhất thiết phải đánh võng vào màn taluy, điều cần tránh là không nên làm đường vòng giữa hố bom, chỉ trường hợp đặc biệt không thể tránh đường vòng được thì mới nên làm đường vòng.

- Khi bom trúng Courbe thì khi tiến hành phải tính toán độ dốc, đường bán kính cho thật cẩn thận, nếu không thì việc sửa chữa sẽ bị tốn nhiều công và sẽ đi lại khó khăn.

Vấn đề kỹ thuật trong chiến đấu phải dựa theo tình hình cụ thể, theo ở trận địa, địa hình, địa vật mà quyết định, một mặt khác phải đảm phá triệt để nhận thức cầu toàn muốn làm cho thật bền vững như thế sẽ tốn công mất thời gian tính, khi đó phương châm chủ yếu bằng mọi biện pháp lập lại giao thông nhanh chóng việc bảo đảm chất lượng sẽ tăng cường sau.

KẾT LUẬN

Qua thực tế chiến đấu cho chúng ta thấy, muốn chủ động chiến đấu lập lại giao thông được nhanh thì cần phải có một quá trình chuẩn bị tương đối chủ đạo về mặt lãnh đạo tổ chức, lãnh đạo tư tưởng, chuẩn bị nguyên vật liệu. Mặt khác khi chiến đấu thì yêu cầu căn bản là tinh thần anh dũng của cán bộ. Như thế dù địch đánh phá ác liệt cao độ chúng ta vẫn chiến thắng địch một cách vinh quang.

Ngày 12 tháng 7 năm 1954

TRƯỞNG TY CÔNG CHÍNH YÊN BÁI
(Đã ký và đóng dấu)

Nguyễn Trung

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, phòng Nha Giao thông, hồ sơ 648, tờ 203-211

V

323

BÁO CÁO TỔNG KẾT XE ĐẠP PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

So với chiến dịch Thượng Lào năm ngoái năm nay ngoài lực lượng vận tải cơ giới, dân công bộ, vận tải xe đạp đã góp một phần quan trọng trong chiến dịch Điện Biên Phủ vĩ đại.

Nhiệm vụ vận tải xe đạp tới nay đã hoàn thành cần phải được tổng kết về mọi mặt công tác lãnh đạo chính trị và thi đua, nghiệp vụ vận tải trong xe đạp nhưng bản báo cáo này chỉ trình bày mấy điểm chính về công tác nghiệp vụ như sau:

1. Đặc điểm của vận tải xe đạp và những thành tích của nó.
2. Đơn quân và biên chế tổ chức,
3. Công tác chuyển vận,
4. Vấn đề cước phí và bồi thường,
5. Tính công, ghi công,
6. Kết luận.

I. ĐẶC ĐIỂM CỦA VẬN TẢI XE ĐẠP VÀ NHỮNG THÀNH TÍCH CỦA NÓ

Qua 7 tháng phục vụ chiến dịch do yêu cầu của tiền tuyến đã huy động sử dụng một lực lượng xe đạp to nhất từ trước tới nay chuyển vận trên một tuyến dài 150 km có nhiều quãng đường khó khăn. Với công tác thực tế trong vận tải xe đạp đã nổi bật lên những đặc điểm:

- Thay thế cho ô tô trên những quãng đường cần thiết, xe đạp là một phương tiện rất thích hợp trong việc phục vụ chiến dịch, so với việc sử dụng dân công bộ xe đạp chuyển vận được nhiều, nhanh chóng, nhẹ nhàng đơn giản ai làm cũng được, bớt được sức người tiết kiệm nhân công và công quỹ. Tận dụng được thêm mọi khả năng của các tầng lớp đóng góp cho kháng chiến.

Dân công xe đạp bao gồm nhiều phần rất phức tạp: công nhân chuyên nghề, nông dân, tiểu thương, tiểu chủ, công chức ra ngoài biên chế, một số cán bộ bị đào thải, một số tư sản dân tộc và có cả địa chủ phú nông tập hợp lại nên tính chất của

nó dễ tự do vô kỷ luật. Vì vậy công tác tổ chức vận tải xe đạp tuy đối với vận tải là một công tác nghiệp vụ nhưng đồng thời phải chú trọng đến công tác chính trị.

Nhận rõ tính chất của dân công xe đạp, cán bộ đã nắm vững được tình hình tư tưởng và khả năng phục vụ nên trong công tác vận tải xe đạp đã thu lượm được kết quả tốt đẹp, một số thành tích sau đây chứng tỏ:

Tổng số huy động là 7.467 xe đạp chuyển vận được 369.128 T/km với 681.455 nhân công và 113.620 công tăng năng suất.

Mức trọng tải bình quân lúc đầu 92 cân 500 trên quãng đường tương đối dễ đi, thời kỳ cao nhất là 120 cân, quãng đường trung bình lúc đầu 79 cân, bình quân tới thời kỳ cao nhất 115 cân. Quãng đường nhiều đèo dốc lúc đầu 71 cân tới thời kỳ cao nhất là 90 cân bình quân.

Đa số cá nhân chở trên 100 cân, có những cá nhân năng suất đột xuất như anh Cừ cung 21 Thái Nguyên chở tới 287 cân, anh Thắng cung 1 Phú Thọ chở 296 cân, anh Hàm cung 1 Phú Thọ chở tới 303 cân. Một kỷ lục chưa từng có từ trước tới nay và đã chiếm 24% trong tổng số khối lượng vận tải của Hội đồng đứng vào hàng thứ hai sau vận tải ô tô.

Có những đơn vị phục vụ suốt trong thời gian 5 tháng hay cá nhân phục vụ từ đầu chiến dịch cho nên cuối qua 4 cuộc vận động đều ở lại việc chuyển vận rất nặng nhọc nhưng tỷ lệ ốm chỉ tới 11,3% và số xe bị hư hỏng có 0,8%. 19 cá nhân và 2 đơn vị được thưởng Huân chương Chiến sĩ hạng Ba, 196 bằng khen của Hội đồng, 1.147 giấy khen của Hội đồng, Ban và Trạm. Với thành tích trên nhưng cũng còn có những khuyết điểm:

- Lúc đầu lãnh đạo dân công chưa thật chặt chẽ, coi nhẹ vấn đề hành trú quân, thiếu lán trại, để dân công ăn ở bừa bãi nên đã bị phi cơ oanh tạc. Một số dân công bị thương, bị hy sinh. Tổng số xe đạp bị phá hủy là 2%.

Để kiểm điểm công tác trong thời gian qua và để rút kinh nghiệm bồi bổ cho công tác vận tải, phục vụ đắc lực cho những chiến dịch sau, chúng ta cần phải kiểm điểm những vấn đề sau đây:

II. ĐÓN QUÂN VÀ BIÊN CHẾ TỔ CHỨC

Phần đón tiếp dân công chính là của Ban chỉ huy dân công, ở đây chỉ nói đến những vấn đề mà vận tải phải làm khi dân công mới đến trạm đón tiếp.

Qua các đợt đón tiếp, cán bộ vận tải đều phải phân công nắm tình hình phương tiện, tư tưởng của cán bộ và dân công, hướng dẫn thống kê thành phần, phân loại xe đạp tốt, xấu, công tư, kiểm điểm các phụ tùng mang theo như bao bì, nylon, xăng, lốp, nan hoa, v.v... Thiếu những thứ cần thiết thì tổ chức cho những đơn vị cử người đi mua đồng thời thanh toán những khoản cước từ hậu phương tới tuyến. Khi học tập phổ biến chế độ chế độ cước phí, phổ biến kinh nghiệm, cách thò xe hàng, đầu dốc, anh em có gì thắc mắc thì giải đáp, sơ kết thi đua bình bầu cá nhân xuất sắc trong thời gian từ hậu phương tới tuyến để động viên thi đua tiếp tục thực hiện kế hoạch của tuyến.

Điềm qua công việc làm ở trên (trừ đường 41), việc tiếp đón ở đường 13 đã có nhiều tiến bộ so với những chiến dịch trước. Cán bộ đã nhận thấy tầm quan trọng của việc đón lúc đầu nên đã có ảnh hưởng tốt cho công tác vận chuyển và những cuộc vận động gia hạn sau này, nhưng cũng còn nhiều thiếu sót. Đợt đầu và cuối không chuẩn bị chỗ ở đầy đủ cho dân công cơ đơn vị đến không có chỗ ở phải vận động họ từ xây dựng lán nhất là đường 41 việc đón tiếp lại càng sơ sài, dân công nằm vạ vật, đun nấu bữa bãi, đi lại vô kỷ luật.

Đợt đầu thiếu chuẩn bị cán bộ kế toán việc thanh toán cước phí từ hậu phương lên tuyến không thanh toán được ngay nên dân công thắc mắc, thiếu tiền mua sắm thêm những thứ cần thiết.

Kinh nghiệm cho ta thấy:

a. Những trận sử dụng dân công xe đạp phải có cán bộ phối hợp với cán bộ dân công để tiếp đơn vị mình sử dụng dân công nên lúc đầu phải nắm vững tình hình tư tưởng của cán bộ dân công, khả năng vận chuyển, xe tốt xấu, bao bì, áo mưa, xăng lốp, v.v... thiếu hay đủ để biết trước hoặc chuẩn bị thêm bố trí kế hoạch vận chuyển sau này mới được sát.

b. Trong khi học tập chủ yếu là phổ biến chế độ cước phí, bình công, tính công, giải đáp thắc mắc, đồng thời phải thanh toán dứt khoát ngay cước từ hậu

phương lên tuyến để anh em phân khởi, tin tưởng trong việc thực hiện chính sách cuộc phí.

c. Việc huy động ở hậu phương lên tuyến không nên huy động ngay một số lớn mà cứ dần dần độ 500 một, thời gian cách nhau vào khoảng 3 ngày để cho việc đón tiếp được chuẩn bị chu đáo và tiện cho việc bố trí kế hoạch.

Biên chế đội ngũ:

Lúc đầu việc tổ chức biên chế xáo lộn thành phần cho rằng cần phải ghép những đơn vị vận tải chuyên nghiệp làm với những thành phần khác để dìu dắt tương trợ nhau về nghiệp vụ, đẩy mạnh được TNX nhưng khi thực tế thì trái hẳn vì anh em vận tải chuyên nghiệp thành đơn vị riêng và tách rời những anh em tiểu thương, tiểu chủ không cùng với anh em nông dân, sau thấy không có lợi lại ghép nông dân, tiểu chủ, tiểu thương thành một đơn vị, chỉ để riêng có anh em vận tải chuyên nghiệp là không ghép.

Biên chế đại đội chênh lệnh nhiều quá có cung 114 người (có một số ở Bắc Giang, Phú Thọ, có cung chỉ có 53 người, cung 17 người ở Thái Nguyên), tổ chức các tổ trong tiểu đội cứ 3 người một tổ như dân công Bo thành ra không sát vì khi đầu dốc hay qua chỗ khó khăn thì cứ 2 người 1 xe.

Rút kinh nghiệm tổ chức các đơn vị nên đến một mức vừa phải đối với khả năng của cán bộ phụ trách, nếu số lượng ít quá thì không tận dụng hết khả năng của cán bộ.

- Tổ chức cung chỉ trên dưới 100 người là vừa chia làm 3B, mỗi B có 3A, trong A cứ 4 người thành một tổ, như vậy mới hợp lý để giúp nhau đầu dốc hay qua những chỗ khó khăn. Trường hợp quân số không đủ 1 cung hay hoặc thừa ra một ít không nên ghép với tỉnh khác, cần giữ vững tính chất địa phương vì họ có nhiều quan hệ về gia đình thân thuộc, sinh hoạt kinh tế ở hậu phương. Dân công và vận tải chuyên nghiệp nếu họ có đủ số lượng tổ chức A, B, C thì tổ chức riêng không nên ghép với thành phần khác.

Mỗi cung cần có một kế toán riêng để thanh toán giữa trạm với các đơn vị.

- Cán bộ phụ trách trong các đơn vị:

Có nhiều đơn vị ban chỉ huy thành phần cốt cán rất tích cực công tác, nhưng cũng có một số ít thành phần địa chủ phú nông vì chọn lọc chưa được kỹ, thiếu tích cực làm trở ngại cho những khi vận động dân công ở lại thời hạn. Việc phân công trong Ban chỉ huy không rành mạch, cung trưởng đi làm công tác tiền trạm, chính trị viên làm mỗi việc có khi làm cả việc thanh toán cước phí.

Vậy cán bộ trong các đơn vị xe đạp mỗi khi huy động sau này cần phải được chọn lọc và phải là thành phần cốt cán, đồng chí chính trị viên đại đội trình độ chính trị phải là bí thư chi bộ.

Ban Chỉ huy cung cần có sự phân công như sau:

- Cung trưởng phụ trách kế hoạch thi hành kỷ luật hành trú quân.
- Cung phó quản trị nội bộ, kiểm soát thanh toán, chăm lo đời sống cho dân công.
- Chính trị viên làm công tác chính trị, theo dõi tư tưởng, tổ chức thi đua và bảo mật.

Ban chỉ huy B có B Trưởng và 2B phó, phân công nhau như Ban chỉ huy đại đội.

Tiểu đội chỉ cần tiểu đội trưởng, không cần tiểu đội phó rồi đến các tổ, vì các ban chỉ huy B đều sản xuất và ở ngay tiểu đội, nếu thêm tiểu đội phó thì công kênh.

III. CÔNG TÁC VẬN CHUYỂN

1. Bố trí cung độ, lán trú quân:

Lúc đầu đường mới làm, những nơi qua suối qua đèo đi rất khó, cung độ trạm này tới trạm khác dài từ 15 đến 20 km anh em đi mệt quá có khi không đến nổi mà nằm ngủ ngay dọc đường như từ km 77,5 đến km 27-8 (trạm 20) có cung độ đi từ 6 giờ tới 10 giờ đêm đã tới từ km 96 đến km 110, quãng đường này lại dễ đi (trạm 55 đi 45). Việc đặt cung độ, trạm triệu tập một số cán bộ để thảo luận và liệu không km để anh em đi đến đề nghị cũng như việc xây dựng lán trại cũng đại khái cho nên chưa sát.

Sau một thời gian cung độ đi đường đã được điều chỉnh lại, lán trú quân đặt thành vấn đề xây dựng hẳn hoi, nhiều lần kín đáo, cao ráo, sạch sẽ, đường ra vào

để đi (trạm 4 của tuyến 20, trạm 96 của tuyến 55), tiền nước và củi, cũng có trạm lán trú quân sơ sài quá, mái dột tường xiêu, đường ra vào ở bẩn thỉu, anh em không muốn ở (tuyến 42, trạm 81, tuyến 55), hay đem chằng dây thép gai từng khoảng một (tuyến 42), có nơi làm rất chu đáo sàn nằm cẩn thận nhưng đường đi vào trạm bùn lầy, anh em cũ ở bên ngoài mà không vào (tuyến 20). Cán bộ phụ trách trú quân vào nhà dân ở cách lán 1 km, vì ở xa như vậy nên trông nom không được chu đáo để một số dân công xe đạp hay dân công bộ qua lại dờ lán đun hoặc trâu bò phá hoại (trạm 110, tuyến 66).

Chúng ta nhận thấy cung độ và lán trú quân có liên quan chặt chẽ với nhau, lán trú quân bắt đầu cho cung độ, cung độ có hợp lý dân công mới có thể đi được tới chỗ trú quân vì vậy nó có ảnh hưởng lớn đến việc bảo vệ sức khỏe của dân công, bảo đảm kỷ luật hành trú quân, bảo mật và việc lãnh đạo tăng năng suất.

Bố trí cung độ, xây dựng lán trú quân phải căn cứ vào khả năng vận chuyển của dân công, địa điểm, tình hình đường xá, thời gian phục vụ, thời tiết từng mùa.

Bố trí cung độ vận chuyển hàng trung bình 4 ngày đi 2 ngày về đường bằng không phải qua đò thì 20 km 1 đêm, đường vừa phải thì 15 km đường có đèo dốc thì 10 km một đêm là vừa.

Địa điểm làm lán phải cạnh đường chuyển vận trên 500 thước và không xa quá 1 km, tiện củi nước nhất là đường vào lán, không lầy lội, không quanh co, gồ ghề, vì đường vào tốt anh em vào dễ dàng dù cung độ có xa hơn một chút thì họ cũng cố gắng để đến nơi, nếu có điều kiện nên làm hai đường để ra vào được nhanh chóng.

Trạm trú quân phải có lán để hàng và gần đường ra vào nhưng kín đáo để tiện đóng hàng và nhanh chóng cho việc hành quân.

Địa điểm ở xây dựng theo từng cung và chia từng khu lán làm ở cho từng B1 và từng hàng thẳng tránh xây dựng theo lối chữ U ra vào bị vướng, mùa nực làm rộng, mùa rét làm hẹp. Mái lợp bằng gianh phải dày, lợp bằng lá phải kín để dùng được lâu dài, mái trước dài bằng nửa, mái sau vì mái trước phải làm rộng ra để tiện việc xếp xe đạp. Sàn nằm làm phải chắc, chỗ đun nấu phải làm riêng, chống

được mùa nắng. Lán để hàng san không có đặt cao 50 phân, phải chắc chắn để được trên 3 tấn cho từng B.

Tiêu chuẩn xây dựng lán thường thường cứ 10 công một lán cho 15 người ở những nơi tiện nguyên vật liệu tiêu chuẩn làm lán là 80 phân, nơi không nguyên liệu tiêu chuẩn là 50 phân một công.

Phải có một số dân công thường xuyên sửa chữa lán trại những tổ chức thành một đội chữa nơi này xong lại đến nơi khác để đảm bảo cho lán trại thường xuyên được tốt.

2. Tổ chức hành quân đón quân:

Việc hành quân ban đầu nói chung các trạm dân công giữ được kỷ luật đi đêm giữ gìn khói lửa, các trạm cán bộ đón quân chờ suốt đêm, cán bộ phụ trách đơn vị thu quân luôn luôn thu quân gọn ghẽ nhưng cũng có cá nhân đến trước tìm cho ngủ chỗ yên hay chỉ biết tìm cho đơn vị mình. Từ khoảng giữa thời gian phục vụ, dân công hành quân cả ban ngày 4 giờ chiều đã xuất quân (tuyến 20) có đơn vị thu quân từ 10 giờ đêm đến 5 giờ sáng mới đến đủ, những hiện tượng trên đã xảy ra tai nạn bị phi cơ địch bắn phá bỏ bom (tuyến 20, 42). Đến trước đến sau lẻ tẻ không đúng lịch đáng lẽ theo đúng lịch ở tuyến 105 đi đường tới một ngày nhất định đến tuyến 42 đã có 32 tấn nhưng kiểm điểm mới có 21 tấn còn thì ở dọc đường.

Càng về sau hiện tượng hành quân bừa bãi càng phổ biến ở hầu hết các đơn vị thiếu trật tự đi trước đi cho nhanh để tranh chỗ, về sớm trước một ngày làm khó khăn cho trạm trú quân bố trí chỗ ở.

Kinh nghiệm cho ta thấy là lúc đầu phải kiên quyết dựa vào kỷ luật là việc hành trú quân làm trọng tâm thi đua kiểm điểm hàng ngày là chính, đề cao giáo dục ý thức bảo mật.

Mỗi đơn vị C có một quyển sổ ghi rõ quân số, giờ hành quân ở trạm chính đi và cũ qua, mỗi trạm trú quân đều có nhận xét ghi vào sổ. Việc hành quân tổ chức đi từng B để tiện việc thu quân.

Cán bộ phụ trách phải luôn luôn giáo dục ý thức cho dân công, phải luôn luôn tôn trọng kỷ luật hành trú quân và làm gương mẫu, đi sát với anh em để giải

quyết khó khăn, giúp đỡ anh em đi đầu dốc, tránh la cà hàng quân đến trước để thu xếp chỗ ngủ cho các đơn vị khi nào xong mới đi ngủ, trong Ban Chấp hành phân công từng người phụ trách từng B. Tuyệt đối cán bộ C không được thô hàng trừ trường hợp thô hộ anh em ốm ở dọc đường.

3. Điều chuyển quân:

Điều quân giữa trạm nọ đến trạm kia phần nhiều chỉ báo bằng điện có khi chậm quá và không hiểu rõ nội dung yêu cầu hoặc bố trí không kịp, một vài ví dụ trạm 55 phải điều 6 cung của Phú Thọ vào trạm 15, tới trạm 15 hai ngày nằm dài sau lại về trạm 15. Trạm 15 điều 2 cung của Bắc Giang về trạm 55 hai ngày quân phải nằm chỗ trạm 55 đánh điện báo cho trạm 20 có một cung của Phú Thọ ra, Trạm 20 bố trí không kịp cũng phải chờ mất một ngày, có trường hợp đi một quãng dài từ trạm 20 đến trạm 55. Trạm 55 không nắm vững quân số và vừa báo xong quân đã đến nơi bố trí ăn ở không kịp ùn lại một số người không sao kiểm điểm được chu đáo. Trong những trường hợp điều quân như vậy phần lớn không có cán bộ đi theo để bàn giao cho trạm, đã có trường hợp điều quân đi nhưng không thanh toán dứt khoát hay giải quyết những vấn đề thắc mắc của dân công với ban cán sự như ở trạm 15 điều 5 cung của Thái Nguyên ra trạm 55, ra đến nơi nội bộ cán sự thì lục đục, dân công thì thắc mắc, trạm 55 không nắm được tình hình cụ thể để giải quyết.

Khi điều quân qua phà, bến phá không nắm được cụ thể quân số nên có một vài lần nhỡ chuyến, có cung phải qua hai đêm mới hết (trạm 20). Khi đi thì báo trước, khi về thì không cho biết nên không có cầu phao phải đi ghép với phà chở ô tô nên chậm trễ.

Rút kinh nghiệm:

Mỗi khi điều quân từ nơi nọ đến nơi kia tuy có điện báo trước nhưng vận tải phải có cán bộ đến cho biết trước tình hình tư tưởng, quân số như những phương tiện để nơi nhận bố trí nắm vững kịp thời, hợp kiểm điểm tính công thanh toán dứt khoát để tránh tình trạng gây khó khăn cho những trạm nhận.

Mỗi khi qua phà phải phối hợp với ban chỉ huy bến phá và phải biết rõ khi quân qua sông dùng bằng phương tiện gì để sắp xếp và phổ biến chở quân.

4. Tổ chức bình mức vận chuyển:

Thời gian đầu mỗi khi nhận được kế hoạch trạm không tổ chức phổ biến đặt mức cho các đơn vị, kế hoạch thay đổi luôn không kiểm tra thi hành được sao hay vậy (Trạm 20).

Từ đợt khoán và nhất là từ đợt đột kích trở đi mỗi khi nhận được kế hoạch trạm đã họp các ban cán sự, cán bộ phổ biến kỹ, lấy ý kiến giải quyết những khó khăn và bàn cách thực hiện. Trạm theo dõi các đơn vị sau hai, ba chuyến căn cứ vào khả năng của người và xe, sự tăng tiến của mùa trọng tải, kế hoạch của các đơn vị mà nâng lên dần dần.

Với tinh thần thi đua tích cực của dân công, sự lãnh đạo của trạm nên nhiều đơn vị đều vượt mức, ấn định của trạm. Lúc ấn định mức trạm căn cứ vào từng cung, nhưng khi giao mức thì giao cho ban cán sự đại diện cho địa phương sau đó ban cán sự và cán bộ cung hội ý, đặt kế hoạch cụ thể cho từng đơn vị và xuống tới tận cá nhân. Sau khi họp cán bộ xong họp chi bộ đã thông qua đảng viên, họp các đoàn thể quần chúng động viên tinh thần gương mẫu của đoàn viên (cung 10 Thái Nguyên ở trạm 55). Khi định mức xong đưa ra toàn thể A xét lại không nên định sát nút quá để các đơn vị có thể vượt được 1, 2 cán bộ thì họ rất lấy làm hứng thú và đẩy mạnh được thi đua. Ban cán sự cán bộ đi C đã đi sát quần chúng thăm dò tư tưởng, thu lượm thắc mắc để giải quyết (cung 5, 7, 9 Thái Nguyên ở trạm 55) nhưng cũng có đơn vị không được phổ biến sâu rộng, một số A, B đi vắng không biết (Trạm 15, 20).

Trên đây là những trường hợp, hoàn cảnh tương đối thuận lợi những lúc kế hoạch thay đổi gấp thì trạm giao cho các đơn vị rồi phổ biến cho các A, B để thực hiện.

Trong việc ấn định mức và phổ biến cho các đơn vị trước hết chúng ta cần quan niệm đúng bình mức là bước quan trọng trong việc thực hiện kế hoạch, bình mức đúng sẽ sử dụng hết khả năng của dân công.

Muốn cho việc bình mức được sát cần nắm vững sức khỏe của dân công, tình hình xe, thời tiết từng mùa, đường xá tốt xấu, chuyên nghiệp hay không

chuyên nghiệp, phân loại các xe người yếu dùng xe yếu, người khỏe dùng xe khỏe và phải dựa vào những chuyển trước để lấy mức.

Tổ chức việc theo dõi thường xuyên mỗi khi thấy không đạt được kế hoạch, trạm phải kịp thời xuống các đơn vị tìm nguyên nhân giải quyết những khó khăn, sau mới kế hoạch căn cứ và năng suất mà điều chỉnh cho sát nhưng không nên đặt sát nút dân công khó vượt, họ dễ nản.

Lúc tổ chức bình mức lấy đơn vị A đồng thời phổ biến luôn việc tính công kháng chiến để dân công háo hức thi đua.

5. Tổ chức giao nhận hàng, bảo vệ hàng hóa:

A. Giao nhận:

Việc giao nhận hàng nhiều đơn vị làm nhanh chóng vì chỗ cần, giao hay nhận có mỏ cân, địa điểm tốt, cân đong được ban ngày, đường ra vào dễ dàng như ở trạm 55, 45, 15. Có nơi như ở trạm 20 kho giao hàng đường ra vào đi vất vả, có một kho ở trên đồi đường lên thì dốc, phần nhiều có những đơn vị đóng hàng ở kho ấy nếu biết trước thì thế nào cũng có một số cao mét ở lại vì lên dốc xuống dốc rất là vất vả.

Giao nhận hàng mà nhanh chóng ảnh hưởng lớn đến việc bắt đầu cung độ, giúp việc sản xuất quân đúng giờ và trật tự, đỡ lãng phí, lãnh đạo cũng được chặt chẽ vì thời gian của anh em xe thô đi được nhiều đường đất nhất là vào khoảng từ 7 giờ tối đến 12 giờ đêm, nếu muộn giờ hành quân họ đi được rất ít vì càng về khuya càng mệt.

Đường ra vào kho phải thuận tiện, không lầy lội, để đi nên tìm địa điểm giao nhận ban ngày, tránh làm trên đồi cao khi giao nhận tổ chức thành từng A một và theo lối dây chuyền phân công người đóng, khuôn vác, cân đồ vào kho.

Lúc giao nhận đơn vị A phải tập trung đầy đủ, trước khi đóng hàng phải xét lại bao bì chuẩn bị giấy lát, có một bao nhỏ dự phòng để lúc đi tương trợ được những anh em khác gãy xe. Đong hàng dùng bao vừa phải từ 5, 60 cân một, bao không dài để dễ mắc lên khuôn xuống, phải có dụng cụ xúc gạo vào bao về lặt, đổ cho thật chặt.

Trạm phải có cán bộ trực tiếp ở nơi giao nhận để hướng dẫn giúp đỡ đo kế hoạch khi giao nhận và kiểm điểm năng suất cho từng đơn vị.

b. Bảo vệ hàng hóa:

Nhiều đơn vị đã chú trọng đến việc bảo vệ hàng, khi trời mưa chịu ướt để dùng nylon che hàng, chõ xếp hàng kê cao để khỏi ẩm ướt, nói chung đa số có ý thức bảo vệ nhưng cũng có một số để bao bị rách, không chú ý và nên khi đường, gao rơi vãi, hay để lợn ăn, trú quân có giá để hàng nhưng không có mái che, những khi mưa thì bị hắt, vẫn còn việc mất lẻ tẻ, hao hụt. Việc giáo dục và phổ biến kinh nghiệm bảo vệ hàng không được luôn luôn chú trọng.

Vậy vấn đề bảo vệ hàng hóa căn bản là luôn luôn giáo dục một ý thức giữ gìn bảo vệ của công cho dân công, mặt khác trạm phải có lán để hàng cẩn thận, chống được lợn phá, qua những chỗ ta bốc thường xuyên nên làm giá để hàng.

Giá để hàng phải cao để phòng lợn ăn, dưới gầm nên rấp gai, lợn không thể chui vào được. Khi qua suối cần đề phòng việc bắn lên gao lấy nylon bọc ở dưới đất bao.

6. Tổ chức tiếp liệu sửa chữa giữ gìn xe:

Để đảm bảo việc hoạt động thường xuyên của xe, tạo điều kiện cho dân công tăng năng suất đi đôi với việc giữ gìn xe, tuyến đã tổ chức sửa chữa, tiếp liệu phụ tùng cho xe đạp.

a. Sửa chữa xe đạp:

Trong các đợt huy động, số thợ chữa xe huy động tương đối đủ nhưng lúc đi không mang đủ những dụng cụ vật liệu phụ tùng cần thiết. Tổ chức sửa chữa ở một vài trạm đã lấy ý kiến của dân công và thợ chữa xe để ấn định giá cũng có trạm không thực hiện được việc định giá cho từng thời gian (trạm 15), giá sửa chữa còn cao, có thợ xe mỗi tháng ăn uống xong còn thua 3, 4 vạn ngân hàng, dân công đã kêu “làm được đồng nào thì chui vào túi các ông ấy cả, giá chữa thế nào cũng được, như hàn một cổ phước 1.000 hoặc 2.000, 5.000 đồng cũng hàn, tùy theo giá trị của tiền mà làm. Giá quy định giữa trạm này và trạm khác không giống nhau, sửa chữa đắt lại chóng hỏng nên đã có những anh thợ chữa xe đi phục vụ 7 tháng

dân công chỉ bình cho có 2 tháng. Ở mỗi trạm trú quân, thợ chữa xe ít được luân chuyển thay đổi nhau nên quyền lợi không đều nhau dễ xảy ra ganh tỵ.

Nhìn lại việc tổ chức sửa chữa vừa qua đã giúp một phần lớn cho việc tu bổ phương tiện cho dân công nhưng chưa chú ý lãnh đạo thợ chữa xe đến nơi đến chốn và chưa có một chế độ quy định rõ ràng nên thợ chữa xe không được cấp phát gạo mà phải đi mua ngoài.

Do những ưu khuyết điểm trên nên việc tổ chức sửa chữa muốn được chu đáo cần phải:

- Trước khi huy động thợ chữa xe cần chuẩn bị mang đầy đủ dụng cụ nhất là dụng cụ để hàn, một số phụ tùng cần thiết. Mỗi đơn vị cung cần có hai thợ chữa xe.

- Thợ chữa xe nên tổ chức cho chữa lấy tiền, với giá phục vụ do dân công và thợ chữa xe thảo luận và quyết định.

- Trạm phải lãnh đạo giá cả và tiếp tế phụ tùng cho thợ chữa xe.

- Ở mỗi trạm trú quân đều phải có thợ chữa xe tùy theo sự cần thiết những lúc tổ chức cần điều hòa có thợ kém, có thợ khá không nên để lâu ở một nơi cần thay đổi thợ giữa trạm này và trạm khác vì ở trạm chính nhiều người nhiều việc, ở những trạm trú quân rất ít việc không thì ghen tỵ và quyền lợi với nhau. Cũng do ảnh hưởng trên nên việc lên xuống giá hoặc sửa chữa không chu đáo.

- Trạm phải tổ chức việc kiểm soát việc thi hành giá cả, sự sửa chữa, ngăn ngừa sự dối trá giữa dân công và thợ chữa. Hàng tháng tổ chức dân công bình nghị về tinh thần ý thức của thợ chữa xe, chữa có bảo đảm không, giá cả ra sao, giải thích cho thợ chữa xe về việc tính công và hàng tháng tổ chức tính công cho thợ chữa xe.

- Tổ chức việc sửa chữa: Cung nào về trước chữa trước, về sau chữa sau, tránh cảm tình, trừ trường hợp có kế hoạch đột kích đơn vị nào phải đi trước ngay thì phải được chữa trước.

- Việc cấp phát cho thợ thì trạm cấp mỗi tháng 24 kg gạo ăn, thợ trả bằng tiền theo giá gạo quy định.

b. Tiếp tế phụ tùng vật liệu:

Trong đợt đầu, việc huy động xe đạp nhiều xe không đủ tiêu chuẩn, nhất là xe công, phụ tùng mang theo ít, trạm chưa kịp chuẩn bị. Song các đợt sau việc huy động được chú trọng hơn, phụ tùng xe tương đối được đầy đủ, trạm lại chú trọng việc tiếp tế phụ tùng, mặt khác do ý thức bảo vệ xe cộ của dân công nên số xe hỏng rất ít, tỷ lệ hỏng trong cả thời gian phục vụ chiến dịch chỉ chiếm 0,8% (không kể số bị hỏng vì máy bay).

Nhìn lại việc tiếp liệu phụ tùng của các trạm để cung cấp đầy đủ nhu cầu cho dân công xe đạp. Sau đây là mấy con số chứng minh, sức mua và nhu cầu từng loại phụ tùng:

Những thứ cần thiết nhiều nhất đã tiếp liệu:

- Xăm 650: 842 cái.
- Lốp 650: 841 cái.
- Nan hoa 650: 15.388 cái.
- Vành: 320.
- Xích: 308.
- Má phanh: 3.878.
- Đèn: 503.
- Ruột phanh: 1.538.
- Dây phanh cả bộ: 145.
- Phanh, vỏ phanh sau: 784
- Cổ phuộc: 145 bộ.
- Bao tải: 1.421.

Nhưng cũng có khuyết điểm là lúc đầu việc tiếp liệu bị chậm, có những thứ khi mua không lựa chọn chu đáo, giá cao (như mua của mậu dịch) khi mang về anh em không lấy hay mua không dùng yêu cầu khi cần bao lại mua phụ tùng, việc mua bán chưa kiểm soát đến nơi đến chốn (trạm 105). Việc bảo quản thiếu cẩn thận, trạm đã để cả vào kho thực phẩm nên bị han rỉ, v.v...

Ngoài ra việc tiếp tế phụ tùng của trạm, các tỉnh cũng tổ chức việc mua phụ tùng gửi lên tuyến, chứng tỏ ý thức phục vụ tiền tuyến nhưng vì hàng mua không

lựa chọn cẩn thận, không nắm được những thứ cần thiết của dân công, giá mua của mậu dịch lại cao thành ra dân công không muốn mua.

Rút kinh nghiệm trong việc tổ chức tiếp tế phụ tùng cho xe đạp chúng ta thấy:

Đa số xe huy động là xe công không được tốt, phụ tùng thiếu nên việc tiếp tế phụ tùng cho xe ở tuyến là một vấn đề quan trọng để bảo đảm sự hoạt động thường xuyên của xe, nên trạm phải có cán bộ phụ trách việc tiếp tế phụ tùng ngay từ đầu. Lúc xe lên phải có phụ tùng dự trữ mang theo phương pháp tốt nhất là khi huy động, cho dân công vay tiền mua phụ tùng tùy theo xe của mình, vừa không phân tán, thị trường không bị đắt.

Bộ phận tiếp liệu của trạm cần liên lạc chặt chẽ với các đơn vị nắm vững nhu cầu. Trong thời gian đầu xe mới lên ít hỏng nhưng thời gian sau xe bắt đầu hỏng nhiều. Việc tiếp liệu cần chú trọng những thứ như: má phanh, đèn, xăm lốp, xích, líp là những thứ cần thiết nhất. Đồng thời chú ý tiếp tế những phụ tùng cho thợ chữa xe. Việc phân phối phải theo tình hình xe của từng đơn vị mà phân phối theo tỷ lệ để tránh tình trạng đầu cơ mua về dự trữ.

Việc tiếp tế phụ tùng cho xe đạp, các tỉnh không nên làm vì không sát, không kịp thời nhưng đối với cả quân mậu dịch nên tổ chức một cửa hàng để bán phụ tùng cho dân công.

c. Bảo vệ phương tiện:

Chiến dịch năm nay số xe đạp huy động đi phục vụ dài hạn nhưng tỷ lệ hỏng rất ít, đó là do ý thức và kỹ thuật giữ gìn xe năm nay có nhiều tiến bộ, ý thức phục vụ lên cao và củng cố chính sách cước phí, dân công có tiền sẵn thê, lúc đi hàng cũng như lúc nghỉ lúc về trú quân dân công rất giữ gìn nên xe luôn được tốt. Trái lại số xe huy động năm nay nhiều, một phần lớn xe công, ý thức giữ gìn của dân công còn kém như lúc đi hàng lao bừa và vào đá, đi về ít lau chùi sửa chữa, xe chóng hỏng, có người lấy phụ tùng trong xe đổi chác nên xe chóng hỏng.

Rút kinh nghiệm trong việc này, chúng ta cần chú trọng giáo dục cho dân công ý thức bảo vệ giữ gìn xe có việc tiếp liệu phụ tùng ở tuyến là một vấn đề khó khăn, muốn tăng năng suất đi đôi với việc tiếp tế phụ tùng, sửa chữa xe, việc giữ

gìn xe càng cần thiết, ngược lại giữ gìn xe có được tốt thì lại càng tăng năng suất được thêm.

IV. CHẾ ĐỘ THÙ LAO, THANH TOÁN CƯỚC PHÍ, BỒI THƯỜNG

1. Chế độ thù lao cán bộ:

Từ trước đến nay cán bộ cung đi theo dân công được phụ cấp mỗi ngày một kg 400. Đêm phải đi với quân, ngày thì kiểm quân phải làm nhiều công tác, phải ăn uống như dân công chế độ thù lao ít, nên ăn uống thiếu thốn. Phần lớn đi như vậy đều phải mở hay bán những thứ cần dùng của cá nhân, gần về sau khi số lớn cán bộ đã đi thô cũng ảnh hưởng đến công tác. Vì vậy chế độ thù lao cán bộ dân công cần được xét lại, có thể theo hai cách:

- Tăng thêm thù lao.
- Thưởng tăng năng suất.

Ngoài ra cần phụ cấp giấy cho cán bộ cung.

2. Chế độ cước phí:

a. Định giá cước:

Việc huy động xe đạp vừa qua nhiều, với thời gian lâu, nhưng với tinh thần phục vụ cao, nhờ chính sách cước phí nên đã bồi dưỡng được sức khỏe của dân công, đẩy mạnh năng suất. Việc trả cước phí cho xe đạp, dân công rất hoan nghênh nhưng việc định giá cước chưa được sát: trạm 55 đi trạm 15 đương tương đối dễ đi hơn mà giá cước phí cao hơn trạm 20 đi trạm 45. Trái lại, cung trạm 15 đi trạm 60 với giá cước 0 kg 800 nhìn qua thì cao nhưng nhìn vào đường đi khó khăn, sinh hoạt vất vả, vận chuyển được ít. Đường từ trạm 20 đi trạm 45 giá gạo hạ, giá thực phẩm cao, cũng có nhiều quãng khó đi với giá cước 0 kg 600 hơi thấp. Do đó dân công có tư tưởng so sánh. Nhận thấy giá cước đường trạm 20 hạ nên sau đã tăng lên 0 lg 620. Trong thời kỳ giá hạ, Hội đồng có chủ trương tăng thêm giá cước để dân công có điều kiện bồi dưỡng chứng tỏ sự săn sóc của Hội đồng đến dân công.

b. Thanh toán:

Vài tháng đầu, vì tiền chậm không kịp thanh toán nên dân công thiếu thốn. Việc trừ nợ không hướng dẫn cho các cung nên kế toán về phần chia cho các A trừ ngày một lần, có những dân công không nợ cũng phải trừ nên dân công thắc mắc,

làm khó khăn cho công tác chính trị. Trạm thiếu kiểm tra đôn đốc nên có đơn vị nhận tiền xong không thanh toán ngay cho dân công, sổ sách không rành mạch, có tình trạng tham ô, nghi kỵ lẫn nhau giữa cán bộ và dân công. Việc thanh toán chậm chạp cũng ảnh hưởng đến tinh thần thi đua của dân công. Nhưng bắt đầu từ tháng 1 trở đi, việc thanh toán được sòng phẳng. Qua mỗi đợt gia hạn, trạm thanh toán được kịp thời, dân công có tiền bồi dưỡng và gửi về giúp gia đình.

Lúc đi lên tuyến cần phải chuẩn bị ngay một số tiền để thanh toán cước phí nhất là lúc đầu ở trạm tiếp đón để làm cho dân công tin tưởng ở chính sách.

Để cho việc thanh toán được nhanh chóng, trạm trực tiếp thanh toán cho kế toán của cung, kế toán trực tiếp thanh toán với dân công. Sau mỗi chuyến cố gắng thanh toán dứt khoát cho dân công, trường hợp thiếu tiền cũng nên thanh toán ngay trên giấy tờ báo cho dân công biết. Trạm phải hướng dẫn cách thanh toán, sổ sách ghi chép cho kế toán cung. Thường xuyên thanh toán, sổ sách ghi chép cho kế toán cung, thường xuyên trạm cử cán bộ kiểm tra việc thanh toán và thông báo cho dân công. Việc trừ nợ của dân công vay phải hướng dẫn cho cung tùy theo điều kiện từng người mà trừ dần mỗi chuyến một ít và bảo đảm số tiền còn lại để họ bồi dưỡng, nhưng phải cương quyết trừ nếu không sau trừ một lần rất khó khăn.

c. Việc giữ lại tiền thừa:

Thanh toán hết thì sai chính sách nhưng giữ lại thì có người thừa ít quá cũng phải giữ lại, sau này có bổ khuyết là theo mức trọng tài để giữ lại nhưng mới chỉ là bổ khuyết thức ra chưa đúng tính thần giữ lại tiền thừa. Lúc đầu chỉ ấn định trả một số gạo và tiền ăn còn giữ lại nên có những dân công cho nhiều mà cũng giữ bình quân như vậy, dân công không được bồi dưỡng. Vì vậy vấn đề giữ lại tiền thừa cần đề nghị quy định cụ thể hóa:

- Trọng tải dưới 80 kg thì trả cả.
- Trọng tải 91 kg trở lên thì giữ lại 10% trở lên theo cước phí.

d. Vấn đề trừ 20% xe công:

Áp dụng theo chính sách việc trừ 20% xe công cũng gặp nhiều khó khăn vì đa số là xe xấu, chở được ít, thu hoạch được ít mà xe lại phải chữa luôn có khi bị nổ. Về mặt bồi dưỡng, anh em này bị thiệt, mặt khác không đẩy được năng suất lên

nên vài vấn đề này cần nghiên cứu lại, nếu trừ tối đa là 20% có thể trừ ít hơn dựa theo sức trọng tải của phương tiện do dân công bình nghị. Việc tính công cho xe cũng dựa theo tỷ lệ trên mà tính.

e. Tiền sửa chữa xe công:

Đối với việc chi phí của dân công sửa xe công, theo điều lệ quy định xe xấu phải sửa thì người chủ xe phải chịu, một số anh em chưa tin rằng về người có xe trả. Tuy chưa có kinh nghiệm thực tế nhưng để bảo đảm cho dân công an tâm những giấy tờ chữa xe ban cán sự địa phương phải chứng nhận và bảo đảm cho việc thu hồi số tiền đó.

Trong vấn đề xe công có mấy trường hợp đặc biệt cần chiếu cố.

- Xe công nhưng là của cán bộ, thường được bình nghị được miễn dân công mà trưng dụng đi phục vụ lên tuyến, người sử dụng được lĩnh hoàn toàn cước phí nhưng tiền sửa chữa đó người sử dụng phải chịu. Ban cán sự cần giữ lại số tiền cước phí của người sử dụng để khi về nếu cần phải bồi thường về giá trị hao mòn.

3. Bồi thường:

Việc bồi thường tuy có điều lệ, trạm không nghiên cứu thi hành nên lúc xảy ra không giải quyết kịp thời, nhưng mặt khác ban cũng thiếu kiểm tra, đôn đốc. Một vài tai nạn như ô tô cán phải xe đạp trạm không tích cực can thiệp cho rằng không biết xe của ai. Hiện tượng trên chứng tỏ trạm chưa quan tâm giải quyết vấn đề. Do việc bồi thường không kịp thời, nên làm cho dân công thắc mắc không biết rõ được bồi thường hay không?

Rút kinh nghiệm, khi có những vụ tai nạn xảy ra có thiệt hại trạm cần đề cho dân công bình nghị. Trạm nên trả ngay sau sẽ thanh toán.

V. VẤN ĐỀ TÍNH CÔNG GHI CÔNG KHÁNG CHIẾN

Lúc đầu việc phổ biến chế độ tính công chưa có điều lệ cụ thể, quy định cho từng trường hợp, lúc phổ biến dân công rất phấn khởi và hoan nghênh những cách tính như thế nào thì chưa quy định rõ. Hồi đầu tháng 2 năm 1954 mới có chỉ thị xuống nhưng cũng chưa được phổ biến sâu rộng.

Nhiều điểm thuộc về công thức, quy định tính công chưa rõ rệt, giải thích chưa đầy đủ nên lúc thi hành cũng gặp nhiều trở ngại như:

- Trong chính sách nói 70 kg là một công nhưng lại tùy theo mức trọng tải mà định nên trạm 55 dùng 80 kg, dân công thắc mắc.

- Công người ốm, công thợ chữa xe, y tá, v.v.... tính ra sao.

- Xe công gia hạn tính như thế nào?

Ban, trạm không tổ chức theo dõi thống kê ngay từ đầu nên lúc tính công gặp trở ngại tài liệu không đủ, phải tìm kiếm hoặc như 4 cung Bắc Giang thì 2 cung mất tài liệu phải để cá nhân tự thuật và dân công nhận xét.

Qua quá trình thực hiện việc tính công kháng chiến cho ta thấy việc tính và ghi công kháng chiến là quyền lợi vinh dự của dân công góp phần vào kháng chiến nhưng cũng là một hình thức giáo dục động viên dân công thi đua tăng năng suất.

Nhận rõ ý nghĩa và tác dụng như vậy nên lúc dân công mới nhận nhiệm vụ trạm cần phổ biến mục đích, ý nghĩa của việc tính công kháng chiến. Ban cần hướng dẫn điều lệ, cách tính công cho các trạm. Trạm phải tổ chức việc thống kê theo dõi công của các đơn vị. Sau mỗi chuyến trong những ngày nghỉ kiểm điểm công tác thì tiến hành bình và ghi công cho cá nhân. Việc bình công làm từng A, việc ghi công do cán bộ A ghi chép. Ban chỉ huy cung phải theo dõi sau mỗi chuyến đưa cho trạm duyệt.

Ngoài những kinh nghiệm trên sau đây là một vấn đề đề nghị bổ sung thêm:

1. Công người ốm: Trong điều lệ áp dụng trên tuyên của Hội đồng, người ốm được tính công, nhưng xét ra thì không nên vì tính công, là công đóng góp vào kháng chiến, ngày ốm được bồi dưỡng, chỉ tính vào số ngày đi phục vụ.

2. Công cán bộ: Cán bộ làm việc một ngày tính một công, căn cứ vào tinh thần phục vụ do dân công bình nghị (đi dự hội nghị cũng được tính công).

3. Công y tá, thợ chữa xe: Căn cứ vào tinh thần phục vụ, thái độ công tác làm việc có lương tâm, lúc bình nghị cũng căn cứ cả vào nhận xét của trạm thu quân do dân công bình nghị.

4. Xe công: Xe công nếu cũng tính mỗi ngày một công như công lao động thì không hợp lý, nên công xe chỉ bằng $\frac{1}{2}$ công chính của người (không tính tăng năng suất). Xe công gia hạn cũng được tính công. Xe công cán bộ cũ 40 km tính một công.

5. Cách ghi phiếu: Trước ấy công người và công phương tiện ghi làm một nay cần tách riêng và ghi rõ tên người có xe, người sử dụng.

VI. KẾT LUẬN

Chiến dịch Đông Xuân năm nay lực lượng vận chuyển xe thô ở trung tuyến rất trọng yếu, đã đảm nhiệm $\frac{1}{4}$ tổng số khối lượng vận chuyển, đã đạt được thành tích về năng suất rất cao chưa từng thấy so với các kỳ phục vụ chiến dịch trước hoặc trong khi phục vụ sản xuất ở hậu phương, đã tiết kiệm được nhiều nhân tài, vật lực của nhân dân.

Sở dĩ có được những thành tích như vậy là vì:

1. Đại đa số dân công xe thô thuộc thành phần nông dân lao động, được rèn luyện và giáo dục sau phát động quần chúng, rất phấn khởi với nhiệm vụ phục vụ tiền tuyến nên đã thi đua rất hăng hái để bảo đảm kế hoạch.

2. Hoạt động của xe thô năm nay so với chiến dịch trước cũng có nhiều điều kiện thuận lợi hơn, được hoạt động trên từng chặng đường nhất định, đường xa rất quen thuộc, nên được an tâm phát huy sáng kiến và kinh nghiệm tăng năng suất theo với khả năng của mình.

3. Vấn đề tổ chức của ta trong chiến dịch này tuy còn nhiều khuyết điểm lúc đầu nhưng có nhiều tiến bộ hơn, vấn đề cung độ, lán trú quân, y tế, tiếp liệu, tiếp phẩm cũng được tương đối chu đáo, bảo đảm được vấn đề sức khỏe và phương tiện cho dân công. Do đó tạo thêm điều kiện tốt cho anh em trong phong trào thi đua tăng năng suất.

4. Vấn đề động viên thi đua có nhiều nội dung phong phú, tiến hành kịp thời nên đã luôn luôn khuyến khích và giáo dục tinh thần cố gắng thi đua của dân công.

Tuy vậy còn có những khuyết điểm:

1. Vấn đề tiếp liệu, trả cước phí, lán trại trú quân không được chuẩn bị ngay từ đầu nên có ảnh hưởng tới vấn đề hành quân lộn xộn, hại tới sức khỏe của dân công, kìm hãm năng suất, trong một thời gian trước.

2. Nhận thức của cán bộ khi nhận công tác phụ trách xe thô lúc đầu chưa đánh giá đúng trình độ giác ngộ của dân công nên có hiện tượng ngại khó, sợ sự phản ứng của dân công trong khi làm việc, nên không muốn làm công tác phụ trách

xe thô, nhận thức này chứng tỏ chưa thấy rõ trình độ giác ngộ của dân công sau phát động quần chúng đã nâng cao hơn trước rất nhiều.

3. Đối với vấn đề thời gian phục vụ của dân công, cán bộ không thấy trước vấn đề đặt vấn đề chuẩn bị đa thông tư tưởng cho anh em được chu đáo, nên trong cuộc vận động gia hạn thường khi sát nút với thời hạn của anh em mới đặt vấn đề vận động nên trong khi tiến hành rất lúng túng, bị động.

Kiểm điểm công tác tổ chức và lãnh đạo xe thô của Ban và các trạm đã rút ra được những bài học lớn sau:

1. Trước tiên là phải chú trọng đến việc tiếp đón để nắm vững tình hình tư tưởng của dân công, kiểm điểm quân số và tình hình phương tiện để biết rõ ràng sau này mà sử dụng, vì vậy khi dân công bắt đầu lên tuyến, các trạm phải cử cán bộ đến tiếp nhận, khi thực hiện kế hoạch phải nắm vững vấn đề tổ chức hành quân, vì có hành quân đúng cung độ mới giúp cho trạm nắm vững được thực hiện kế hoạch, đồng thời mới bảo đảm được vấn đề an toàn cho dân công. Muốn tổ chức vấn đề hành quân được chu đáo thì trước tiên phải tổ chức vấn đề cung độ, các trạm trú quân chu đáo, hợp với tình hình sức khỏe và thuận tiện việc ra vào chở quân, mặt khác phải đề cao công tác giáo dục và ghép anh em với kỷ luật hành trú quân chặt chẽ ngay từ đầu.

2. Vấn đề thanh toán cước phí đúng kỳ hạn, các thanh toán, trừ hợp lý sẽ làm cho anh em tin tưởng vào chính sách mà hằng hái tăng năng suất, vì vậy trong quá trình thực hiện kế hoạch, vấn đề tiền để trả cước phí lúc nào cũng phải đủ, cách thanh toán cần có sự hướng dẫn thống nhất làm sao khi thanh toán với anh em vận chuyển nhiều có đủ tiền để bồi dưỡng và tự sửa xe để tăng năng suất, tiền trả chậm, việc trừ nợ khe khắt quá như từ tháng 1 năm 1954 trở về trước làm cho một số anh em trọng tải cao mà không được lĩnh tiền bồi dưỡng sẽ làm cho nghi ngờ, thắc mắc, thiếu tin tưởng vào chính sách, không an tâm để tăng năng suất.

3. Vấn đề tổ chức và động viên thi đua thời gian vừa qua đã có nhiều tác dụng trọng yếu đến việc bảo đảm kế hoạch vận chuyển của xe thô để đẩy mọi mặt vào nề nếp và làm cho anh em phấn khởi với nhiệm vụ, ngay từ đầu cần tổ chức vấn đề thi đua kịp thời, việc lãnh đạo thi đua phải tiến hành từng bước, thời kỳ đầu

vấn đề hành trú quân là trọng yếu, sau khi vào đề cung độ và hành quân đã ổn định thì vấn đề tăng năng suất, bảo đảm quân số là chủ yếu. Trong việc lãnh đạo tăng năng suất tập thể của từng nhóm, từng ban, từng cung và đẩy mạnh phong trào thi đua giữa các địa phương cùng hoạt động trong trạm.

PHẦN PHỤ THÊM

BÁO CÁO TỔNG KẾT XE ĐẠP THỜ

NHỮNG KINH NGHIỆM VỀ PHẦN KỸ THUẬT TRONG VIỆC GIỮ GÌN XE

- Khi đi xe về phải lau chùi ngay và tháo xăm lốp ra phơi.
- Lúc xuống dốc nếu dốc dài thì sau khi đi độ 2, 3 km thì nghỉ một lúc để vành xăm khỏi nóng. Vì vành nóng dễ bị vênh, xăm lốp dễ bị hỏng.
- Dọc đường nghỉ, chống xe không dùng que, gậy mà nên dùng ghé ba chân mà chống, xe không đổ. Nghỉ nên chọn chỗ đất rắn khỏi lún bánh xe.
- Khung xe nên có cái chống từ giữa lên giữa khung để khung được vững, dễ mắc hàng, chở được nhiều.
- Lấy tre cật cứng hoặc sắt tấp từ hai bên hông lên ghi đông bảo vệ phuộc đỡ gãy.
- Làm nan hoa giả hình chữ thập, bằng tre hay gỗ để giữ vành đỡ gãy, lấy dầu lυν bôi vào vành, vành không rỉ, dễ lau chùi.
- Trong vành nên lót lốp ở chân nan hoa thì đỡ hại xăm.
- Lót miếng cao su vào chân van thì nước không ngấm vào xăm.
- Xăm mới nên bơm căng, lúc trời mưa nước không vào.
- Tấp một đường xăm cũ vào bụng xăm mới thì xăm bền hơn.
- Lốp nên quét phía trong một nước nâu hay sơn ta.

MÁY TRƯỜNG HỢP CẤP BÁCH GIẢI QUYẾT DỌC ĐƯỜNG

- Trường hợp xăm hở, dùng miếng vải thấm nước quấn xung quanh chỗ hở, bơm lên có thể tạm đi được.
- Xăm thủng chưa vá được thì buộc hông chỗ xăm thủng bơm lên cũng đi được.

- Khung gậy lấy tre hoặc gỗ luồn vào trong ruột khung làm nong lấy tre gỗ táp ngoài có thể tạm đi được.

CẢI TIẾN KỸ THUẬT, TĂNG NĂNG SUẤT

- Đi đôi với việc giữ gìn xe, thời gian qua cũng rút ra được nhiều sáng kiến cải tiến kỹ thuật, tăng năng suất. Sau đây là một số kinh nghiệm:

+ Cọc dọc nếu dài quá hoặc ngắn quá khó đẩy nên vừa phải đặt tay lên đầu cọc vì tay vừa ngay với vai. Buộc cọc dọc nên tháo yên ra để buộc được thẳng và vận xe dễ đẩy. Không tháo yên thì bước không thẳng, dễ bị vênh đuôi cá, yên dễ bị rách mà dây không khỏe.

+ Tay ngai buộc vừa tầm người, cao hoặc thấp sẽ mỏi tay, khó đi lại, ngắn quá sẽ phải vươn mình ra đằng trước mỗi lưng, chóng mệt.

+ Đầu dốc lên, ghé vai vào cọc dọc tay, tay nắm vào pooc-to-ba-ga nâng lên thì hay đẩy được nhẹ hơn, người đẩy hộ thì buộc dây kéo trước hoặc dùng cái gậy có mấu dí vào xe mà đùn như vậy người được thẳng đỡ vất vả. Dốc ngắn nên đẩy nhanh lấy đà lên.

+ Má phanh muốn được bền nên lấy lớp cao su đen còn có vải cắt ra, lắp vào thì cho phía cạnh cọ vai vào vành. Dùng dây phanh này được bền. Không nên chạm cao su vào vành không đều dễ bị vênh vành..

THÀNH TÍCH PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ CỦA VẬN TẢI XE ĐẠP VIỆT BẮC

Đợt	Xe đạp	Ngày phục vụ cá nhân	Tổng số nhật công
Đợt I	2.598	147	381.806
Đợt II	941	125	117.625
Đợt III	2.088	68	141.984

Nhật công: 641.515

Tăng năng suất: 13.620.

Tổng cộng: 655.135

Tỷ lệ ốm: 11,3%.

Tỷ lệ hỏng: 0,8%.

Bị oanh tạc: 107 chiếc.

TRỌNG TẢI BÌNH QUÂN

- Đường khó đi nhiều đèo dốc cao 71 cân sau lên tới 82 cân.
- Đường ít dốc tương đối dễ đi 92 cân sau lên tới 109 cân.
- Đường ít dốc thường và trung bình 79 cân sau lên tới 103 cân.
- Cá nhân trọng tải nhất tuyến:

+ Anh Cừ cung 21 Thái Nguyên: 287 cân.

+ Anh Thắng cung 1 Phú Thọ: 296 cân.

+ Anh Hàm cung 1 Phú Thọ: 303 cân.

+ Lúc đầu cá nhân đột xuất: 130 cân.

- Trọng tải được: 293.883.818 tấn, cây số

+ Chiếm: 24% tổng số vận chuyển.

+ Ô tô: 75% tổng số vận chuyển.

+ Dân công bộ 1% tổng số vận chuyển.

- Khen thưởng: Huân chương 19 cá nhân 2 đơn vị (1 Thái Nguyên, 1 Phú Thọ).

+ 196 bằng khen.

+ 1.147 giấy khen.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, phòng Đơn vị trực thuộc Khu Tự trị Việt Bắc, hồ sơ 1403, tờ 01-18

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN

Công văn số 491TC/KT ngày 5/8/1954 của Vụ Kế toán - Bộ Tài chính về việc sử dụng chiến lợi phẩm ở Điện Biên Phủ

BỘ TÀI CHÍNH
VỤ KẾ TOÁN
Số 491 TC/KT
TÝ: v/v C.T.P. ở Điện
Biên Phủ

VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA
Độc lập Tự do Hạnh phúc

BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH
Kính gửi Ông Chủ tịch Ủy ban hành chính tỉnh LAI CHAU

Để kịp thời sử dụng chiến lợi phẩm ở Điện Biên Phủ nhất là các loại quần áo, chăn, màn, túi nội dụng, tránh để lâu hỏng nát, Bộ có ý kiến giải quyết như sau:

1/ Sở kho thóc Trung ương sẽ có một đoàn xe chở hàng lên huyện Thuận Giao, nhận dịp khi quay trở về, đoàn xe có thể cho giúp cho nhân dân địa phương về các tỉnh Yên Bái, Tuyên Quang tiêu thụ sản phẩm chiến lợi phẩm do Ban thu thập hàng đã giao sang.

2/ Những thứ còn lại Ủy ban cho kiểm kê:

a) Loại nào thuộc các ngành Giao thông, Ban điện, Y tế thì giao cho các ngành ấy như đã quy định.

b) Về các loại khác thì nào tương đối tốt có thể cấp phát cho các cơ quan thì cấp và trừ vào kinh phí của cơ quan đó hoặc ban lấy tiền nộp công quỹ.

c) Những thứ nào không thể bán được thì giao hết cho các huyện phân phát ngay cho những đồng bào nghèo, thiếu mặc, không nên để lâu hỏng nát, lãng phí vì không đủ điều kiện bảo đảm chu đáo.

Sở lượng giao sang Hậu Giang, phân phát cho các cơ quan, phân phát cho nhân dân, Ủy ban sẽ làm thông kê chi tiết và báo cáo Bộ rõ.

Ngày 5 tháng 8 năm 1954
T.L. BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH
PHÓ GIÁM ĐỐC VỤ KẾ TOÁN

SƠ LƯỢC KINH GIẢI:
Ủy ban Khu Tây Bắc (Khu T.C.).
Nếu Khu cần dùng những thứ gì để cấp phát thì chỉ thị ngay cho Lai Châu giữ lại đồng thời có thể phối hợp trong dịp vận chuyển này.

Số: 491TC/KT
V/v C.L.P ở Điện Biên Phủ

BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH

Kính gửi: Ông Chủ tịch UBHC tỉnh Lai Châu

Để kịp thời sử dụng chiến lợi phẩm ở Điện Biên Phủ nhất là các loại quần áo, chăn màn, dù nói chung, tránh để lâu hỏng nát, Bộ có ý kiến giải quyết như sau:

1/ Sở Kho thóc Trung ương sẽ có một đoàn xe chở hàng lên huyện Tuần Giáo, nhân dịp khi quay trở về, đoàn xe có thể chở giúp cho Mậu dịch để chuyển về các tỉnh Yên Bái, Tuyên Quang tiêu thụ số chiến lợi phẩm do Ban Thu thập đã giao sang.

2/ Những thứ còn lại Ủy ban cho kiểm kê:

a) Loại nào thuộc các ngành Giao thông, Bưu điện, Y tế thì giao cho các ngành ấy như đã quy định.

b) Về các loại khác, thứ nào tương đối tốt có thể cấp phát cho các cơ quan thì cấp và trừ vào kinh phí của cơ quan đó hoặc bán lấy tiền nộp công quỹ.

c) Những thứ nào không thể bán được thì giao hết cho các huyện phân phát ngay cho những đồng bào nghèo, thiếu mặc, không nên để lâu hỏng nát, lãng phí vì không đủ điều kiện bảo đảm chu đáo.

Số lượng giao sang Mậu dịch, cấp phát cho các cơ quan, phân phát cho nhân dân, Ủy ban sẽ làm thống kê chi tiết và báo cáo Bộ rõ./.

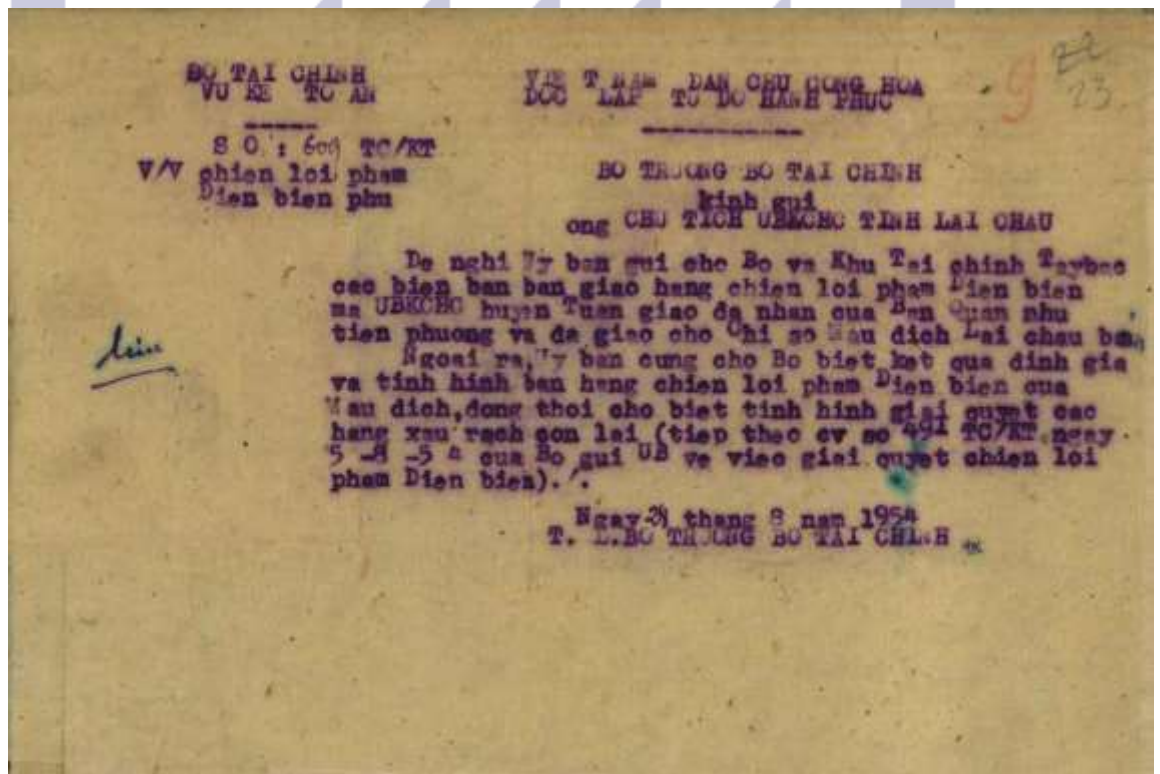
SAO LỤC KÍNH GỬI
UBKCHC Khu Tây Bắc (Khu T.C).
Nếu Khu cần dùng những thứ gì để cấp phát thì chỉ thị ngay cho Lai Châu giữ lại đồng thời có thể phối hợp trong dịp vận chuyển này./.

Ngày 5 tháng 8 năm 1954

TL BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH
PHÓ GIÁM ĐỐC VỤ KẾ TOÁN

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Tài chính, hồ sơ 10694, tờ 22

**Công văn số 609TC/KT ngày 28/8/1954 của Vụ Kế toán - Bộ Tài chính
v/v chiến lợi phẩm Điện Biên Phủ.**



VĂN THƯ LƯU TRỮ VN

BỘ TÀI CHÍNH
VỤ KẾ TOÁN

VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 609TC/KT
V/v chiến lợi phẩm
Điện Biên Phủ

BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH

Kính gửi: Ông Chủ tịch UBHC tỉnh Lai Châu

Đề nghị Ủy ban gửi cho Bộ và Khu Tài chính Tây Bắc các biên bản bàn giao hàng chiến lợi phẩm Điện Biên mà UBKCHC huyện Tuần Giáo đã nhận của Ban Quân nhu tiền phương và đã giao cho Chi sở Mậu dịch Lai Châu bán.

Ngoài ra, Ủy ban cũng cho Bộ biết kết quả định giá Mậu dịch, đồng thời cho biết tình hình giải quyết các hàng xấu rách còn lại (tiếp theo công văn số 491TC/KT ngày 5/8/1954 của Bộ gửi Ủy ban về việc giải quyết chiến lợi phẩm Điện Biên)./.

Ngày 28 tháng 8 năm 1954

TL BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Tài chính, hồ sơ 10694, tờ 23

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN

**Công văn số 4324/OTL-TF ngày 27/11/1954 của Cục Quân nhu
về việc thanh toán tiền thực phẩm của Chiến dịch Điện Biên Phủ.**

VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA
độc lập - tự do - hạnh phúc

CỤC QUÂN NHU
Số 4324 /OTL-TF
Trích yếu:
Về việc thanh toán tiền thực phẩm của Chiến dịch Điện Biên Phủ

Ngày 27 tháng 11 năm 54
CỤC THƯƠNG CỤC QUÂN NHU
Kính gửi
ÔNG CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG QUẢN LÝ MẶT TRÁN
TRUNG ƯƠNG

1- Trong Chiến dịch Điện Biên Phủ, chúng tôi đã nhận của Hội đồng: Múi là: 263.537kg200
nhưng sau khi kết thúc Chiến dịch chúng tôi đã giao lại cho địa phương và các Chi đoàn Mặt trận Lai Châu:

* Hoàng thành, Hạng cũm	3.400kg
* Hạng - tawos	9.810,
* Hạng Khu Hu	128,
* Thuận - giếc	7.000,
Cong	20.336kg

Hội chiếu:
* Tổng số nhận của Hội đồng: 263.537kg200
* Đã trả Mặt trận: 20.336,
Thực nhận của Hội đồng: 243.201kg200

Số muối này chúng tôi sẽ xin lưu ký của Bộ Tài chính để thanh toán trả Hội đồng bằng hiện vật.

2- Tổng số thực phẩm huy động trong Chiến dịch kể cả muối trị giá là: 1.792.031.740đ (một ngàn bảy trăm chín mươi hai triệu, ba trăm ba mươi lăm ngàn đồng)

Số tiền thực phẩm trên chúng tôi sẽ thanh toán như sau:

-Fan Múi huy động sẽ trả bằng hiện vật cho Hội đồng (như ở trên đã trình bày rồi)	500.720.680đ
-Đo tương giá cho Mặt trận Lai Châu khi kết thúc: 6.929kg x 1.000đ	7.621.900,
-Đa kho - nt- 45 x 2.000đ	90.000,
-Đường - nt- 17 x 2.000đ	37.400,
-Là gạo nếp, Phú Yên, Sơn La nhận	
- 5 con trâu = 315kg	566.500,
- 1 - = 40,	44.000,
- 1 - bò = 40,	58.000,
-Thương hàng là nhận 7 con lợn = 130kg5	349.950,

...2

9
-3-

1 con trâu = 50kg	55.000đ
8 - = 710,	781.000,
2 - = 2.033,	2.236.200,
C - = 2.353,	2.588.300,
Mặt trận Sơn La nhận	
muối, là = 1.151kg	1.362.150,
Tổng cộng	516.511.130đ

* Thực phẩm: 1.792.031.740đ
* Đã hoàn lại và kể cả: 516.511.130đ
* Hội đồng: 1.275.520.610đ

Số tiền này chúng tôi sẽ xin trình báo Hội đồng Ngân hàng để thanh toán.

Hội đồng xin kính gửi của Bộ Tài chính để dùng.

CỤC THƯƠNG CỤC QUÂN NHU
Hôm

CỤC QUÂN NHU

*

Ngày 27 tháng 11 năm 1954

Số: 4324/OTL-TF

V/v thanh toán tiền thực phẩm
của Chiến dịch Điện Biên Phủ

CỤC TRƯỞNG CỤC QUÂN NHU

Kính gửi:

**ÔNG CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG CUNG CẤP MẶT TRẬN
TRUNG ƯƠNG**

1. Trong Chiến dịch Điện Biên Phủ, chúng tôi đã nhận của Hội đồng: Muối là: 263.537kg200

Nhưng sau khi kết thúc Chiến dịch, chúng tôi đã giao lại cho địa phương và các Chi điểm Mậu dịch Lai Châu:

- Mường Thanh, Hồng Cúm:	3.400kg
- Nà tấu:	9.810kg
- Nam Khu Hu	126kg
- Tuần giáo:	<u>7.000kg</u>
Cộng	20.336kg

Đối chiếu:

- Tổng số nhận của Hội đồng:	263.537kg200
- Đã trả Mậu dịch:	20.336kg
Thực nhận của Hội đồng:	243.201kg200

Số muối này chúng tôi sẽ xin lưu ký của Bộ Tài chính để thanh toán trả Hội đồng bằng hiện vật.

2. Tổng số thực phẩm huy động trong Chiến dịch kể cả muối trị giá là: 1.792.031.740 đồng Ngân hàng (một ngàn bảy trăm chín mươi hai triệu, ba mươi mốt ngàn, bảy trăm bốn mươi đồng Ngân hàng).

Số tiền thực phẩm trên chúng tôi sẽ thanh toán như sau:

- Phần muối huy động sẽ trả bằng hiện vật cho Hội 500.720.680đ

đồng (như ở trên đã trình bày)

- Đổ tương giao cho Mậu dịch Lai Châu khi kết thúc:	7.621.900đ
6.929kg x 1.100đ	
- Cá kho 45 x 2.000đ	90.000đ
- Đường 17 x 2000đ	37.400đ
- Xã Độc Lập, Phú yênPhú YÊN, Sơn La nhận	
+ 5 con trâu = 515 kg	566.500đ
+ 1 con trâu = 40 kg	44.000đ
+ 1 con bò = 40 kg	58.000đ
- Thương Bằng La nhận 7 con lợn = 130 kg 5	349.950đ
- Xã Văn Yên, Yên Bái 1 con trâu = 50 kg	55.000đ
- Xã Chân Thịnh Yên Bái 8 con trâu = 710 kg	781.000đ
- Xã Chân Thịnh Yên Bái 22 con trâu = 2.033 kg	2.236.300đ
- Thương Bằng La 30 con trâu = 2.353kg	2.588.300đ
- Ông Lê Tư cửa hàng Mậu dịch Sơn La nhận của	
E.151: đỗ xanh, đỗ tương, lạc = 1.151 kg	1.362.150đ
Tổng cộng	516.511.130đ
<u>Đối chiếu:</u>	
- Tổng số tiền huy động thực phẩm:	1.792.031.740đ
- Tổng số tiền thực phẩm đã hoàn lại và kể cả tiền	516.511.130đ
muối trả bằng tiền	
Còn nợ lại Hội đồng	1.275.520.610đ

Số tiền nợ trên chúng tôi sẽ xin kinh phí của Bộ Tài chính để trang trải rút với Hội đồng.

KT CỤC TRƯỞNG CỤC QUÂN NHU
(Đã ký và đóng dấu)

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Tài chính, hồ sơ 9064, tờ 3 - 4

**Công văn số 4564/OTL-TF ngày 27/11/1954 của Cục Quân nhu về việc
đề nghị Bộ Tài chính chuẩn cho Sở Kho thóc được xuất số gạo chênh lệch,
thanh toán cho Chiến dịch Điện Biên Phủ.**

HỘ QUỐC PHÒNG T.T.L.
 TỔNG CỤC QUÂN CẤP
CỤC QUÂN NHU
 *
 Số 4564/OTL-TF
 Trình yếu

VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA
 độc lập - tự do - hạnh phúc
 Ngày 27 tháng 11 năm 54
 CỤC TRƯỞNG CỤC QUÂN NHU
 Kính gửi
 CNG BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH

Hiện nay chúng tôi còn nợ Sở Kho thóc và Sở Mậu dịch :
 *-Gạo nếp : 12.289.931kg quy ra gạo tẻ là 11.287.235kg
 *-Thóc : 44.883,
 *-Muối : 263.537kg200
 Số gạo thóc muối trên chúng tôi nhận để sử dụng như sau :
 Tại kho năm 1953
 *-Kế hoạch Tiêu fi (MT.II3) 121.332kg tẻ 15.647kg thóc
 *-Kế hoạch Điện Biên fu nhận 1.058.757, 18.996kg
 Tổng cộng năm 1953 1.180.089kg 34.643kg thóc
 và 18.996kg muối
 Tại kho năm 1954 :
 *-Kế hoạch Điện Biên fu 6
 tháng đầu năm 1954 : 10.107.146kg tẻ 9.740kg thóc
 và 244.541kg muối
 Trong sơ biên nhận trên chúng tôi đã thanh toán với Kho thóc
 như sau :
 *-Ngày 20-8 thanh toán trả bằng công văn số
 3183-OTL là : 5.772.200kg tẻ
 *-Kết thúc hiện dịch Điện biên ban giao
 lại bằng hiện vật cho địa phương công văn số
 3961-OTL ngày 27-10-54 302.811,
 *-Trả lại Trại 604 ghi nợ 2 lần, công văn
 số 3976-OTL ngày 27-10-54 424,
 *-Ông Loát-van-Yen Chi số lại châu nhận 10.000,
 *-Hoàn trả lại Sở Kho thóc bằng lương
 phiếu do Kho Trại Ban QNTF đã cấp 124.055,
 Tổng cộng số gạo tẻ trả lại 6.109.520kg
 *-Kết thúc chiến dịch trả lại muối cho địa phương và Chi diện
 Mậu dịch lại châu công văn số báo số 4324/OTL ngày 16-11-54
 Như vậy đối chiếu với Kho thóc và Mậu dịch chúng tôi còn nợ :
 ...2 quy định của
 ng lkg gạo tẻ do
 thóc được xuất số ga
 liên dịch Điện biên

KT CỤC TRƯỞNG CỤC QUÂN NHU


CỤC QUÂN NHU

*

Số: 4564/OTL-TF

Ngày 27 tháng 11 năm 1954

CỤC TRƯỞNG CỤC QUÂN NHU

Kính gửi:

ÔNG BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH

Hiện nay, chúng tôi còn nợ Sở Kho thóc và Sở Mậu dịch:

- Gạo nếp: 12.289.931kg quy ra gạo tẻ là 11.287.235kg

- Thóc: 44.383kg

- Muối: 263.537kg200

Số gạo, thóc, muối trên chúng tôi nhận để sử dụng như sau:

Tài khóa năm 1953:

- Kế hoạch tiêu phí (MT.Y13) 121.332kg tẻ 15.647kg thóc

- Kế hoạch Điện Biên Phủ nhận 1.058.757kg tẻ 18.996kg thóc

Tổng cộng năm 1953 1.180.089 kg 34.643kg thóc và 18.996kg

muối.

Tài khóa năm 1954:

- Kế hoạch Điện Biên Phủ 6 tháng đầu năm 1954: 10.107.146kg tẻ 9.740kg thóc và 244.541kg muối.

Trong số biên nhận trên chúng tôi đã thanh toán với Kho thóc như sau:

- Ngày 20/8 thanh toán trả bằng Công văn số 3183-OTL

là: 5.772.200kg tẻ

- Kết thúc Chiến dịch Điện Biên Phủ bàn giao lại bằng

hiện vật cho địa phương công văn số 3961.OTL ngày

27/10/1954 302.841,

- Trả lại Trạm 60A ghi nợ 2 lần, Công văn số 3976.OTL

ngày 27/10/1954 424,

- Ông Lò Văn Yên Chi sở Lai Châu nhận 10.000,

- Hoàn trả lại Sở Kho thóc bằng những lương phiếu do

Kho Trại Ban QNTF đã cấp

124.055,

Tổng cộng số gạo tẻ trả lại

6.109.520kg

Kết thúc chiến dịch trả lại muối cho địa phương và Chi điểm Mậu dịch Lai Châu Công văn sở báo số 4324/OTL ngày 6/11/1954.

Như vậy, đối chiếu với Kho thóc và Mậu dịch chúng tôi còn nợ:

NHẬP	Gạo	Thóc	Muối
- Năm 1953 đã nhận	1.180.089 kg	34.643kg	18.996kg
- Năm 1954 đã nhận	10.107.146kg	9.740kg	244.541kg
	11.287.235kg	44.383kg	263.537kg
Đã xuất trả Kho thóc và Mậu dịch (như trên đã trình bày)	6.109.520kg		20.336kg
Thực còn nợ	5.177.715kg	44.383kg	243.201kg

Số gạo, thóc, muối còn nợ lại chúng tôi sẽ gửi trả thêm Sở Kho thóc và Mậu dịch (trích Ngân sách năm 1954) là:

- Gạo tẻ: 542.500kg quy ra thóc: 875.000kg

- Muối: 224.205 kg

Phân tích ở những địa điểm sau đây:

Phần gạo		Phần muối	
Địa điểm	Kilo thóc	Địa điểm	Kilo muối
- Hồng Quảng	65.000kg	- Bắc Giang	8.000kg
- Bắc Ninh	70.000	- Thái Nguyên	13.000
- Tuyên Quang	130.000	- Tuyên Quang	44.000
- Yên Bái	70.000	- Vĩnh Phúc	5.000
- Sơn La	100.000	- Yên Bái	6.000
- Hòa Bình	90.000	- Lào Cai	3.000

- Ninh Bình	280.000	- Lai Châu	16.000
- Hà Nam	70.000	- Sơn La	14.000
Cộng	875.000kg	- Hòa Bình	3.000
Quy ra gạo 542.500kg		- Ninh Bình	20.000
		- Thanh Hóa	42.000
		- Nghệ An	4.000
		- Hà Tĩnh	38.000
		- Quảng Bình	8.000
		Cộng	224.205kg

Để có thể thanh toán dứt khoát với Sở Kho thóc và Mậu dịch trân trọng đề nghị Bộ chuẩn cấp kinh phí thêm cho Cục Quân Nhu:

- Ngân sách 1953: 1.180.089kg tẻ - 34.643kg thóc - 18.996kg muối

- Ngân sách 1954: 3.455.126kg tẻ - 9.740kg thóc

Cộng: 4.635.215kg tẻ 44.383 kg thóc 18.996kg muối

Ngoài ra trong Chiến dịch Điện Biên có tình trạng là huy động cả gạo nếp lẫn gạo tẻ:

- Gạo nếp và tẻ: 12.289.931 kg

- Quy ra gạo tẻ: 11.287.235

Chênh lệch: 1.002.696kg

Số chênh lệch này chúng tôi đã thi hành theo quy định của Trung ương cấp cho bộ đội 1kg200 nếp trị giá bằng 1kg gạo tẻ do đó cũng trân trọng đề nghị Bộ chuẩn cho Sở kho thóc được xuất số gạo chênh lệch trên, thanh toán dứt khoát cho Chiến dịch Điện Biên Phủ và tiện việc khóa sổ cuối năm.

KT CỤC TRƯỞNG CỤC QUÂN NHU

(Đã ký và đóng dấu)

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Tài chính, hồ sơ 9064, tờ 5 - 7

**Báo cáo số 5045/OTL-TF ngày 24/12/1954 của Cục Quân Nhu
về thanh toán toàn bộ Chiến dịch Điện Biên Phủ.**

CỤC QUÂN NHU

Số báo cáo: 5045/OTL-TF

Thạch Yên:

VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Ngày 24 tháng 12 năm 54

BÁO CÁO

TRẠNG TÀI TOÀN BỘ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

Trong Chiến dịch Điện Biên Phủ, đã huy động và tiêu lương các loại thực phẩm, gạo, muối, thuốc súng và tiền, Cục Quân Nhu đã phân phối cho toàn quân tham gia Chiến dịch như sau:

I- PHÂN THƯỞNG GẠO NHU

	Thóc	Gạo	Muối
*Huy động	44.383kg	13.827.960kg	263.537kg
*Thưc sử dụng	41.719	11.838.128	227.031
Còn lại	2.664kg	1.989.832kg	36.506kg
Hiện tại	2.664kg	303.841	20.336
Tồn thất	2.664kg	886.991kg	16.170kg

Nhu yếu tố là hao hụt trong chiến đấu: Thóc: 60
 *Thóc: 55 của tổng số nhập: 44.383kg
 *Gạo: 75
 *Muối: 6,15

II- PHÂN THƯỞNG PHÂN

	Thóc	Gạo	Muối
Thóc, rau khô huy động	821.330kg	tiền: 1.291.110.000đ	
đã sử dụng	797.944	1.230.806.710đ	
Còn lại	23.386kg	40.223.289đ	
Thóc và gạo cho phân phối	14.013kg	25.790.150đ	
Thóc và gạo cho phân phối	1.291.110kg	24.513.900đ	
Ty là hao hụt: 1,15 của tổng số huy động 821.330kg.			

III- PHÂN TÀI CHÍNH

1- Tiền Ngân hàng

	Thóc	Gạo	Muối
*Thóc	1.272.815.943đ		
*Gạo	1.271.557.839đ		
Hợp Ngân hàng	1.238.130đ		
Tồn thất	1.224.710đ		
	33.400đ		

Tình hình chung

Về mặt thanh toán toàn bộ Chiến dịch, Cục Quân Nhu đã thành lập một kho tiền cho tất cả các đơn vị chiến đấu, và cơ quan Mặt Trận Bộ. Hiện nay đang tiếp tục thanh toán đối với các đơn vị ngoài Ngân sách và như sau đặc biệt là Cục Quân Nhu tiền lương đã trả nộp ở tiền lương.

Hiện và phân gạo, muối, tiền thất lạc đối với Bộ Tài chính, Bộ Kho thóc và phân phối, Cục Quân Nhu đã đang vận chuyển toàn bộ kho thóc và ghi sổ như kinh lý được nộp ở hậu phương.

Ngày 24 tháng 12 năm 1954

-2-

báo cáo chi tiết kèm theo

ANH THƯỞNG TOÀN

đã dịch báo cáo số 2 tại kho

o Tài chính cấp kinh lý
gạo, 31.611kg thóc và
1.996kg muối.

h trước Ngân sách của Cục

155/OTL: 5.772.500kg gạo
564/OTL: 542.500,
CĐ do các

337.320,
6.652.000kg

Cung cấp Mặt trận đã trình

4/OTL 1a: 221.305kg
Cung cấp: 20.136,
264.541kg

anh toán là:

* 31.611kg thóc (18.996kg
9.750,
4364/OTL gửi kèm

thanh toán 1 quỹ ra gạo
h lý từ vào Ngân sách 1954
h lý 34.50 Tài chính đã rút

o, Cục Quân Nhu đã chuyển
lên đang tiến hành quyết toán
g công số 4324/OTL gửi kèm.

CỤC QUÂN NHU

*

Số: 5045/OTL-TF

BÁO CÁO

THANH TOÁN TOÀN BỘ CHIẾN DỊCH

ĐIỆN BIÊN PHỦ

Trong Chiến dịch Điện Biên phủ, đã huy động ra tiền phương các loại: thóc, gạo, muối, thực phẩm và tiền, Cục Quân Nhu đã phân phối cho toàn quân tham dự Chiến dịch như sau:

I. PHẦN THÓC GẠO MUỐI

	Thóc	Gạo	Muối	
- Huy động	44.383kg	13.027.960kg	263.537kg ²	Có thống kê
- Thực sử dụng	41.719kg	11.838.128	227.031	chi tiết kèm
Còn lại	2.664kg	1.189.832kg	36.506kg	
Hoàn trả KT, MD		302.841	20.336	
Tồn thất	2.664kg	886.991kg	16.170kg	

Như vậy, tỷ lệ hao hụt trong Chiến dịch là: Thóc 6%

- Thóc: 6% của tổng số nhập: 44.383kg

- Gạo: 7% 13.127.960kg

- Muối: 6,1% 263.537kg

II. PHẦN THỰC PHẨM

Thịt, rau, khô huy động 821.330kg tiền 1.291.310.060đ

Đã sử dụng 797.924 1.250.886.710

Còn lại: 40.423.350

Thịt cá giao cho Mậu dịch 14.013kg 15.790.450đ

Thịt, cá, rau khô tồn thất: 9.393kg 24.633.900đ

Tỷ lệ hao hụt: 1,1% của tổng số huy động 821.330kg.

III. PHẦN TÀI CHÍNH

A. Tiền Ngân hàng

Thu: 1.272.815.949đ (báo cáo chi tiết kèm theo)

Chi: 1.271.557.839

1.238.110đ

Nộp Ngân hàng: 1.224.710

Tồn thất 33.400đ

B. Tiền Đông dương

- Thu 1.684.383đ (báo cáo chi tiết kèm theo)

- Chi 1.684.145

Tồn thất 238đ

KẾT QUẢ CÔNG VIỆC TIẾN HÀNH THANH TOÁN

Phần thóc, gạo, muối huy động cho chiến dịch bao gồm cả hai tài khóa 1953 và 1954.

Tách riêng tài khóa năm 1953 để xin Bộ Tài chính cấp kinh phí trang trải với Sở Kho thóc: 1.180.089kg gạo tẻ, 34.634kg thóc và 18.996kg muối.

Phần gạo: Năm 1954 Sở còn nợ đã tính trong Ngân sách của Cục Quân nhu trang trải:

- Ngày 20.8 thanh toán bằng Công văn số 3183/OTL: 5.772.200kg tẻ
- Ngày 27.11 thanh toán bằng Công văn số 4564/OTL: 542.500kg tẻ
- Hoàn trả Sở Kho thóc khi kết thúc chiến dịch do các địa phương Lai Châu, Sơn La ký nhận 337.320kg tẻ

Tổng cộng 6.652.020kg

Phần muối: Năm 1954, số nợ Hội đồng Cung cấp Mặt trận đã trích Ngân sách trang trải:

- Ngày 27.11 thanh toán bằng Công văn số 4564/OTL là 224.205kg
 - Giao trả khi kết thúc Chiến dịch tại địa phương 20.336kg
- 244.541kg

Như vậy, tổng số còn nợ lại chưa thanh toán là:

Ngân sách năm 1953: 1.180.089kg gạo tẻ: 34.643kg thóc 18.996kg

Ngân sách năm 1954: 3.455.126kg gạo tẻ: 9.740kg thóc

Phần thuyết minh cần kể xin xem Công văn số 4564/OTL gửi kèm.

Phần thực phẩm: Số thực phẩm trị giá thành tiền (quy ra gạo theo giá Chiến dịch) xin Bộ Tài cấp kinh phí trừ vào Ngân sách năm 1954 là 1.275.520.610đ (hồi Chiến dịch kinh phí 1954 Bộ Tài chính đã rút một phần tiền thức ăn của Cục Quân nhu).

Phần cấp phát cho bộ đội ở Chiến dịch, Cục Quân nhu đã chuyển sang cấp kinh phí chính thức cho bộ đội hiện đang tiến hành quyết toán cho các đơn vị.

Phần thanh toán cần kể xin xem Công văn số 4324/OTL gửi kèm.

Tình hình chung

Về mặt thanh quyết toán cho Chiến dịch, Cục Quân Nhu đã thanh toán dứt khoát cho tất cả các đơn vị chủ lực, và cơ quan Mặt trận Bộ. Hiện nay đang tiếp tục thanh toán đòi nợ các đơn vị ngoài Ngân sách vì nhu cầu đặc biệt mà Ban Quân nhu tiền phương đã phải cấp ở tiền phương.

Riêng về phần gạo, muối, tiền thực phẩm đối với Bộ Tài chính, Sở Kho thóc và Mậu dịch, Cục Quân nhu đã công văn thanh toán dứt khoát và ghi sổ như kinh phí được cấp ở hậu phương./.

Ngày 24 tháng 12 năm 1954
(đã ký và đóng dấu)

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Tài chính, hồ sơ 9064, tờ 1 - 2

Báo cáo ngày 24/12/1954 của Cục Quân Nhu về tình hình tài chính trong Chiến dịch Điện Biên Phủ.

15

 BỘ QUỐC PHÒNG T.T.L.
TỔNG CỤC QUÂN CẤP

CỤC QUÂN NHU

Số _____/OTL-TF
Trích yếu :

VIỆT NAM DÂN CHỦ CÔNG HÒA
độc lập - tự do - hạnh phúc

Ngày _____ tháng _____ năm _____

BÁO CÁO

TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH TRONG CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

A- TÌNH HÌNH TIỀN NGÂN HÀNG :

THU:	*- Nhận của Cục	1.139.394.700đ
	*- Đặc tập thu	2.745.570,
	*- Tam thu thực phẩm	106.078.779,
	*- Tam thu tiền gửi	24.596.900,
		1.272.815.949đ
	Cong thu	
CHI:	*- Đáp ứng fi cho d/vi	1.020.039.190,
	*- Tam ứng	251.518.649,
	*- Tôn thất	33.400,
	*- Hết Ngân hàng	1.224.710,
		1.272.815.949,
	Cong chi	
	Đôi chiếu	000

B*- TIỀN ĐỒNG DƯƠNG :

THU	*- Đối tiền Ngân hàng	67.834đ
	*- Vay của S.148	903.045,
	*- Tam thu	8.828,
	*- Tập thu	704.676,
		1.684.383đ
	Cong thu	
CHI :	*- Tam ứng cho đơn vị	1.684.145đ
	*- Tôn thất	238,
		1.684.383,
	Cong chi	
	Đôi chiếu	000

Ngày 14 tháng 1 năm 1954



[Signature]

CỤC QUÂN NHU

BÁO CÁO

TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH TRONG CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

A. TÌNH HÌNH TIỀN NGÂN HÀNG

THU: - Nhận của Cục	1.139.394.700đ	
- Đã tạm thu	2.745.570đ	
- Tạm thu thực phẩm	106.078.779đ	
- Tạm thu tiền gửi	<u>24.596.900đ</u>	
Cộng thu		1.272.815.949đ
CHI: - Cấp kinh phí cho đơn vị	1.020.039.190đ	
- Tạm ứng	251.518.649đ	
- Tổn thất	33.400đ	
- Nộp Ngân hàng	<u>1.224.710đ</u>	
Cộng chi		<u>1.272.815.949đ</u>
Đối chiếu		000đ

B. TIỀN ĐÔNG DƯƠNG

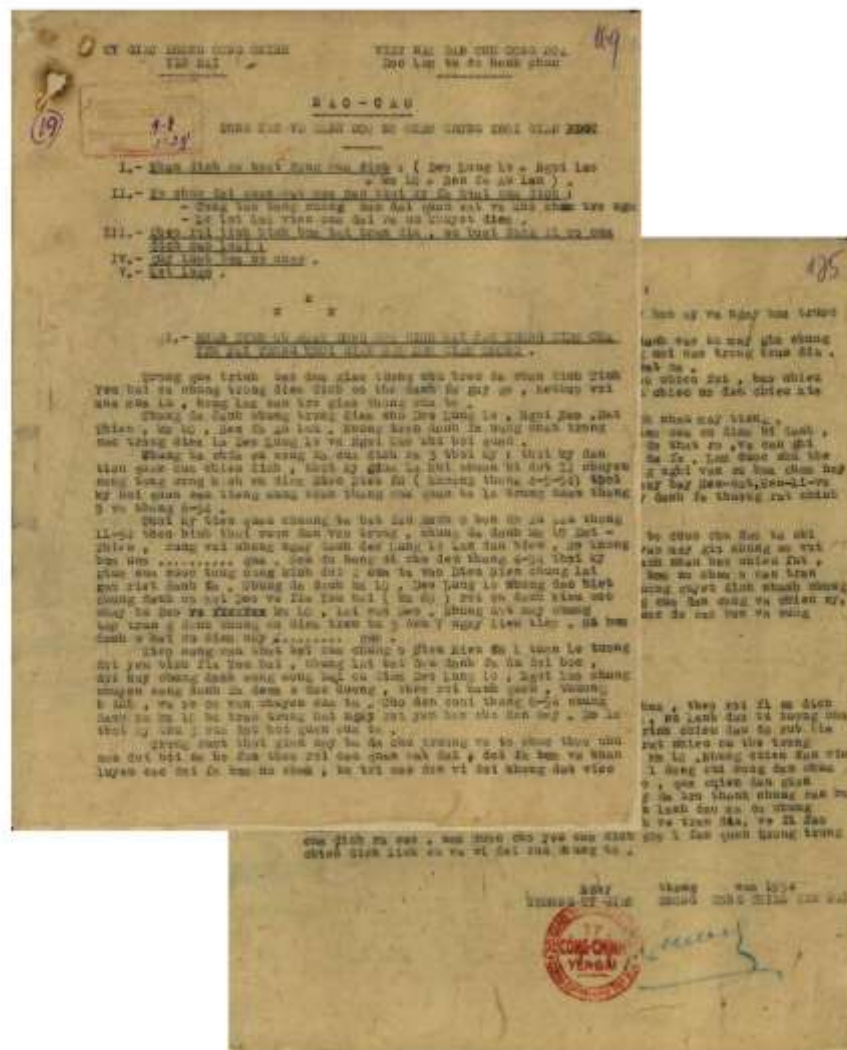
THU: - Đổi tiền Ngân hàng	67.834đ	
- Vay của E.148	903.045đ	
- Tạm thu	8.828đ	
- Tạm thu	<u>704.676đ</u>	
Cộng thu		1.684.383đ
CHI: - Tạm ứng cho đơn vị	1.684.145đ	
- Tổn thất	238đ	
Cộng chi		<u>1.684.383đ</u>
Đối chiếu		000đ

Ngày 24 tháng 12 năm 1954

(đã ký và đóng dấu)

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Tài chính, hồ sơ 9064, tờ 15

50. Báo cáo của Ty Giao thông công chính Yên Bái tổng kết về đánh bom nổ chậm trong thời gian bảo đảm giao thông năm 1954



BÁO CÁO

TỔNG KẾT VỀ ĐÁNH BOM NỔ CHẬM TRONG THỜI GIAN

BẢO ĐẢM GIAO THÔNG

- I. Nhận định sự hoạt động của địch: (Đèo Lũng Lô + Ngòi Lao + km 10 + Bến phà Âu Lâu).
- II. Tổ chức đài quan sát của các thời kỳ phá hoại của địch:
 - Công tác tăng cường các đài quan sát và khó khăn trở ngại
 - Lễ lối làm việc của đài và ưu khuyết điểm.
- III. Theo dõi tình hình bom tại trận địa, sự hoạt động phi cơ của địch các loại
- IV. Quy luật bom nổ chậm
- V. Kết luận

I. NHẬN ĐỊNH SỰ HOẠT ĐỘNG CỦA ĐỊCH TẠI CÁC TRỌNG ĐIỂM CỦA YÊN BÁI TRONG THỜI GIAN BẢO ĐẢM GIAO THÔNG

Trong quá trình bảo đảm giao thông như trên đã nhận định, tỉnh Yên Bái có những trọng điểm địch có thể đánh phá gay go, kết hợp với mùa mưa lũ, hòng làm cản trở giao thông của ta.

Chúng đã đánh những trọng điểm như đèo Lũng Lô, Ngòi Lao, Đạt Thiên, km 10, bến phà Âu Lâu. Những trận đánh phá nặng nhất trong các trọng điểm là Đèo Lũng Lô và Ngòi Lao khi hội quân.

Chúng ta chia sự công phá của địch ra 3 thời kỳ: thời kỳ đầu tiến quân của chiến dịch, thời kỳ giữa là khi chuẩn bị đợt II chuyển sang tổng công kích cứ điểm Điện Biên Phủ (khoảng tháng 4-5.1954), thời kỳ hội quân sau tiếng súng toàn thắng của quân ta là trung tuần tháng 5 và tháng 6.1954.

Thời kỳ tiến quân chúng ta bắt đầu đánh ở bến đò Âu Lâu tháng 11/1954 theo hình thái cuộn dần vào trong, chúng đã đánh km 10 Đạt Thiên, cùng với những ngày đánh đèo Lũng Lô lần đầu tiên. Sau đó băng đi cho đến tháng 4/1954

thời kỳ ráo riết đánh phá. Chúng đã đánh km 10, Đèo Lũng Lô nhưng đặc biệt chúng đánh cả mặt Đèo về phía Yên Bái (km 69) rồi cú đánh kiểu cóc nhảy từ Đèo ra km 10, lại vào Đèo. Nhưng đợt này chúng tập trung đánh những cứ điểm trên từ 3 đến 7 ngày liên tiếp.

Tiếp sáng sau thất bại của chúng ở Điện Biên độ 1 tuần lễ tương đối yên tĩnh phía Yên Bái, chúng lại bắt đầu đánh phá dữ dội hơn, đợt này chúng đánh song song hai cứ điểm đèo Lũng Lô, Ngòi Lao, chúng chuyển sang đánh phá đêm ở dọc đường, theo dõi hành quân, thương binh và xe cộ vận chuyển của ta. Cho đến cuối tháng 6/1954 chúng đánh ra km 10 ba trận trong hai ngày rồi yên hẳn cho đến nay. Đó là thời kỳ thứ ba của đợt hội quân của ta.

Trong suốt thời gian này ta đã chủ trương và tổ chức theo nhu cầu đòi hỏi cả bộ phận theo dõi các quan sát đài, đội phá bom và huấn luyện các đội phá bom nổ chậm, bố trí các đơn vị đối không đất việc báo cáo thỉnh thị, liên lạc được nhanh chóng. Các công tác trên trong quá trình chiến đấu đã được xây dựng trưởng thành như đơn vị C236, đặc biệt là đội phá bom chậm của đơn vị đã nêu cao được một tinh thần anh dũng quyết tâm và đạt được thành tích.

Tuy nhiên, cũng còn những hiện tượng chạy theo việc, bộ động như ở Đèo Lũng Lô, khi bị đánh ở phía Yên Bái km 69-73 rồi mới bố trí thêm đài, cho là Ngòi Lao không bị đánh phá quá gay gắt như thực trạng Điện Biên khi hội quân, nếu không kịp thời bố trí đội phá bom ở cứ điểm này sau phải sử dụng một đội của C236 ra kể cả việc bố trí quân số ở Ngòi Lao, cũng tương đối, bố trí còn mỏng, phải tiếp quản ứng chiến ở Hát Trán Yên vào và ở Đèo ra.

II. SỰ PHÁT TRIỂN VÀ TỔ CHỨC ĐÀI QUAN SÁT QUA CÁC THỜI KỲ

Trong nhiệm vụ lập lại giao thông, tuy có nhiều điều kiện đảm bảo nhưng một trong những điểm quan trọng quyết định đó là vấn đề quan sát đài có thể nắm vững được tình huống xấu và trong khi địch đánh. Bước đầu khi thành lập đài quan sát theo nguyên tắc thông thường đã được học tập nhưng thực tế còn bố trí đài quá xa (500 thước so với trận địa) ở Lũng Lô đã làm cho cán bộ và chiến đấu viên phải chạy xa, mệt, mất thời gian tính. Song với khuyết điểm này có khi bố trí đài thấp

quá, tầm mắt không trông ngược lên được (Chữ chi 1-2 phía Sơn La Đèo Lũng Lô), đường xuất kích xuống trận địa còn gồ ghề, khó đi, chưa biết lợi dụng địa dư, thế đứng nhìn ngược ánh sáng mặt trời làm chói mắt quan sát viên. Ở Đèo Lũng Lô có trường hợp bố trí đài gần pháo đôi không, khi địch đánh đôi không làm tê liệt đài quan sát, vì đôi không phải di chuyển luôn khi rút đi để lộ, các ụ súng ở gần không chịu nguy trang kỹ đài sẽ bị ảnh hưởng.

Việc xây dựng hầm trú ẩn ở các đài Lũng Lô, km 10 chưa làm nắp đầy, dùng kích thước đã định để phòng mảnh bom, bom không lòi hoặc hầm còn làm chật hẹp khi thụt đầu xuống tránh còn bị vướng gỗ, đá vv...quan sát viên phải chen nhau đứng chật quá.

Bố trí sắp xếp còn vụng về, thiếu nguyên tắc, kéo cả tổ đào bom lên đài, vác cả cuốc xẻng lên đài, không để ở nơi nào gần trận địa khỏi mất sức lao động khuôn vác và làm chậm trở ngại cho đội viên tổ đào bom khi cần thiết phải xuất trận.

Những hiện tượng trên ở Đèo sau tháng tư năm 1954 đã kịp thời bổ sung, sửa chữa, cụ thể việc xây dựng thêm đài ở km 73 – 69 đã giải quyết đại bộ phận trở ngại trên. Hiện nay có đài chính ở sát trận địa cách nhau độ 70 thước, kèm theo đài phụ để đảm bảo theo dõi được xác thực hơn. Sự phân công bố trí quân số cán bộ trên đài theo nguyên tắc tổ chức trung đội, tiểu đội có các đài chính đài phụ, các tổ thuốc, tổ cuộc bom, tổ bộc phá, tuy có đều và đủ nhưng công tác lãnh đạo tư tưởng của đội viên từng tổ chưa sát và bố trí từng tổ khi vào trận địa còn có nhiều khuyết điểm như trong trận đánh hồi tháng 5/1954 ở Đèo Lũng Lô đã xảy ra hiện tượng như sau:

Sau khi máy bay địch đi, tổ thuôn ở trên đài tranh thủ từng phút, xuống trận địa tìm bom, khi thấy tổ cuộc bom quyết tâm tranh thủ thời gian, đào sâu hơn ba thước rồi thấy bom, quay lại gọi tổ bộc phá, tổ bộc phá có một vài cá nhân giao động, chùng trình, không giám vào để lỡ thời cơ. Ngay lúc ấy trời mưa lũ to, đất đá sụt xuống lấp mất hố bom. Kết quả để bom nổ không phá được.

Còn những khuyết điểm trong tinh thần chuẩn bị dụng cụ như giữ thuốc không cẩn thận, cán bộ không luôn kiểm soát cụ thể đội viên phụ trách dụng cụ trước khi đánh bom như km 10. Sau khi tìm thấy bom lại quên dây nổ chậm

(meche) thiếu giao con cắt dây, khi về nhà lấy được dây ra lúc đốt lại bị thuốc ẩm không nổ được để đến hết giờ an toàn bom nổ.

- Cũng có trường hợp trời còn sớm vì đề phòng phi cơ địch đánh tiếp nên không giám quyết tâm đánh những quả bom nổ chậm nằm nổi trên mặt đất, đợi đến chiều hết giờ hoạt động của phi cơ địch bom nổ mất.

- Còn tư tưởng say mê với thắng lợi, sau khi đánh được một quả không nắm vững thời gian an toàn, nên cán bộ chỉ huy hạ lệnh rút nhưng quân còn cố làm thêm, không tính đến thời gian từ trận địa ra đến địa điểm an toàn còn mất đến 4, 5 phút nên đến khi bắt đầu thu quân thì đã quá sát giờ an toàn để bom nổ làm bị thương một số đồng chí (km10).

Công tác đánh bom về phần kỹ thuật cần nghiên cứu và xây dựng, xem xét lại việc cắt giây meche dài ngắn, sử dụng các loại thuốc bom me-li-nit, sacdit, sedit...cũng cần biết. C237 dùng tới hơn hai kilo thuốc, sức kích thích quá mạnh làm nổ sức công phá của mọi loại thuốc nên bố trí nhiều hay ít. Có lần C237 dùng tới hơn 2 kilo thuốc nổ sức kích thích quá mạnh làm nổ vài quả bom. Có khi bom tuy không nổ nhưng sức mạnh quá độ của bộc phá nên làm mất hết cả thuốc như ở Đèo, km 10.

Trong những hiện tượng thiếu sót trên trong thời gian đầu trong công tác bố trí sửa soạn dụng cụ, vật liệu đánh bom cũng như công tác chính trị lãnh đạo tư tưởng cho từng cán bộ, cho từng đội viên và đánh thông cho toàn thể đơn vị, tiểu đội, và từng tổ chưa thật chu đáo. Qua quá trình chiến đấu lập lại giao thông ta cũng đã kịp thời chuyển sang chủ động chủ động được tình thế, về địa điểm bố trí đài quan sát ở các nơi xung yếu địch thường đánh như ở cây số 73, 69, 70, 77, km 10, 11, 50, 52 gồm có cả các đài phụ để nắm được địch tính bố trí đánh được nhanh hơn. Các hầm an toàn cho bộ phận quan sát đã dựng được một phần. Nói về cán bộ tuy đã phân công được hợp lý so với sự quan trọng của từng trọng điểm trận địa, nhất là vấn đề lãnh đạo tư tưởng các đội đã vững hơn trước, nhưng thực tế cũng cần chú ý luôn luôn về tác phong lãnh đạo cụ thể của cán bộ phụ trách sát được an hem, uốn nắn kịp thời những tư tưởng sai lệch, động viên khen thưởng và kỷ luật, đặc biệt sự có mặt của các cán bộ chỉ đạo khi chiến đấu cũng là một yếu tố

quyết định, sự thành công của công tác và sự chiến đấu của đội viên trong các đài quan sát cũng phần khởi, tin tưởng thêm.

Kết luận về phân tổ chức đài quan sát về bố trí, một cán bộ chiến đấu viên với tinh thần chuẩn bị về tư tưởng, về công tác của các bộ phận càng chu đáo chừng nào, chịu rút tỉa kinh nghiệm những trận đánh thì vấn đề đánh lại chủ động với địch trên trận địa càng thắng lợi chừng này.

III. THEO DÕI TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG CỦA PHI CƠ ĐỊCH VỀ TÌNH HÌNH BOM

Qua các trận đánh ở Ngòi Lao, ở Đèo Lũng Lô địch thường dùng các loại bom khác nhau, các loại phi cơ thông thường, nhất là dùng loại hen-cat, hen-li-vo, B24, B26, và du-lat 19.

- Các thứ bom thả xuống dễ theo dõi nhất là Hen-cat, Hen-li-vo ném lỏi bỏ nhau (Piquet), mỗi lần tiện từ một đến hai quả, cách ném này dễ quan sát, dễ đếm, bom xuống hồng hơn, hố bom khi xuyên ngang khi đào rẽ đơn, những loại này ném thường trúng đích, cắt phá mặt đường ở các chỗ xung yếu, chính xác hơn. Loại này thường hay đánh ở các địa điểm một bên là vực sâu, một bên là ta-luy cao hoặc hai bên là ruộng lầy hoặc hồ ao (km 10) và quãng trống (Đạt Thiên) cửa nhà thờ Lê Đình Đô bên thị xã Yên Bái.

- Loại bom khó theo dõi nhất là các phi cơ khu trục phóng pháo (B26) và phóng pháo hạng nặng như B24 – Du-lat – B19, loại này thường ném bom trùm, mỗi lần ném thường từ 6 đến 10 quả nổ cách nhau từ 6 đến 10 thước. Tác dụng của bom trùm chỉ phá hoại trên một trận địa rộng, dài, nhưng chỗ yếu của chúng là không phá được những trọng điểm khó, dài, mỏng như nơi có taluy cao và một bên là suối sâu. Cụ thể chúng chỉ dùng loại máy bay này đánh ở hai cứ điểm Ngòi Lao và Đèo Lũng Lô (phía Sơn La). Loại máy bay B26 (khu trục phóng pháo) còn có tác dụng theo dõi xe có bắn phá ban đêm những cứ điểm lộ mục tiêu ánh lửa, doanh trại v.v...

- Các loại bom ném do những máy bay phóng pháo khi bom xuống thẳng và đứng hơn các loại khác nên xuống sau, đào khó vì cách ném của máy bay này vẫn bay thẳng mà thả nên đường trục xuống của bom xuống đứng hơn. Nhưng đợt thứ

hai sau một vòng bay chúng ném cách nhau độ 10 phút thì trận địa bị khói đen, khói đất đá làm mù mịt khó xem, khó theo dõi. Và lại tư tưởng quan sát viên thường bị giao động, lo có bom không lòi, nên không nắm vững được tình hình trận địa khi chúng đánh bằng B24, B26, B11 càng thêm khó khăn.

- Còn tình trạng mất thời giờ, lãng phí nhân lực, gieo rắc thêm sự nghi kỵ cho quân khi lập lại giao thông. Rất phổ biến là ta chưa nhận định được các hố bom, hay họ đã ở trận địa, chưa phân định được chính xác là bom hay đá, nên sự trao đổi kinh nghiệm cũng cần phải có, những bản Báo cáo về Ty nhận xét rút kinh nghiệm qua các tổ đào bom, để trao đổi với các đơn vị có nhiều hoàn cảnh tương tự sau này dần dần tìm hiểu.

Một kinh nghiệm cần lưu ý là ở các nơi xét ra thực là xung yếu trong một trận địa nào ví dụ ở các chữ chi, Đèo, ở các quãng mặt đường khó sửa chữa nhất nếu bị trúng 2, 3 quả bom nổ ngay nhất định cách đây độ 40 thước trở lại cũng có bom nổ chậm, chúng thường thả vào đợt đánh cuối cùng của ngày hôm ấy và thả ngay lúc mới bắt đầu lên khi trận địa còn chưa có khói, đất, đá.

Gần đây trong đợt hành quân địch đã dùng các loại bom ngòi loại nổ ngay, nổ chậm, bướm bướm còn có ném cả bom lia (ra-sang), cắt sát các cây cỏ, ở mặt đường với một hơi ép rất mạnh để giò xét phá hoại các kho tàng, cắt đứt của địa điểm, trú quân của ta.

Chúng thường ném ở những nơi tương đối mặt đất bằng phẳng (Ngòi Lao, km 74), hoặc đỉnh Đèo. Ngoài ra, loại bom (fuy-dang) nổ trên không không cách mặt đất, trên dưới 30 thước để đánh đài quan sát đánh đối không, khủng bố tinh thần các đội viên, sự hoạt động ở các khu vực chúng nghi là có địa điểm của ta (Ngòi Lao, km 48). Khi chúng ném bom chum màu sơn của bom thường hay lẫn với da trời, trên trời có vân mây, bom thả hàng chum, nên làm khó cho quan sát viên nắm được tình hình, khi chúng ném các bom nổ chậm. Đặc điểm của phi cơ phóng pháo là bay cao trên dưới 3000m, trên tầng cao xạ của ta nhưng thường sai dịch có khí hàng 500 thước tác dụng phá hoại, đối với các mặt đường chạy dài tương đối kém hiệu quả. Có những khó khăn cho quan sát viên theo dõi rất khó. Trong công tác theo dõi về hoạt động phi cơ bom của địch, ta còn chưa thật bình

tĩnh gan dạ, khi bom đã bắt đầu cắt từ máy bay nhất là khi bom sắp xuống mặt đất, chưa tin chắc ở công sự, nắm vững quy luật ném bom của các loại phi cơ như trên, và tác dụng của nó nên quan sát viên có tỏ ra giao động, ngại bom không lòi. Do tư tưởng trên nên ảnh hưởng đến việc nắm vững tình hình bám không sát trận địa, không nắm vững được bom chậm, bom nổ ngay làm chậm trễ việc điều quân lập lại giao thông. Khi xếp bom bướm dùng bộc phá để phá lái không hoặc khi đánh bom bướm bướm ở Ngòi Lao có những đồng chí nhất được cầm trên tay còn đùa bỡn nhau tỏ ra coi thường thiếu thận trọng. Khi sắp xếp bom bướm bướm dùng bộc phá để phá lại không đào hố sâu nên khi bộc phá nổ lại văng bom bướm bướm đi nổ ở quãng khác một lần nữa, mà không tìm cách hủy ngay hay hủy cả một lúc bằng phương pháp khác tiện lợi hơn để tránh nguy hiểm.

Qua các trận đánh từ 3 đến 7 ngày liên tiếp 1 cứ điểm, mỗi ngày chúng đánh từ 1 đến 4 đợt. Chúng ta chưa nắm được vững tình hình địch về bom nổ chậm, sự phán đoán và nhận xét quy luật của bom cũng vì đó mà không được chính xác, còn bập bõm làm ảnh hưởng đến sự điều quân lập lại giao thông. Thường mỗi đợt đánh của phi cơ từ lúc bắt đầu đến nhanh nhất là từ 7 đến 10 phút, lâu nhất là 45 phút. Tùy theo dàn máy bay khu trục nhiều hay ít. Thường những đoàn máy bay có từ 4 đến 6 chiếc chúng đánh lâu nhất là 45 phút, đoàn có 2 đến 3 chiếc chỉ đánh từ 7 đến 15 phút.

Những đoàn nhiều máy bay từ 4 đến 6 hoặc nhiều hơn thường đánh về buổi chiều đều đánh gài bom nổ chậm việc theo dõi từng giờ, từng phút phải ghi chép cẩn thận mỗi lần thả bom của phi cơ, bom rơi xuống trận địa vào quãng nào, chúng ta nắm chưa thật vững, chưa tính từ quả bom đầu tiên xuống cho đến quả bom cuối cùng của đợt cách nhau bao nhiêu phút (đợt đánh lâu đến 45 phút, nên quả bom nổ cũng chênh lệch nhau từ 5 đến 45 phút, do đó ta còn nghi ngờ quy luật bom 45 hay 1 giờ). Nếu ta theo dõi nắm vững ghi chép được tình hình từng quãng của trận địa, nơi bom rơi, giờ cắt bom của máy bay và giờ nổ của quả bom ấy ta sẽ dần dần nắm được quy luật chính xác hơn nhiều. Tuy nhiên ta không phủ nhận những khó khăn gặp phải trong khi diễn biến ở trận địa khi địch đánh, trường hợp những quả trước còn lại cũng làm khó thêm cho ta vì địch đánh liên tiếp. Ta chưa

nhận rõ việc nghiên cứu tỉ mỉ phương pháp, cố vượt mọi khó khăn mới để bồi bổ khắc phục xây dựng việc theo dõi được chu đáo ngày một hoàn thiện hơn. Việc theo dõi bom càng tỉ mỉ, tính sát từng phút, số lượng bom ở máy bay khi nổ, số bom đã nổ ngay, nổ chậm ở các đoạn đường, trong trận địa, số liệu này đòi hỏi một việc bình tĩnh, can đảm ghi chép tại chỗ, có mẫu cụ thể, số sơ đồ chi tiết, càng chu đáo chừng nào càng dễ cho cuộc rút kinh nghiệm, nắm quy luật, bớt được xương máu của chiến sĩ, làm cho chiến đấu viên, dân công, cán bộ vững tâm lập lại giao thông nhanh chóng. Có đơn vị mắc phải khuyết điểm về chế độ thỉnh thị báo cáo, hoặc không giám báo cáo, hoặc báo cáo mập mờ, báo cáo chậm chạp, cũng vì nguyên nhân không nắm được tình hình trận địa sau một trận bom nổ ảnh hưởng lớn đến sự giúp cho cán bộ chỉ huy lãnh đạo trận địa quyết định trận đánh được nhanh chóng và chính xác hơn.

Những hiện tượng trên là do chúng ta chưa chú ý tỉ mỉ nghiên cứu kỹ, những trận kinh nghiệm, những trận được coi như điển hình cho sự thành công hay thất bại, sự chênh lệch, 5, 10 phút trong trận địa còn nhiều khi không được coi là quan trọng. Chúng ta cần phải nhận thức sâu sắc điểm này trong mỗi cán bộ và chiến sĩ.

Quy luật bom của địch:

- Trong khoảng từ tháng 4 đến 10/5 chúng thường đánh ở Đèo từ 10 giờ 30 đến 12 giờ về buổi sáng và chiều từ 14 giờ đến 17 giờ 30.
- Ngòi Lao tháng 5/1954 chúng đánh từ 7 giờ đến 10 giờ về buổi sáng, chiều từ 14 giờ 30 đến 17 giờ 30 (có trường hợp đánh sớm hơn).
- Km 10 tháng 5/1954 chúng thường đánh từ 14 giờ đến 17 giờ 30. Giờ đánh phá của địch nhằm những ngày tạnh ráo, trời mát, như ở Đèo, chúng đánh nhiều từ 10 giờ đến 11 giờ 30, Ngòi Lao chúng có thể đánh sớm hơn vào vụ trời còn nắng dịu. Nhưng những ngày nắng to chúng thường đánh vào buổi chiều từ 15 giờ 30 trở đi cho đến 17 giờ 30.

Giờ bom nổ sau lúc ném có nhiều loại:

- Loại nổ sau khi ném từ 30 phút đến 1 giờ.
- Loại nổ sau khi ném 2 tiếng hoặc trên dưới 5, 10 phút.
- Loại nổ sau khi ném 10 giờ (trên dưới 10 + 15 phút).

- Loại nổ sau khi ném 24 giờ (trên dưới 30 + 40 phút).
- Loại nổ sau khi ném 81 giờ (trên dưới 1 giờ) rất ít.
- Loại nổ sau khi ném 101 giờ (trên dưới 1 giờ) rất ít.

Ngoài ra còn có những loại nổ sau 30 đến 32 tiếng.

- Thường chúng ném 12 quả nổ chậm trong một ngày, ở một cứ điểm + trong số 12 quả nổ thứ tự thông thường như sau (tháng 6/1954 ở Đèo và Ngòi Lao).

Từ 30 phút đến 1 tiếng sau khi ném (nổ từ 1 đến 2 quả).

- Giờ thứ ba sau khi ném, nổ liên tiếp 4 quả chỉ cách nhau từ 2 phút đến 30 phút + cách quãng một giờ, không nổ quả nào.
- Đến giờ thứ tư sau khi ném lại nổ 4 + 5 quả nữa liên tiếp cách nhau 15 phút.

Những giờ nổ thông thường vào khoảng chập tối 19 giờ đến 22 giờ và 1 loại nữa nó lẻ tẻ vào quãng từ 1 giờ đến 2 giờ sáng (chúng ta cần chú ý giờ nổ của bom thì nhận định, nhưng giờ giấc của ta từ Yên Bái theo đồng hồ của mỗi địa điểm, mỗi cán bộ chênh lệch nhau hàng giờ, nên có nhiều chỗ thiếu thống nhất nhận định).

Qua các trận đánh, chúng thường bố trí bom nổ vào khoảng chập tối cho đến 22 giờ 30. Ở giữa quãng từ 18 giờ đến 22 giờ 30 có một giờ yên lặng vào quãng 20 giờ 30 đến 21 giờ 30 (có thể chênh lệch nhau trên dưới 30 phút).

Giờ an toàn thứ hai ta cần tranh thủ thường là từ 23 giờ 30 đến 1 giờ 30 đêm.

Giờ an toàn thứ ba để tranh thủ xe qua hoặc lập lại giao thông là từ 2 giờ 30 cho đến sáng.

Chúng ta thường nhận định bom nổ chậm thay đổi quy luật luôn, nhưng ta cần chú ý những loại bom nổ liên tiếp trong một giờ nhất định nào đó có thể cách nhau từ 2 phút đến 20 phút, điểm này ta cần chú ý đến liên quan giữa bộ phận nổ chậm trong quả bom với khi với khi cất bom ở máy bay ném xuống trận địa ban ngày cách nhau bao nhiêu phút thì lúc nổ cũng nổ cách nhau tuần tự với khi xuống như thế. Một mặt khác chúng ta cần ghi rõ đợt đánh của địch nó cũng quyết định

việc nổ cách nhau hàng giờ hay 3,4 giờ khác nhau. Điểm này cần nắm được chính xác những khi chúng ném các lần cả bom nổ ngay, nổ chậm. Do nhận định trên ta nhận thấy quy luật của bộ phận bom nổ chậm thường nhất định ta muốn quy luật được chính xác rõ ràng thì việc theo dõi giờ phút từ khi cắt bom ở máy bay xuống trận địa là rất quan trọng, giờ ném bom tùy theo thời tiết nắng, mưa, nóng, rét, trời trong sáng hay sương mù của cứ điểm mà địch định đánh đã được tính toán cho hợp với việc bố trí bom nổ vào quãng chập tối từ 18 giờ nay máy bay của địch rất khó hoạt động, có tác dụng kìm hãm hòng làm ta không đi lại được. Nếu ta thống nhất nhận định trên ta có thể tính trước những giờ nổ của số bom đã đánh ban ngày hoặc liên tiếp hoặc cách nhau.

Muốn đạt được nhiệm vụ trên ta cần phải:

1/ Xem xét thời tiết mưa nắng của ngày hôm ấy và ngày hôm trước như thế nào, ghi rõ để rút kinh nghiệm.

2/ Ghi rõ số phi cơ lên đánh vào từ mấy giờ, chúng cắt bom vào mấy giờ, mấy phút. Bom rơi xuống nơi nào trong trận địa. Bom nổ ngay hay chưa nổ, số liệu bao nhiêu tất cả.

3/ Những đợt đánh của phi cơ đánh lâu bao nhiêu phút, bao nhiêu giờ, nhào thả mấy lần, mỗi lần cách nhau từ chiếc nọ đến chiếc kia mấy phút.

4/ Những đợt đánh trong ngày hôm ấy cách nhau mấy tiếng.

5/ Nắm cho vững khu vực nào là trọng điểm của cứ điểm bị đánh, chia rõ rệt từng phân khu, từng quãng, có bản đồ thật rõ, và cần ghi cụ thể để theo dõi suốt trong thời gian địch đã phá. Làm được như thế thì chúng ta có thể giải quyết một phần nào những nghi vấn có bom chậm hay không có ở những quãng bị đánh thật nặng do máy bay Hen-cat, Hen-li-vo đã đánh phá, vì những loại phi cơ khu trục này đánh phá thường rất chính xác khi ta không có đối không.

Việc theo dõi chú ý thật kỹ, tỉ mỉ và tổ chức chu đáo ta chỉ còn một thắc mắc là quả bom nào sẽ nổ vào mấy giờ nhưng so với toàn trận địa ta có thể nắm được số bom nổ cách nhau bao nhiêu phút, bao nhiêu giờ mà thống nhất được quy luật và bom nổ chậm ở các trận địa của ta. Do đó, ta chủ động được chiến trường quyết định nhanh chóng việc lập lại giao thông, ổn định được tư tưởng của dân công và

chiến sỹ, năng suất công tác và tinh thần tranh thủ được đề cao hơn và cũng tránh được thương vong nhiều.

KẾT LUẬN

Trong toàn bộ việc theo dõi bom nổ chậm, theo dõi phi cơ địch của các đài, sự bố trí của các đài quan sát, sự lãnh đạo tư tưởng của cán bộ, chiến đấu viên, chiến sỹ, trong quá trình chiến đấu đã rút ra được nhiều kinh nghiệm phong phú, đã tiến bộ rất nhiều, cụ thể trong những kết quả phá bom nổ chậm ở Đèo Lũng Lô, km 10. Những chiến đấu viên đã nắm vững được nhiều kinh nghiệm, từ một đồng chí nông dân chưa biết bố trí được khoa học, chuyên môn ra sao, qua chiến đấu gian khổ và anh dũng quyết tâm phục vụ nhân dân nay đã trở thành những cán bộ chiến sỹ xuất sắc không những về phương diện lãnh đạo mà cả những nhận định về khoa học thường thức, nhận định về trận địa, về phi pháo của địch ra sao, nắm được chỗ yếu của địch góp một phần quan trọng trong chiến dịch lịch sử và vĩ đại của chúng ta.

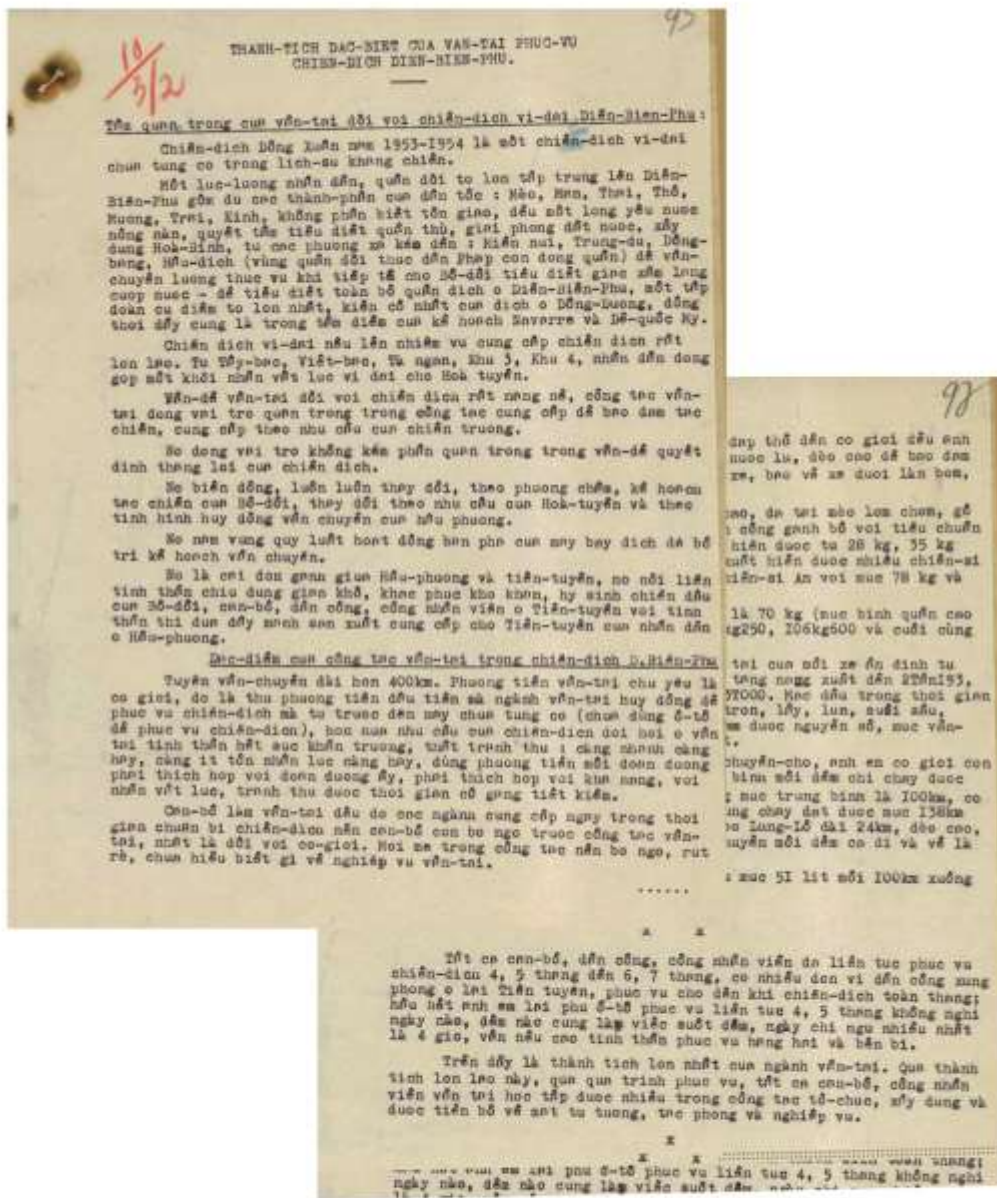
Ngày tháng năm 1954

TRƯỞNG TY GIAO THÔNG CÔNG CHÍNH YÊN BÁI

(đã ký, đóng dấu)

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Nha Giao thông, hồ sơ 648, tờ 169 –

Báo cáo của Nha Giao thông về thành tích đặc biệt của vận tải phục vụ chiến dịch Điện Biên Phủ năm 1954.



THÀNH TÍCH ĐẶC BIỆT CỦA VẬN TẢI PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

Tầm quan trọng của vận tải đối với chiến dịch vĩ đại Điện Biên Phủ

Chiến dịch Đông Xuân năm 1953 – 1954 là một chiến dịch vĩ đại chưa từng có trong lịch sử kháng chiến.

Một lực lượng nhân dân, quân đội to lớn tập trung lên Điện Biên Phủ gồm đủ các thành phần của dân tộc: Mèo, Mán, Thái, Thổ, Mường, Trai, Kinh, không phân biệt tôn giáo, đều một lòng yêu nước nồng nàn, quyết tâm tiêu diệt quân thù, giải phóng đất nước, xây dựng hòa bình, từ các phương xa kéo đến: miền núi, trung du, đồng bằng, hậu địch (vùng quân đội thực dân Pháp còn đóng quân) để vận chuyển lương thực, vũ khí tiếp tế cho bộ đội tiêu diệt giặc xâm lăng, cướp nước, để tiêu diệt toàn bộ quân địch ở Điện Biên Phủ, một tập đoàn cứ điểm to lớn nhất, kiên cố nhất của địch ở Đông Dương, đồng thời đây cũng là trọng tâm điểm của Kế hoạch Navarre và đế quốc Mỹ.

Chiến dịch vĩ đại nêu lên nhiệm vụ cung cấp chiến dịch rất lớn lao. Từ Tây Bắc, Việt Bắc, Tây Ngạn, Khu 3, Khu 4, nhân dân đóng góp một khối nhân vật lực vĩ đại cho hỏa tuyến.

Vấn đề vận tải đối với chiến dịch rất nặng nề, công tác vận tải đóng vai trò quan trọng trong công tác cung cấp để bảo đảm tác chiến, cung cấp theo nhu cầu của chiến trường.

Nó đóng vai trò không kém phần quan trọng trong vấn đề quyết định thắng lợi của chiến dịch.

Nó biến động, luôn luôn thay đổi, theo phương châm, kế hoạch tác chiến của bộ đội, thay đổi theo nhu cầu của hỏa tuyến và theo tình hình huy động vận chuyển của hậu phương.

Nó nắm vững quy luật hoạt động bắn phá của máy bay địch để bố trí kế hoạch vận chuyển.

Nó là cái đòn gánh giữa hậu phương và tiền tuyến, nó nối liền tinh thần chịu đựng gian khổ, khắc phục khó khăn, hy sinh chiến đấu của Bộ đội, cán bộ,

dân công, công nhân viên ở tiền tuyến với tinh thần thi đua đẩy mạnh sản xuất cung cấp cho tiền tuyến của nhân dân hậu phương.

Đặc điểm của công tác vận tải trong chiến dịch Điện Biên Phủ

Tuyến vận chuyển dài hơn 400 km. Phương tiện vận tải chủ yếu là cơ giới, đó là thứ phương tiện đầu tiên mà ngành vận tải huy động để phục vụ chiến dịch mà từ trước đến nay chưa từng có (chưa dùng ô tô để phục vụ chiến dịch), hơn nữa nhu cầu của chiến dịch đòi hỏi ở vận tải tinh thần hết sức khẩn trương, thật tranh thủ: càng nhanh càng hay, càng ít tổn nhân lực càng hay, dùng phương tiện mỗi đoạn đường phải thích hợp với đoạn đường ấy, phải thích hợp với khả năng, với nhân vật lực, tranh thủ được thời gian cố gắng tiết kiệm.

Cán bộ làm vận tải đều do các ngành cung cấp ngay trong thời gian chuẩn bị chiến dịch nên cán bộ còn ngỡ ngàng trước công tác vận tải, nhất là đối với cơ giới. Mới mẻ trong công tác nên ngỡ ngàng, rụt rè, chưa hiểu biết gì về nghiệp vụ vận tải.

Số lượng phương tiện nhiều và đủ các loại: gánh bộ, xe đạp thồ, ô tô, vv...

Tuyến vận chuyển dài, nhân dân thừa thớt, đường hẹp, cao, nhiều dốc, đèo.

Đường mới làm, dễ lở, sụt đất, rồi đá mỗi khi mưa lũ.

Thời gian phục vụ dài (7 tháng), dài nhất trong tất cả các chiến dịch.

Địch tăng cường phá hoại đường, cầu và phương tiện vận tải, chúng thả rất nhiều bom nổ và bom nổ chậm, có lần ở mỗi đèo chúng thả trên dưới 200 quả bom.

Số phương tiện đã được huy động đi phục vụ chiến dịch.

Do những đặc điểm của chiến dịch, nên vận tải bằng cơ giới được coi là chủ yếu và hậu thuẫn của cơ giới là xe đạp thồ và dân công bộ.

Số dân công bộ đi phục vụ chiến dịch quy thành nhật công là 131.757 nhật công.

Số xe đạp thồ được huy động là 7.467 xe quy thành 681.453 nhật công.

Về ô tô thì lúc đầu chỉ có 20 xe rồi cuối cùng tăng lên 198 xe quy thành công xe là 12.141 công xe.

Về bộ máy phụ tá công tác vận tải khi mới lên Tuyến chỉ có 17 người, đến cuối chiến dịch lên tới 190 người.

Tinh thần phục vụ và kết quả vận chuyển.

Do tinh thần phục vụ bền bỉ của cán bộ, dân công, công nhân viên, nên tỉ lệ quân số vận chuyển ngày càng cao, trọng tải ngày càng nhiều, tốc độ ngày càng tăng và tiêu chuẩn xăng dầu ngày càng được rút xuống.

Tất cả anh chị em dân công, cơ giới, cán bộ đều biểu dương tinh thần quyết tâm chiến thắng nên đã thực hiện được những kế hoạch vận chuyển.

Với tinh thần phục vụ vượt mức ấy, với lực lượng vĩ đại ấy, đã thực hiện được 93,5% mức ấn định của tất cả các kế hoạch cung cấp cho Tuyên, tính ra Tấn/km:

- Dân công gánh bộ được.....	17.500 T/km
- Dân công xe đạp thồ	369.128T/km
- Xe ô tô.....	762.479T/km
- Chở đặc biệt cho quân sự.....	<u>56.969T/km</u>

Tổng cộng số Tấn/km mà xe ô tô, xe đạp, dân công đã thực hiện được là..... 1.206.175T/km

Kết quả vận chuyển trên này không những bảo đảm cung cấp cho hỏa tuyến mà còn biểu dương được sức đóng góp lao của hậu phương đối với tiền tuyến.

Trong quá trình phục vụ, mặc dầu đường xấu, hẹp, đèo dốc cao, máy bay địch tìm mọi cách oanh tạc, khủng bố, phá hoại, ngăn cản, nhưng với tinh thần chịu đựng gian khổ, không quản mệt nhọc, vượt mọi khó khăn, nguy hiểm, luôn luôn nhớ tới lời Hồ Chủ tịch dạy, nên tất cả anh em từ cán bộ, dân công, xe đạp thồ đến cơ giới đều anh dũng vượt bom nổ chậm, vượt suối sâu, nước lũ, đèo cao để bảo đảm kế hoạch vận chuyển, đã bình tĩnh lái xe, bảo vệ xe dưới làn bom, đạn của phi cơ địch đuổi theo.

Trên những đoạn đường hẹp, dốc cao, đá tai mèo lởm chởm, gồ ghề, chỉ đủ cho một người đi thế mà dân công gánh bộ với tiêu chuẩn ấn định 22 - 23 kg mỗi người, đã thực hiện được từ 28kg, 35 kg rồi đến 46 kg là mức quân bình, và đã xuất hiện được nhiều chiến sĩ như chiến sĩ Duy đạt được 93 kg, nữ chiến sĩ An với mức 78 kg và nhiều chiến sĩ trên 50, 70 kg.

Về xe đạp thồ, tiêu chuẩn đề ra là 70kg (mức bình quân cao nhất) đã thực hiện được 83kg rồi 101 kg250, 106kg600 và cuối cùng lên đến 288kg, 300kg.

Về cơ giới, ở hậu phương, trọng tải của mỗi xe ấn định từ 1 tấn 800 đến 2 tấn lên Tuyên, an hem đã tăng năng suất đến 2 tấn 193, 2 tấn 523, 2 tấn 611 và cuối cùng đến 2 tấn 568, 3 tấn. Mặc dầu trong thời gian cuối chiến dịch mưa nhiều, đường lở, trơn, lầy, lún, suối sâu, nhưng số xe vận chuyển vẫn được bảo đảm được nguyên số, mức vận chuyển được giữ vững và tăng năng suất.

Không những anh em vượt mức về chuyên chở, anh em cơ giới còn tranh thủ từng cung độ; lúc đầu trung bình mỗi đêm chỉ chạy được 70km, sau tăng lên 85km, rồi cuối cùng mức trung bình là 100km, có xe tranh thủ 160km một đêm, xe than cũng chạy đạt được mức 138km một đêm, có xe than vận chuyển trên đèo Lũng Lô dài 24 km, đèo cao, nguy hiểm nhưng đã tranh thủ được 3 chuyến mỗi đêm cả đi và về là 144 km.

Anh em đã tiết kiệm xăng dầu, từ mức 51 lít mỗi 100km xuống đến 38 lít 100km.

Tất cả cán bộ, dân công, công nhân viên đã liên tục phục vụ chiến dịch 4, 5 tháng đến 6, 7 tháng, có nhiều đơn vị dân công xung phong ở lại tiền tuyến, phục vụ cho đến khi chiến dịch toàn thắng; hầu hết anh em lái phụ ô tô phục vụ liên tục 4, 5 tháng không nghỉ ngày nào, đêm nào cũng làm việc suốt đêm, ngày chỉ ngủ nhiều nhất là 4 giờ, vẫn nêu cao tinh thần phục vụ hăng hái và bền bỉ.

Trên đây là thành tích lớn nhất của ngành vận tải. Qua thành tích lớn lao này, qua quá trình phục vụ, tất cả cán bộ, công nhân viên vận tải học tập được nhiều trong công tác tổ chức, xây dựng và được tiến bộ về mặt tư tưởng, tác phong và nghiệp vụ.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Nha Giao thông, hồ sơ 679, tờ 95 - 97

**Báo cáo tổng kết của Bộ Giao thông Công chính về công tác vận tải
vụ chiến dịch Điện Biên Phủ năm 1954**

ag sui lee 5 he haach dach
 chu xe haach tu tieghe 5
 thung 4, tung chung agay
 lee tuyee ga, zin chue, bo
 la-trach anien mie thung
 ag

va chue lich luee hiee ti
 e coog co stien thiee hai
 no aggiee whan va het que
 an, lee tach re nang, rut
 thiee aggiee, lee chung hai
 hiee lich meo hay, /.

TỔNG KẾT CÔNG TÁC VẬN TẢI PHỤC VỤ

CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

KIỂM ĐIỂM KẾT QUẢ THỰC HIỆN NHIỆM VỤ

Chiến dịch Đông Xuân năm nay là một chiến dịch vĩ đại chưa từng có trong lịch sử kháng chiến.

Một lực lượng quân đội to lớn tập trung lên Điện Biên gồm bộ binh, công binh, pháo binh. Qua nửa năm xây dựng chiến trường bao vây địch, quân đội ta đã đạt được kết quả vĩ đại nhất từ trước đến nay: Tiêu diệt toàn bộ quân địch ở Điện Biên Phủ, một tập đoàn cứ điểm to lớn nhất của địch ở Đông Dương, đồng thời cũng là trọng tâm điểm của kế hoạch Na-va.

Chiến dịch vĩ đại nên nhiệm vụ cung cấp chiến dịch này cũng rất lớn lao. Từ Tây Bắc, Việt Bắc, Khu III, Khu IV, nhân dân đóng góp một khối nhân vật lực rất to cho hỏa tuyến.

Ở Trung tuyến, Hội đồng cung cấp Mặt trận Trung ương lãnh đạo các ngành, tiếp nhận khối vật lực to lớn ấy từ đầu tuyến, vận chuyển đến hỏa tuyến giao cho quân đội.

Không kể hậu phương ra trung tuyến dài hàng 200, 300 km, đường vận tải từ trung tuyến ra hỏa tuyến dài trên 400km (riêng trong tuyến của Hội đồng mỗi đường dài 200km, 2 đường dài 400km). Công tác cung cấp to lớn như vậy nên công tác vận tải chiến dịch này cũng to lớn hơn chiến dịch nào hết.

Ngành vận tải gồm vận tải bộ, vận tải xe đạp thồ, vận tải cơ giới trong 7 tháng phục vụ, dưới sự lãnh đạo thống nhất của Ban Cán sự và Hội đồng Cung cấp Mặt trận Trung ương, đã cùng với các ngành liên tiếp thực hiện 10 kế hoạch vận chuyển.

Tuyến vận tải trong 7 tháng đã sử dụng về:

- Dân công bộ: Từ ít nhất là 170 người đến lúc nhiều nhất, tính nhật công là 131.757 nhật công, chưa tính công tăng năng suất.

- Dân công xe đạp thồ: 7.467 xe trong 3 đợt với 681.453 nhật công, chưa tính công tăng năng suất.

- Ô tô từ 20 xe lúc mới lên tuyến đến 198 xe trong kế hoạch tháng 4/1954.
Tính công xe là 12141 công xe.

Bộ máy vận tải ở Ban và các Trạm từ lúc mới lên chỉ có 17 đồng chí đến tháng 5 có 190 đồng chí chưa kể cán bộ địa phương đi với dân công.

Với lực lượng ấy đã thực hiện được 93,5% mức ấn định của 10 kế hoạch, tính ra Tấn/km cho từng lực lượng như sau:

Dân công bộ được	17.599T/km	
Xe đạp thồ được	369.128	
Xe ô tô được	762.479	1.149.206Tkm
Thêm xe quân sự được		<u>335.040</u>
		1.484.246Tkm

Ngoài ra, chở vũ khí sang cho quân sự được: 56.969 Tkm

Tổng cộng số Tấn kilometre xe ô tô Hội đồng, xe đạp và dân công bộ làm được là: 1.206.175 vừa gạo, thực phẩm và sang vũ khí vv... Kết quả vận chuyển của chúng ta không những đảm bảo cung cấp cho hỏa tuyến mà còn biểu dương được sức đóng góp lớn lao của hậu phương đối với hỏa tuyến.

Trong quá trình phục vụ, công tác của chúng ta gồm: dân công bộ, xe đạp thồ, và cơ giới, trạm tiến bộ không ngừng:

VỀ TRỌNG TẢI:

Dân công bộ tiêu chuẩn ấn định 22, 23 cân qua đường Đèo Dao, đã thực hiện từ 28 cân đợt một, 35 cân đợt hai, 46 cân quân bình trong đợt cuối, C 16 trọng tải quân bình là..., các chiến sĩ Duy 93 cân, Chi An 78 cân và nhiều chiến sĩ trên 50, 70 cân.

Xe đạp thồ tiêu chuẩn đã ấn định 70 cân (mức cao nhất bình quân, trừ ốm, hỏng xe của chiến dịch Thượng Lào), đã thực hiện 83 cân đợt 1, 102 cân 25 đợt hai, 106,6 đợt ba và 111 cân đợt cuối (quân bình toàn các trạm có đơn vị bình quân 160 cân và nhiều cá nhân 300 cân, 288 cân).

Cơ giới trọng tải hậu phương 1 tấn 8 đến 2 tấn, lên tuyến đợt đầu 2 tấn 193 kg, đợt hai 2.523 cân, đợt ba 2.611 cân, đợt 4 bốn 2.568 cân (mùa) bình quân, xe các ngành Hội đồng có nhiều xe 2 tấn 800.

TRỌNG TẢI BÌNH QUÂN TOÀN TUYẾN

ĐỢT	DÂN CÔNG BỘ	XE ĐẠP THỎ	CƠ GIỚI	
	Trọng tải	Trọng tải	Trọng tải	Đợt xuất
Đợt 1	28 k	88k8	2T235	
Đợt 2	33 k	101k6	2T523	
Đợt 3	46 k	106,6	2.618	
Đợt 4		109,1	2.563	

VỀ CUNG ĐỘ: Cơ giới, lúc đầu trung bình 70km một đêm, đợt 2 85km, đợt 3 và nay trung bình 100km, có xe tranh thủ đi 160km xe than cũng 1.38 km có xe than chuyển đi Đèo Lũng Lô một đêm 3 chuyến đi và về.

TỐC ĐỘ VẬN CHUYỂN BÌNH QUÂN TOÀN TUYẾN VÀ TIÊU CHUẨN XĂNG/DẦU

CƠ GIỚI	ĐỢT I	ĐỢT II	ĐỢT III VÀ IV
TỐC ĐỘ XE	70	80	100
Tiêu chuẩn xăng dầu			

VỀ TỶ LỆ QUÂN SỐ VẬN CHUYỂN

Anh chị em dân công phục vụ liên tục 4, 5 tháng có đơn vị và nhiều dân công xung phong ở lại 2, 3 đợt, anh em cơ giới số đông 4, 5 tháng không nghỉ một ngày nào, đêm nào cũng làm việc suốt sáng, ngày chỉ ngủ nhiều nhất là 4 giờ, liên tục phục vụ, năng suất ngày càng cao.

TỶ LỆ QUÂN SỐ VẬN CHUYỂN BÌNH QUÂN TOÀN TUYẾN

ĐỢT	DÂN CÔNG BỘ	XE ĐẠP THỎ	CƠ GIỚI
Đợt 1	78%	88,5%	
Đợt 2	88%	92,8%	
Đợt 3	74%	86,5%	
Đợt 4		82,6%	

VỀ BỘ MÁY: Từ 17 đồng chí khi bắt đầu lên tuyến đến tháng 5 có 190 đồng chí không kể cán bộ dân công. Qua các đợt công tác, chúng ta được học tập rèn luyện trong công tác, đặc biệt về tác phong và nghiệp vụ.

Về tinh thần phục vụ, bền bỉ, tỷ lệ quân số vận chuyển ngày càng cao, trọng tải ngày càng tăng, tốc độ càng cao và tiêu chuẩn xăng dầu ngày càng thấp, của anh chị em dân công và cơ giới thiếu sự tiến bộ của cán bộ, biểu dương rõ rệt tinh thần quyết tâm chiến thắng, tinh thần phục vụ bền bỉ của anh chị em dân công, anh em cơ giới và cán bộ chúng ta, dưới sự lãnh đạo sát sao, chặt chẽ của Ban Cán sự Đảng và Hội đồng Cung cấp Mặt trận Trung ương. Kết quả vận chuyển của chúng ta cũng biểu hiện kết quả 7 tháng phục vụ của các ngành trên tuyến dưới sự lãnh đạo thống nhất của Hội đồng. Nói chung, về căn bản, chúng ta đã phục vụ bộ đội toàn thắng. Đó là kết quả to lớn nhất và đầu tiên. Chúng ta đã học tập được nhiều trong công tác, xây dựng được tổ chức ngành Vận tải, các Đại đội C, và điều tiên bộ trong tư tưởng, tác phong và nghiệp vụ. Đó cũng là kết quả lớn thứ hai.

Nhưng đi sâu vào công tác cụ thể, nhìn riêng bộ phận công việc, từng kế hoạch, ngành Vận tải có những khuyết điểm lớn. Trong 10 kế hoạch Vận tải, tính chung ta thực hiện được 93,5% nhưng chỉ làm 5 kế hoạch được đầy đủ, có kế hoạch vượt mức 30% như kế hoạch ưu tiên, còn 5 kế hoạch thiếu mức, nhất là kế hoạch tháng 4, trong những ngày đầu kế hoạch, gạo lên ít đã làm cho hỏa tuyến gặp khó khăn, bộ đội đã phải giảm mức ăn từng phần. Đó là trách nhiệm của chúng ta, nhất là của Ban Vận tải tiền phương.

Tóm lại, trong 7 tháng phục vụ chiến dịch Điện Biên Phủ, ngành Vận tải có nhiều thành công và cũng có nhiều thất bại. Những thành công và thất bại ấy đều có nguyên nhân và kết quả của nó. Chúng ta cần kiểm điểm sâu sắc, phân tích rõ ràng, rút ra những ưu khuyết điểm để tổng kết kinh nghiệm, làm những bài học chuẩn bị cho công tác Vận tải Chiến dịch sau này.

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Nha Giao thông, hồ sơ 679, tờ 18 -

Báo cáo năm 1954 của Bộ Tài chính về chiến lợi phẩm Điện Biên Phủ.

[illegible]

BỘ TÀI CHÍNH

BÁO CÁO VỀ CHIẾN LỢI PHẨM ĐIỆN BIÊN PHỦ

I. Tổ chức

Ngay khi giải phóng Điện Biên, Quân sự tiền phương thành lập ngay một Ban Thu dọn chiến lợi phẩm chỉ gồm các ngành của quân sự (quân khí, vận tải, quân nhu, quân y, thông tin) và ngành nào thu dọn riêng về ngành ấy. Nửa tháng sau, khi đã tập trung gần hết, ban này giải tán và thành lập một ban khác tiếp tục thu dọn chiến lợi phẩm do ông Chủ tịch tỉnh Lai Châu trực tiếp phụ trách và đặt dưới sự chỉ đạo của ông Bằng Giang Bộ tư lệnh khu Tây Bắc. Ban này gồm có đại biểu của Nha Giao thông, của ngành quân khí và vận tải cùng quân nhu tiền phương. Giúp việc thu dọn có 100 tù binh Âu Phi và sau này có thêm một trung đội thanh niên xung phong.

Một tháng sau khi giải phóng Điện Biên, thêm hai nhân viên của Bộ Tài chính về giúp việc ông Chủ tịch tỉnh, và sau đó nửa tháng nữa, thêm một nhân viên của Khu Tài chính Tây Bắc.

II. Cách thu và bảo quản

1/ Nói chung thì hầu hết đã do quân sự thu nhặt và tập trung vào kho hoặc chuyển ra ngoài Điện Biên trong nửa tháng đầu. Ban thu dọn thứ hai chỉ có tính chất nhận những hàng về quân nhu giao sang, dọn kho rải rác hoặc tìm thêm những máy móc, dụng cụ về giao thông công chính còn sót lại (bộ phận của Nha Giao thông).

Báo cáo này chỉ nói về những hàng do quân sự giao sang Ủy ban địa phương (tức loại thuộc Bộ Tài chính quản lý); những thứ khác theo lời đại biểu tổng cục cung cấp tiền phương, Bộ Quốc phòng sẽ báo cáo trước Hội đồng Chính phủ.

2/ Số hàng quân nhu nằm chính ở ngay tại Điện Biên và Hồng Cúm, ngoài ra còn một số kho khác rải rác ở dọc đường Điện Biên đi Tuần Giáo hoặc ở quanh Mường Thanh 4, 5 cây số. Rải rác nhất là chum kho Điện Biên (Mường Thanh) gồm tới gần 20 kho có lợp bạt hoặc lợp sơ sài, ở rải rác rất khó cho sự bảo quản

chống mưa gió và cho sự canh gác. Phụ trách về canh gác kho ở Mường Thanh chỉ có một tổ của Trung đội huyện đội gồm 3 người thiếu kế hoạch và tinh thần canh gác kho, tổ canh gác này lại luân phiên đổi tổ khác từng tuần lễ một, nên trách nhiệm gác không được liên tục. Các kho khác đều do các trưởng ban phụ trách trông nom.

Việc làm kho hoặc vận chuyển, kiểm kê hàng không tốn kém gì vì do bộ đội làm hoặc sau này do dân công địa phương làm, ngoài một số muối phát cho dân công huy động về việc đó.

Trong việc tập trung và dồn các kho lẻ tẻ, địa phương gặp nhiều trở ngại về lực lượng dân công vì theo chỉ thị trên phải để nhân dân tranh thủ cày cấy cho kịp vụ mùa. Cũng vì lẽ đó, nên việc sửa chữa các kho, phơi phóng các hàng ẩm ướt không làm được kịp thời, nhất là sau khi giải phóng Điện Biên, mưa nắng xen kẽ luôn luôn. Việc tuyển thủ kho chuyên môn trông giữ cũng không làm được trong giai đoạn đầu, vì khó tìm được người thoát li sinh sản để trông nom, các kho vừa rải rác, vừa ở xa bản.

III. Kết quả thu.

Ngoài những sự hao hụt, lãng phí, còn một nguồn lãng phí khác là loại “hàng quân sự dùng thừa ở chiến dịch giao lại cho Mậu dịch địa phương”, thường bảo quản không cẩn thận (hiện chưa thống kê được, vì quân sự giao thẳng cho Mậu dịch Lai Châu).

Nguyên nhân mất mát và hao hụt do tổ chức tiếp nhận của địa phương không kịp với yêu cầu tiếp nhận (quân sự hồi quân rút nhanh và giao nhiều một lúc; giao hẫng từng kho, không kịp điều chỉnh số liệu), và do gặp mùa mưa, các hàng trước đã ướt, không được phơi phóng, nên số lượng bị nhân dân lấy mất hoặc phải hủy bỏ rất nhiều, nhất là về dù, chăn, màn và áo mưa. Số lượng còn lại rách, bẩn mà Mậu dịch không nhận bán, cũng khá nhiều, nhất là về dù, chăn, màn, áo mưa, chandail, áo sơ mi, capote và quần tabo.

A. Hàng giao Mậu dịch

- Ước lượng (vì hiện nay chưa định giá bán): Tổng giá trị số hàng đã giao cho Mậu dịch bán để tăng thu cho công quỹ, xét thị trường (đã tràn ngập chiến lợi

phẩm) và giá bán trung bình ở Điện Biên, chỉ có thể chừng tăng thu, độ 300 tấn thóc, nếu đặt giá bán khá chặt chẽ cho Mậu dịch.

Tương lai Mậu dịch có thể bán cho đồng bào Mèo, còn việc chuyển vận hàng ra những thị trường khác như Tuần Giáo thì không bù lại tiền bán.

B. Hàng đã cấp phát cho nhân dân

- Theo chủ trương của Ban Cán sự tỉnh Lai Châu, quyết nghị sẽ cấp phát $\frac{1}{4}$ tổng số các hàng quân nhu chiến lợi phẩm cho các huyện để phát cho nhân dân các xã đã có công trong việc phục vụ chiến dịch Điện Biên. Nhưng thực tế đã cấp phát, thì có loại hơn $\frac{1}{4}$, có loại kém hơn rất nhiều. Ví dụ, dù đã cấp phát $\frac{1}{3}$ tổng số, chăn $\frac{1}{13}$ tổng số, capote $\frac{1}{28}$, quần dạ $\frac{1}{11}$, áo blouson $\frac{1}{13}$, áo gabardine $\frac{1}{5}$, màn $\frac{9}{757}$, vv...

Nói chung, thì loại quần áo dạ phát ít mà giao cho Mậu dịch nhiều, mà và áo mưa thì phát rất ít vì rất rách nên không đủ để cấp phát, riêng về dù thì cấp phát tới $\frac{1}{3}$ vì mục đích tranh thủ cấp phát những dù xấu và ướt để tránh lãng phí vì mất mát hoặc ẩm mục.

C. Hàng hiện còn lại (bảng số 3).

1/ Hàng quân nhu

Đều là những thứ rách quá hoặc rách vừa, mà Mậu dịch xét không thể bán tăng thu được. Ví dụ, dù nhiều chiếc đã bỏ không dùng được, còn thì có thể lọc ra dùng được vài múi nhưng phải lọc và dùng ngay được $\frac{1}{3}$; chăn thì rách lấm đất hoặc đã mất tuyết và mục (chăn sợi) nhưng $\frac{1}{3}$ có thể dùng được trong 1 hay 2 vụ rét; loại quần áo dạ thì có thể lọc lại chọn một số ít bán rẻ cho nhân dân, còn thì mốc quá hoặc mất tay hay phải vá mới dùng được; màn hoàn toàn gần hết không dùng được vì chỉ là những mảnh con và ướt, những thứ quần áo linh tinh khác xét bán cũng không có người mua.

Hiện nay, chưa có chủ trương của tỉnh để giải quyết số hàng còn lại này; theo ý kiến của chúng tôi, số hàng này chỉ có thể cho nhân dân (đồng bào Mèo, xã huyện Điện Biên) hoặc cho dân công sắp kiến thiết đường ở Lai Châu, vì tại Điện Biên không có thương nhân để có thể bán từng lô được, trừ số brancard và giường

gập có thể để địa phương sử dụng được còn các hàng khác phải tranh thủ cấp phát trước vụ rét.

2/ Hàng về giao thông công chính

Nha Giao thông đã chở về Nha sử dụng hoặc sửa chữa ngày 25/7, hai xe ô tô (chùng 2T hàng) vừa máy nổ, 1 máy cưa và một số máy vô tuyến điện và pile vô tuyến điện, một số súng trường và Tulle.

Hiện còn lại tại Điện Biên một số dụng cụ về cầu đường như: xẻng, cuốc, lưỡi cưa to, đinh, dây thép gai và máy bơm nước. Bộ phận của Nha Giao thông hiện vẫn tiếp tục thu tìm thêm.

3/ Hàng khác

- Số máy chực xác máy bay tại Sân bay Điện Biên cùng xác ô tô, xe tăng hiện vẫn do ngành vận tải của quân sự phụ trách thu thập. Riêng về xác máy bay vẫn nguyên, chưa được phá để đúc thành thỏi dural.

- Chiến trường Điện Biên như vậy đã thu dọn gần xong, trừ số dây thép gai và cọc sắt giằng thép gai chưa thu dọn, vì địch gài rất nhiều mìn. Theo ý kiến khu Tư lệnh Tây Bắc, phải chờ cho cỏ lau mọc cao, sau đốt lau, để mìn nổ bớt mới gỡ được giằng thép gai.

Ngoài ra, hiện Tổng cục Cung cấp Bộ Quốc phòng còn bảo quản một số dư lảnh và tốt, chưa sử dụng, để tại Điện Biên (số lượng sẽ hỏi Tổng cục).

Hiện nay, Bộ chưa có số liệu về các hàng chiến lợi phẩm, Ủy ban Kháng chiến Hành chính huyện Tuần Giáo (do quân sự giao) đã bàn giao cho Chi sở Mậu dịch Lai Châu.

IV. Kinh nghiệm và đồng thời kết luận:

1/ Trong các chiến dịch lớn, cần có đại biểu của Bộ Tài chính hoặc khu Tài chính ngay từ đầu để cùng đại biểu Tổng cục giải quyết ngay dần các chiến lợi phẩm thu được, mới không xảy ra tình trạng chiến lợi phẩm để ứ đọng từ đầu hoặc giữa chiến dịch và dồn một lúc đến cuối cùng mới giải quyết chung toàn bộ. Như vậy, vừa không tranh thủ được vận chuyển và tăng thu mau chóng, vừa địa phương không kịp tổ chức bộ máy (kho và thủ kho) cùng lực lượng vận chuyển, kiểm kê để

cho kịp với yêu cầu của nhiệm vụ tiếp nhận của quân sự, vì thường là quân sự hồi quân nhanh và giao dồn một lúc nhiều kho, và nhiều kho lại rải rác, sơ sài.

2/ Cần phải bố trí trước một bộ máy tiếp nhận, hoặc trường hợp không bố trí trước được thì phải linh hoạt để giải quyết những vấn đề cấp bách đầu tiên về:

a. Lực lượng canh gác kho vì kho rải rác (bộ đội canh gác).

b. Lực lượng dân công để dọn các kho lẻ tẻ hoặc lợp sơ sài thành những chum kho chính thuận tiện cho việc bảo quản.

c. Lực lượng thủ kho, vì thường không tuyển ngay được thủ kho hoặc kho xa nhà dân, khó gửi dân. Cần có ngay thủ kho để sửa lại luôn luôn các mái và chung quanh kho, thường bị lật tung vì mưa gió hoặc mất trộm.

Đối với ba loại lực lượng (canh gác, dân công vận chuyển kiểm kê, thủ kho) nói trên, cán bộ đều phải giáo dục cho anh em về nhiệm vụ và giúp đỡ cho anh em kế hoạch một cách tỉ mỉ và cụ thể trước khi anh em đó bắt tay vào nhận nhiệm vụ. Vì thường an hem bộ đội địa phương canh gác quan niệm nhiệm vụ canh gác một cách đơn thuần và thiếu kinh nghiệm, an hem dân công một số kém năng suất vì chủ ý trong khi làm việc để thu vén một vài thứ lặt vặt cho mình còn anh em thủ kho (chuyên môn) mới đầu đều sợ trách nhiệm về số lượng hàng trong kho mất mát, hoặc không phân biệt được các loại hàng khi cấp...

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Tài chính, hồ sơ 10694, tờ 01 –

V

EFN

BÁO CÁO TÌNH HÌNH
VẤN ĐỀ HUY ĐỘNG NHÂN, VẬT, TÀI LỰC
CUNG CẤP CHO CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

A/ NHIỆM VỤ

Để cung cấp cho chiến dịch Điện Biên Phủ, Hội đồng Cung cấp mặt trận Trung ương đã giao cho Hội đồng Cung cấp mặt trận Liên Khu III nhiệm vụ:

Ngày giao nhiệm vụ	Loại việc	Số lượng hàng	Ngày giao hàng	Nơi giao hàng
Đợt 1 15/12/1953	Chuyển thịt Chuyển thực phẩm khô	10 tấn 21 tấn	15/2/1954 15/2/1954	Sơn La Sơn La
Đợt 2 16/2/1954 16/2/1954	Chuyển thịt Huy động xe đạp	10 tấn 500 xe đạp	15/3/1954 1/4/1954	Sơn La Cây số 1 Suối Rút
Đợt 3 25/3/1954 25/3/1954 12/4/1954 30/4/1954 30/4/1954 30/3/1954 25/3/1954 5/4/1954 23/4/1954 1/5/1954	Chuyển thịt Chuyển thực phẩm khô Chuyển muối Chuyển thịt Chuyển thực phẩm khô Chuyển muối Chuyển gạo Chuyển gạo Chuyển gạo Chuyển gạo	10 tấn 10 tấn 33 tấn 20 tấn 20 tấn 50 tấn 600 tấn 300 tấn 200 tấn 300 tấn	30/4/1954 15/4/1954 30/4/1954 25/5/1954 25/5/1954 10/5/1954 (15/4 có 300T 3/5/1954 có 300T) 3/5 3/5 25/5	Sơn La Cây số 1 Suối-Rut - Sơn La Cây số 1 Suối-Rut - - - - -

Chú thích:

1/ Trong đợt 2, nhiệm vụ chính trung ương giao cho là chuyển 10 tấn thịt và huy động 500 xe đạp, nhưng có thực phẩm khô thì chở kết hợp, dùng xe đạp thô

chuyển lên cho Trung ương (thực phẩm khô không ấn định mức, khô này có bao nhiêu chuyển lên bấy nhiêu).

2/ Trong đợt 3, về nhiệm vụ chuyển muối, ngoài số lượng chính thức, Trung ương lại giao thêm chuẩn bị sẵn sàng 50 tấn muối nữa.

3/ Trong đợt 3, về nhiệm vụ chuyển 200 và 300 tấn gạo cuối cùng thì sau khi chiến dịch Điện Biên chấm dứt, Trung ương có thay đổi về mức và thời gian, cụ thể chỉ còn phải chuyển tiếp 300 tấn ngày 25/5/1954 phải có đủ, ở cây số 22 Suối-Rut (mức rút đi nhưng thời gian ngắn lại và địa điểm xa hơn);

4/ Về đợt 3 nhiệm vụ chuyển 30 tấn thịt cũng rút xuống chỉ còn 17 tấn.

Tổng hợp lại, suốt chiến dịch, nhiệm vụ khu III gồm có:

- Thực phẩm khô: 51 tấn.
- Thịt: 50 tấn.
- Muối: 83 tấn (và chuẩn bị sẵn 50 tấn ngoài).
- Gạo: 1200 tấn.
- Huy động xe đạp 300 tấn.

B/ TÌNH HÌNH

1/ Khả năng của địa phương:

- Thực phẩm khô ở địa phương rất khan hiếm (vì đại bộ phận lo đồng chiêm).

- Trâu, bò của địa phương cũng thiếu, ở Ninh Bình thì qua kỳ tấn công của địch lên Tây Nam Ninh Bình, giặc còn phá, bắn giết một số lớn. Ở Hòa Bình tuy khả năng có nhưng lại rải rác xa đường vận chuyển.

- Muối có đủ để cung cấp cho kế hoạch.

- Gạo ở Ninh Bình thì ngay cả cho nhu cầu thường xuyên cũng thiếu, chỉ còn một số thóc ở sâu khu căn cứ sử dụng cho địa phương và để trả thóc thuê thửa cho nhân dân, kết hợp với chống đói. Ở Hòa Bình có sẵn thóc của kế hoạch tiếp chuyển cho Phú Thọ, nhưng khả năng này xảy ra của Hòa Bình không có dư để kịp cho yêu cầu thời gian, cụ thể khả năng lúc đó có 1360 tấn thóc, và 70 tấn gạo.

- Nguồn nhân lực chính của Khu nằm ở các tỉnh địch hậu, việc huy động mất nhiều thời gian và phí tổn, nguồn nhân lực ở các tỉnh vùng tự do cũng bị hạn chế vì

phần đông đã phục vụ nhiều và đang bận công tác phát động quần chúng, chống hạn, trừ sâu vv...

- Phương tiện vận chuyển, thì xe đạp thô của địa phương rất ít, đa số đã phải phục vụ nhiều, qua các chiến dịch, số đông phục vụ cho Trung ương, số còn lại thì phân tán buôn bán ở xa, xe trâu, bò, ngựa cũng phân tán trên các đường vận chuyển nhân dân, địa phương không nắm vững tổ chức khá nặng, xe cơ giới hầu hết là của tư nhân, máy yếu không đi được đường xa, dốc khó, riêng về ghe thuyền thì ở Ninh Bình có trên 300 tấn, tập trung ở các bến, nhưng thuyền ở Sông Đà có ít và phân tán đi các ngã sông, mà địa phương cũng không dám chắc được các tổ chức này (cụ thể, khả năng có xe đạp 800, trâu bò 250, xe ngựa 100, ô tô 8 chuyến 250 tấn ở Ninh Bình và 125 tấn ở Hòa Bình).

2/ Thuận lợi:

- Việc huy động gấp giữa lúc tin chiến thắng Điện Biên Phủ vang dội đi đôi với những chiến thắng to lớn của địa phương, nhân dân phấn khởi hào hứng .

- Nhân dân đã cấy chiêm xong.

- Được phát động, ý thức phục vụ nâng cao.

- Qua những chủ trương đúng mức của Liên khu Ủy như chống đối trả thóc thuế v.v... nhân dân tin tưởng.

- Các tỉnh đã tiến hành bình nghị.

- Trong đợt đầu khu đã có sẵn một số thịt trên 200 con bò và 22 tấn thực phẩm khô, song thời cũng có sẵn một số dân công, không phải mất thời gian huy động lên, khi thực hiện đợt 3, nhờ có chủ trương hạn chế xuất bỏ vào địch hậu, việc thu mua dễ dàng...

- Chế độ cước phí tương đối được hợp lý, đã chiếu cố đến hoàn cảnh cụ thể của anh em, phương tiện.

- Được sự trực tiếp chỉ đạo của Liên Khu Ủy, các cấp huy động cũng tranh thủ được sự chỉ đạo của cấp ủy.

- Cán bộ qua nhiều đợt huy động có kinh nghiệm, phấn khởi trước chiến thắng, tích cực công tác, ngoài ra Trung ương lại trả lại cho khu một số cán bộ và phương tiện mà Trung ương trưng tập, để về làm nhiệm vụ mới của khu.

3/ Khó khăn:

- Nhiệm vụ thực hiện gặp giữa lúc tiếng súng Điện Biên đã nổ, cho nên yêu cầu thời gian rất gấp rút.
- Đợt đầu huy động vào dịp tết nhân dân không muốn đi xa vì lâu ngày.
- Khả năng thực phẩm khô của địa phương không có, phải trông vào nguồn cung cấp của khu IV, giữa lúc ấy khu IV độc quyền thu mua.
- Khu nắm phương tiện của địa phương khan hiếm, nhiệm vụ phục vụ mỗi ngày một tăng thêm, thời gian phục vụ không nhất định, không thống nhất được với lối phổ biến khi huy động.
- Một số lớn các xã vùng tự do nhân dân bận phát động quần chúng.

TỔNG KẾT VẤN ĐỀ HUY ĐỘNG

I. HUY ĐỘNG XE ĐẠP THỎ

Trong kế hoạch Điện Biên Phủ, Hội đồng khu đã hoàn thành nhiệm vụ chuyển vận. Việc sử dụng lực lượng vận chuyển trong kế hoạch này khu đã biết tận dụng khả năng phương tiện và hạn chế việc sử dụng khả năng nhân lực giành vào việc bảo đảm sản xuất hậu phương.

Trong các loại phương tiện nhất xe đạp thỏ đóng một vai trò cốt yếu của kế hoạch về thời gian, xe đạp thỏ đã phục vụ suốt từ đầu kế hoạch cho đến cuối, ròng rã 6 tháng liên tục, về khối lượng xe đạp thỏ cũng đã bảo đảm một phần lớn trong toàn bộ kế hoạch.

So với dân công thì một xe thỏ bằng 8 dân công bộ, mà thời gian lại tranh thủ được hơn 1/5; mặt khác, đỡ được mỗi phí tổn chi tiêu về cán bộ và xây dựng kho lán. Anh em xe đạp thỏ đỡ cước phí, có khả năng tự bồi dưỡng, vấn đề ốm ít hơn dân công.

So với các loại phương tiện khác như xe trâu, bò ngựa thì việc sử dụng cũng có nhiều thuận lợi hơn trong hoàn cảnh đường xa hiện nay. Việc điều quân và giải quân bằng xe đạp thỏ cũng được nhanh chóng, có thể điều đi xa để phục vụ trên những chặng đường ngoại vi khu mà các phương tiện khác không làm được, hoặc gặp nhiều khó khăn (ví dụ, điều xe ngựa lên đường 41 thì lâu, không thích hợp với tính chất của xe ngựa, đồng thời phải chuyển thóc đi theo cho ngựa ăn). Dùng xe

đạp thồ thì đường xa đỡ bị hại hơn các phương tiện thô sơ khác. Trường hợp đường bị thiên tai địch họa, việc sửa chữa bảo đảm giao thông thông suốt cho xe đạp đi cũng được nhanh chóng hơn, dùng xe đạp thồ cũng thuận tiện cho việc xây dựng kho lán đỡ bị lộ, dễ dấu hơn các loại phương tiện khác.

- Làm thế nào để huy động xe đạp thồ được nhanh chóng:

+ Trước hết phải nắm vững khả năng xe và người, phải đưa anh em vào các tổ chức cơ sở ở xã và khu phố (từ hình thức thấp đến hình thức cao), chính quyền địa phương phối hợp cùng các đoàn thể để có kế hoạch tổ chức nắm lấy anh em.

+ Mỗi khi huy động thì nhất thiết phải bình nghị và bình tuyển. Vì có bình nghị thì huy động mới công bằng, anh em mới có thời gian chuẩn bị đầy đủ về tư tưởng và vật chất có bình nghị thì nhân dân mới giải quyết được những thắc mắc cụ thể ngay ở địa phương, anh em yên tâm phục vụ, bình nghị là một dịp để giáo dục và đấu tranh được với những phần tử ngang bướng. Trong bình nghị, anh em cũng nhận rõ trách nhiệm của mình trước nhân dân giao cho mà tích cực phục vụ, không có hiện tượng đào ngũ và trốn.

+ Khi bình nghị xong phải sơ bộ sắp xếp, tổ chức, Chi bộ địa phương phải gọi cán bộ và đảng viên, bố trí trung kiên để lãnh đạo và đưa tổ chức của anh em vào nề nếp ngay từ ở cơ sở đi.

+ Trước khi lên đường địa phương phải tổ chức hoạt động, có hoạt động thì mới đả phá được những quan niệm sai lầm của nhân dân cho rằng anh em đi chở thuê cho Chính phủ lấy cước. Có hoạt động mới động viên được anh em lên đường tích cực công tác hoàn thành nhiệm vụ. Có hoạt động mới đề cao được ý thức trách nhiệm của người đi và người ở nhà.

+ Cần phải có sự đón tiếp chu đáo, có ban đón tiếp hẳn hoi để làm nhiệm vụ đả thông giải quyết thắc mắc, củng cố và chấn chỉnh tổ chức, tiến hành sơ kết thi đua, khen thưởng kịp thời ngay từ chặng đường đầu từ nhà lên tới khu để phát động tinh thần phấn khởi trước khi anh em bắt tay vào làm nhiệm vụ.

+ Do tính chất sinh hoạt, buôn bán của anh em nên phần lớn lực lượng xe đạp thồ trong liên khu thường phân tán trên các đường vận chuyển thường xuyên. Mỗi khi huy động thì chủ yếu là tuyên truyền vận động ở nơi cơ sở của anh em.

Trong những trường hợp cần thiết gấp rút, việc huy động từ cơ sở không bảo đảm đủ mức và thời gian của kế hoạch, có thể dùng mọi hình thức để tập hợp anh em trên các nẻo đường. Dù huy động ở tại cơ sở hay ở các nẻo đường đều phải dựa trên nguyên tắc căn bản là tuyên truyền vận động giải thích làm cho anh em tự nguyện tự giác là chính. Trường hợp anh em có thể tự nguyện đi ngay thì phải tổ chức giải quyết mọi nhu cầu cần thiết của anh em trên dọc đường, hoặc vận động anh em trở về địa phương để chuẩn bị lên đường. Việc huy động ở nhiều nơi chỉ nên đặt ở một vài địa điểm cốt yếu, cử cán bộ có khả năng làm nhiệm vụ giáo dục và vận động.

+ Khả năng xe đạp thồ của địa phương khan hiếm, nhiệm vụ của khu mỗi ngày một nặng nề, rồi đây sẽ phải sử dụng rất nhiều đến lực lượng của loại phương tiện này, nên cần phải có một kế hoạch cụ thể để phát triển thêm, mới đủ khả năng cung cấp cho nhu cầu của chiến dịch.

II. HUY ĐỘNG DÂN CÔNG BỘ

Nguồn nhân lực của liên khu phần lớn nằm trong các tỉnh địch hậu, còn ở vùng tự do thì nhân dân đã phục vụ nhiều, đời sống bị thiếu thốn, cho nên mỗi khi có kế hoạch thường phải huy động một số lớn nhân lực ở các tỉnh địch hậu ra. Việc huy động ở các tỉnh tự do thường chỉ để sử dụng trong những trường hợp dân công địch hậu chưa ra kịp, hoặc trong những trường hợp cần thiết mà thôi.

Qua những đợt huy động, chúng ta thường thấy anh em luôn luôn thắc mắc về hoàn cảnh gia đình. Sở dĩ có những thắc mắc đó là vì các cấp ủy và cơ quan đoàn thể địa phương chưa đặc biệt chú ý đến việc tổ chức đôn đốc vận động thực hiện giúp đỡ gia đình những người dân công đi phục vụ. Đáng rằng trong hoàn cảnh khó khăn, nhất là ở những nơi địch tạm chiếm, nông cụ thiếu thốn, nhân công hạn chế, khả năng giúp đỡ của nhân dân ít mà những người cần phải giúp đỡ lại nhiều (thương binh, tử sĩ, dân công) nhưng không phải vì thế mà việc thực hiện giúp đỡ không tiến hành được mà chính vì chúng ta chưa đặc biệt chú ý đến mà thôi.

Muốn giải quyết được những thắc mắc của anh em dân công để anh em yên tâm phục vụ, các tỉnh cần phải thực sự giúp đỡ những gia đình có người đi dân công, nông hội phải kết hợp với các ngành các giới để chấn chỉnh và xây dựng các

tổ đôi công, các tổ sản xuất, nó là nền tảng có đủ khả năng giúp chúng ta thực hiện được. Việc giúp đỡ phải được hợp lý, phải có sự bình nghị, người nào cần giúp đỡ trước, giúp đỡ bao nhiêu, giúp đỡ như thế nào, và cần phải có sự phân công để việc giúp đỡ được hợp lý và có thể thực hiện được. Trong những tình địch hậu có thể tổ chức tiến hành kết hợp với việc bảo vệ sản xuất, chống địch cướp phá mùa màng thóc lúa, bằng cách huy động dân công ngăn ngày ngay tại địa phương (loại yếu) đã gặt hái, cày bừa vv..cho nhanh chóng.

a) Huy động dân công ở địch hậu ra:

Việc huy động dân công ở địch hậu ra, cũng như việc đưa dân công ở địch hậu về thường gặp phải nhiều khó khăn trở ngại vì tình hình đường xa, tình hình địch thay đổi luôn luôn. Cho nên mỗi khi huy động chúng ta phải nghiên cứu làm thế nào để tập trung và đưa ra được nhanh chóng.

Muốn thế phải:

- Tổ chức bình nghị, bình tuyên thường xuyên, phải có sự chuẩn bị từ trước để nhân dân có thời gian thu xếp công việc gia đình, khi có lệnh tập trung không bị lúng túng. Địa điểm tập trung nên bố trí làm nhiều nơi, tiện cho việc đưa đón, đồng thời bảo đảm được bí mật, tập trung được bao nhiêu, chân chính xong cho đi ngay bấy nhiêu.

- Khi đưa ra, phải bố trí tổ chức bằng nhiều đường, tiện đường nào cho ra đường ấy.

Phải nắm vững tình hình địch, phải có tiền trạm đi trước, phải có một trạm thống nhất đại diện cho tỉnh, có đủ thẩm quyền giải quyết mọi yêu cầu của anh em dân công trong những trường hợp cấp thiết khó khăn. Trạm phải có sự liên lạc trực tiếp với các huyện để việc đặt và bố trí lịch đi đường cho dân công từng xã được hợp lý với tình hình đường xa hàng ngày.

- Phải bố trí đầy đủ phương tiện đồ giang cơ sở trú quân, có người am hiểu tình hình đường sá để hướng dẫn. Trừ trường hợp cần thiết, còn ngoài ra không nên tổ chức cho dân công địch hậu gánh hàng để anh em được nhẹ nhàng tranh thủ ra nhanh.

- Phải chấn chỉnh lại mối liên hệ cần thiết giữa các ngành bưu điện, tỉnh đội và bộ phận dân công, có sự phân công, phân nhiệm dứt khoát trong việc bố trí đường đi.

Việc tổ chức đưa anh em dân công ra cần chu đáo bao nhiêu thì việc tổ chức hồi quân cho anh em lại càng phải chu đáo bấy nhiêu, vì khi hồi quân từ cán bộ cho đến anh em dân công đều nặng tư tưởng mà hồi, nếu không tổ chức chặt chẽ sẽ không bảo vệ được sức khỏe và tính mạng anh em trên dọc đường.

- Phải tổ chức học tập cho cán bộ, cho anh em dân công và ngay cả các cơ quan sử dụng thấy tầm quan trọng của việc bố trí hồi quân ngay từ lúc đầu khi mới nhận nhiệm vụ. Nhất là trong khoảng thời gian kế hoạch sắp hoàn thành việc giáo dục lại càng phải đề cao để nhắc nhở anh em chú ý, đồng thời phải có một tổ chức chu đáo để bố trí và phụ trách việc hồi quân.

b) Huy động dân công ngăn ngày:

Trong những trường hợp thật gấp rút về quân sự (đánh đồn, chuyển gạo, thương binh, vũ khí, chống càn ngay tại chỗ) hoặc thiên tai địch họa, hoặc để bảo vệ chuyển vận cho kế hoạch kịp thời, chúng ta thường hay huy động dân công ngăn ngày. Trong chiến dịch vừa qua chúng ta đã huy động được một số lớn dân công ở Hòa Bình (là nơi mà đời sống nhân dân chật vật về kinh tế và không quen xa nhà lâu ngày) đi phục vụ dài ngày và xa địa phương. Trước đây việc huy động dân công đi xa và lâu ngày ở Hòa Bình gặp rất nhiều khó khăn, nhưng trong kế hoạch vừa rồi chúng ta đã đạt được kết quả là do ở tinh thần và ý thức phục vụ của nhân dân được nâng cao qua những đợt học tập về chính sách trong khi phục vụ, mặt khác cũng là do ảnh hưởng về kết quả phát động quần chúng.

- Dân công ngăn ngày phải được tổ chức chặt chẽ, mới tránh được những lãng phí trong khi sử dụng. Muốn thế phải chỉnh đốn đội ngũ ngay từ ở địa phương, đơn giản tổ chức, tăng cường cán bộ, phải bố trí kế hoạch cho sát và cụ thể, chống tư tưởng trù hao, phải đả phá tư tưởng tạm bợ, đồng thời cơ quan sử dụng cũng phải tăng cường mọi mặt về cán bộ cũng như về phương tiện để bố trí kế hoạch, sử dụng anh em được sát và hợp lý.

c) Sử dụng các loại tề, đồng, phú nông, địa chủ, cường hào thế nào?

Chia làm hai loại:

- Đối với loại không bảo đảm về chính trị thì sử dụng trong những công việc kiến thiết ở địa phương như bắc cầu, xẻ cống, vv...

- Đối với loại mà địa phương bảo đảm được về chính trị thì cũng huy động như các loại khác, nhưng không sử dụng vào những việc quan trọng của chiến dịch nên dùng cho những kế hoạch thường xuyên.

d) Sử dụng tiểu thương và du kích:

Nói chung cũng huy động như các người khác nhưng cần phải chiếu cố đến hoàn cảnh và khả năng.

Tiểu thương nên huy động ngắn ngày, chiếu cố thời kỳ buôn bán (tết), sử dụng trong những trường hợp cần thiết, gấp rút trong một vài chuyến rồi trả về.

Du kích: nên huy động 1/3 nếu tổng số 50 người trở lên và 20% nếu tổng số có từ 50 người trở xuống. Nếu sử dụng trong những công tác hỏa tuyến và vận chuyển cho chiến dịch.

e) Sử dụng dân công của từng địa phương như thế nào cho hợp lý:

Hà Nam và Ninh Bình là những nơi địch hậu và là nguồn nhân lực chính của Khu, phần lớn mỗi công tác phục vụ đều phải huy động ở hai tỉnh này, việc huy động thường khó khăn vì đường xa, ra vào mất nhiều thời gian và phí tổn, nên thường huy động vào loại phục vụ lấy ngày trong công tác chuyển vận và cầu đường.

Tỉnh Ninh Bình là nơi có đông lại phải phục vụ luôn luôn cho những hoạt động tại chỗ nên thường huy động vào loại ngắn ngày sử dụng cho những công tác bất thường của chiến dịch hay phục vụ tại chỗ.

Tỉnh Hòa Bình là nơi nhân dân miền núi, kinh tế khó khăn, không quen xa nhà lâu ngày nên thường huy động vào loại ngắn ngày, sử dụng vào việc xây dựng kho lán, sửa chữa cầu đường giao thông, thông suốt, hoặc sử dụng trong những cuộc vận chuyển ngắn khi kế hoạch cấp thiết yêu cầu.

g) Tiêu chuẩn thù lao cho từng loại dân công và cán bộ dân công:

- Dân công bốc vác: thù lao như dân công thường là 1 cân 1 ngày, nhưng cần phải có chế độ tăng năng suất.

- Dân công bảo quản bộ: 1 cân 1 ngày và cũng phải có chế độ tăng năng suất.
- Dân công vận chuyển bộ: 1 cân 2 ngày (và có chế độ tăng năng suất).
- Hộ lý cấp đường: 1 cân hai 1 ngày.
- Dân công giao thông: 1 cân hai 1 ngày.
- Cán bộ đại đội dân công bộ: 1 cân hai 1 ngày.
- Cán bộ đoàn dân công bộ: 38 cân 1 tháng và được tiền công tác phí đi đường.
- Cán bộ trung đội dân công bộ được hưởng tăng năng suất bình quân của đơn vị.
- Cán bộ đại đội các đoàn xe: 1 cân tư 1 ngày, hoặc 38 cân 1 tháng và được hưởng công tác phí 2 lạng rưỡi 1 đêm. Cán bộ Y tế đại đội cũng như cán bộ công an đi theo các đoàn dân công phải tham gia sản xuất.

h) Tỷ lệ đảng viên trong các đoàn dân công:

- Dân công bộ phải bảo đảm 5% đảng viên. Mỗi đại đội phải có 1 Chi ủy viên, riêng tỉnh Hòa Bình và các tỉnh địch hậu vì số lượng đảng viên ít nên tỷ lệ đảng viên ấn định từ 3 đến 5%. Đặc biệt, dân công hỏa tuyến phải bảo đảm 10%.

i) Quyền lợi hưởng thụ của người dân công:

- Để bảo đảm sự thực hiện mối liên hệ chặt chẽ giữa hậu phương và tiền tuyến, đồng viên tinh thần phục vụ của anh em, cần phải có một chế độ bưu phí về thư từ cho dân công. Đối với những thư của gia đình dân công gửi lên thì phải dán tem. Thư từ của dân công gửi về thì mỗi tháng sẽ được miễn tem 1 chiếc thư.

Việc tiêu chuẩn muối phải bảo đảm cấp phát bằng hiện vật cho dân công theo đúng tỷ lệ 16gram 1 ngày (không được phát tiền vì phát tiền không bảo đảm tiêu chuẩn).

III. HUY ĐỘNG GẠO

Trong thời gian qua, chúng ta đã bảo đảm được kế hoạch vận chuyển gạo là nhờ tổ chức xay, giã được nhanh chóng và nhờ được việc tạm vay của nhân dân có kết quả.

Phát huy được nhanh chóng là vì có kế hoạch tương đối chu đáo và tỉ mỉ, phổ biến nhanh chóng xuống các cấp thi hành. Khu đã làm cho cán bộ và nhân dân thấm tằm quan trọng và yêu cầu cấp thiết của kế hoạch, lại nhằm lúc nhân dân rỗi việc, có khả năng thóc gạo tự bỏ ra xay, tỷ lệ xay và kế hoạch xay cũng đem lại chút ít quyền lợi cho nhân dân.

a) Làm thế nào để việc phát xay và thu hồi gạo được nhanh chóng:

- Đặt lịch xay giã cho sát, ăn khớp với việc tuyên truyền vận động.
- Phát xay lấy đơn vị là tổ, (không nên cân cho cá nhân hoặc đơn vị tốn quá mất nhiều thời gian).
- Vận động nhân dân làm tập đoàn, sử dụng tổ hộ lương để kiểm tra phẩm chất.
- Phát triển phương tiện xay giã, nhất là miền bán sơn cước. Việc phát triển dựa vào tổ chức nông hội là chủ yếu, kết hợp với các đoàn thể khác.
- Phải có sự phân công cụ thể trong việc xay giã (bố trí người xay, người giã, người dân, sàng vv...).
- Tăng cường cán bộ cân đong, phải tranh thủ khai thác lực lượng cán bộ trong việc cân đong được nhanh chóng, phải nắm vững khả năng thóc gạo trong kho mà phân phối cho hợp lý.
- Bố trí xuất nhập ở nhiều điểm. Phải chuẩn bị sẵn sàng kho, thùng, cân quang, phải bố trí việc cân đong theo thời gian (theo thời gian nhân dân đến nhận) không nên theo khối lượng hàng ngày từ trước.

Trường hợp cần thiết thì vận động nhân dân tự bỏ thóc nhà ra xay, đem gạo đến nộp và lĩnh thóc về.

b) Tổ chức việc vay trả thóc gạo cho nhân dân thế nào được nhanh chóng:

Trong thời gian qua, trước yêu cầu cấp bách, trước khả năng khan hiếm của địa phương chúng ta đã biết dựa vào lực lượng của nhân dân để bảo đảm cho yêu cầu của kế hoạch, sau đó, chúng ta lại tổ chức việc trả lại cho nhân dân. Muốn tiến hành được nhanh chóng, cần phải có một tổ chức phụ trách việc vay, trả, phải có kế hoạch cụ thể và tập trung cán bộ để làm, phải nắm vững tình hình của địa

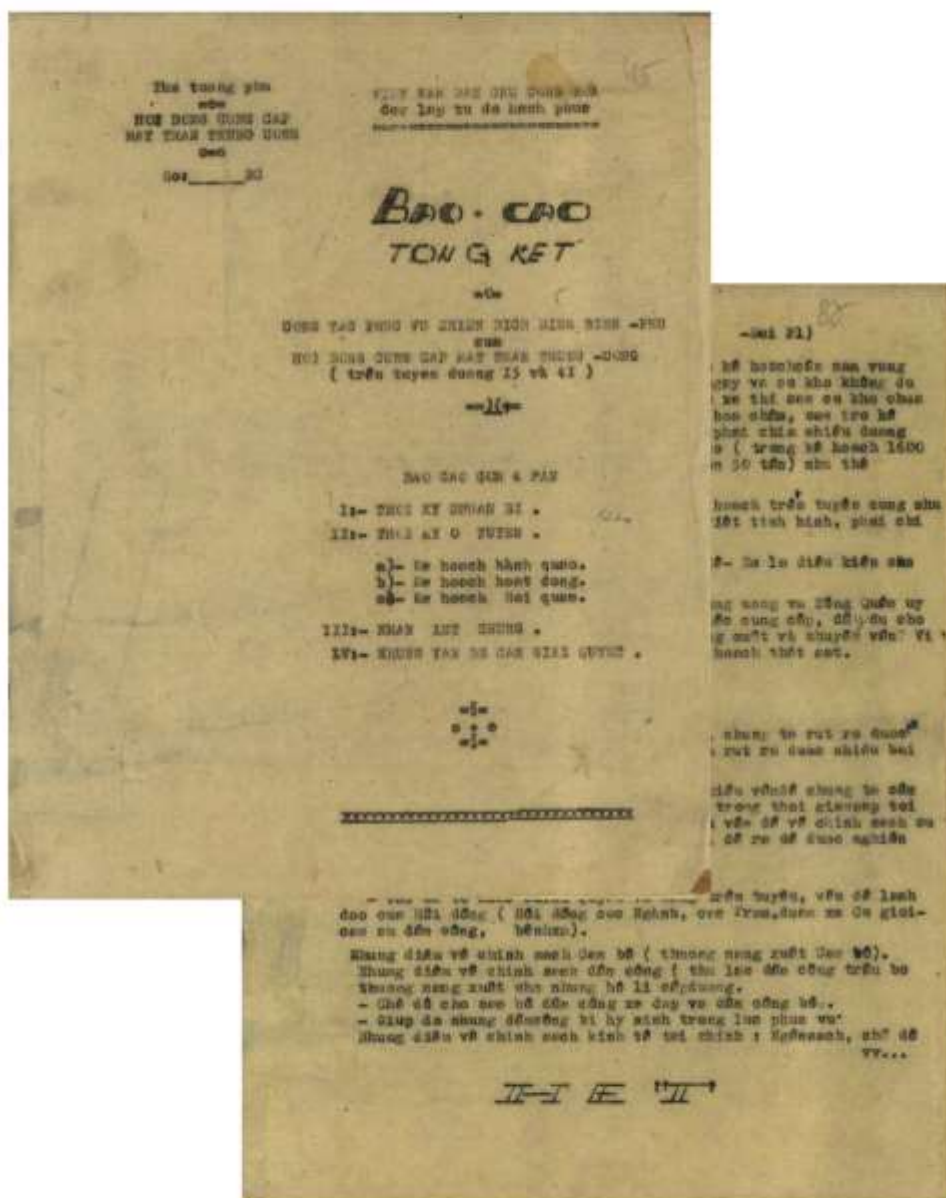
phương và khả năng của nhân dân, tiến hành việc vay, trả cho hợp lý. Phải làm cho nhân dân và cán bộ nắm vững được tầm quan trọng và yêu cầu của kế hoạch.

Nói tóm lại, để bảo đảm cho công tác huy động nhân, tài, vật lực, ở hậu phương phục vụ tiền tuyến, các cơ quan huy động phải lấy việc vận động, tuyên truyền, giải thích làm cho nhân dân tự nguyện, tự giác tham gia, phải nâng cao trình độ và ý thức phục vụ của nhân dân và phải biết dựa vào lực lượng của nhân dân để giải quyết những khó khăn của kế hoạch. Cán bộ thi hành cần phải nắm vững yêu cầu nội dung kế hoạch huy động, phải có tác phong khẩn trương, cụ thể, bảo đảm chính sách đi đúng đường lối quần chúng.

*Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Liên khu III, hồ sơ 1286,
tờ 01 - 08*

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN

Báo cáo tổng kết công tác phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ của Hội đồng Cung cấp Mặt trận Trung ương.



BÁO CÁO TỔNG KẾT
CÔNG TÁC PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ
CỦA HỘI ĐỒNG CUNG CẤP MẶT TRẬN TRUNG ƯƠNG

(Trên tuyến đường 13 và 41)

BÁO CÁO GỒM 4 PHẦN

I. THỜI KỲ CHUẨN BỊ

II. THỜI KỲ Ở TUYẾN

- a) Kế hoạch hành quân
- b) Kế hoạch hoạt động
- c) Kế hoạch hội quân

III. NHẬN XÉT CHUNG

IV. NHỮNG VẤN ĐỀ CẦN GIẢI QUYẾT

Bước vào thu đông 1953, Trung ương quyết định mở chiến dịch Tây Bắc nhằm đánh vào Lai Châu.

Bám theo nhu cầu quân sự, Hội đồng cung cấp mặt trận Trung ương phân phối cho các liên khu phải cung cấp:

KHU TÂY BẮC	Gạo: 2480T và 660T Thịt: 26T Rau: 270T từ SL trở lên, 77 T từ SL trở xuống Thức ăn khô: Xe đạp Dân công: 4940 đ/c
KHU VIỆT BẮC	Gạo: 9,5 t Thịt: 79T Rau:

	Thức ăn khô: 43T Xe đạp: 2600 chiếc Dân công: 10823 đ/c
THANH HÓA	Thức ăn khô: 65T Đ/c: 290 đ/c Xe đạp: 2000 chiếc Gạo thành: 28T

Ở Tây Bắc, bộ máy cung cấp chưa lập, cán bộ thiếu mà nhiệm vụ thì nặng nên Hội đồng cung cấp mặt trận Trung ương quyết định trực tiếp phụ trách tuyển vận chuyển ở đây.

Lần này là lần đầu tiên Hội đồng cung cấp mặt trận Trung ương phụ trách trực tiếp một tuyển vận chuyển.

I. THỜI KỲ CHUẨN BỊ

Tiếp được nhu cầu quân sự vì thời gian quá cấp bách, nên một mặt, Hội đồng cung cấp mặt trận Trung ương trực tiếp chỉ thị cho các khu huy động gạo, thực phẩm và xe đạp, dân công, một mặt họp với Khu Việt Bắc và Khu Tây Bắc, Tổng cục Cung cấp và các ngành để ấn định mức huy động tại địa phương, thảo luận kế hoạch vận chuyển.

Nhận thấy gạo đương ở thời kỳ giáp hạt, gạo mùa chưa tới, Khu Tây Bắc nhân dân thừa thớt, phương tiện xay giã thô sơ nên trong tư tưởng Hội nghị ít tin tưởng vào khả năng địa phương. Và chẳng thời kỳ bố trí gạo hành quân khẩn cấp nên ngay đợt I Hội đồng đã thấy lúng túng trong vấn đề huy động gạo. Thêm vào đấy, kho thóc không nắm được tình hình các kho nên đã phải lấy lẻ số tồn kho ở Bến Than, Đại Từ, Yên Sơn, Chợ Đông, Sơn Dương và Đoan Hùng để kịp cung ứng chở gạo hành quân và giới tiêu phí. Nhưng thực tế số gạo này không dùng đến vì địa phương đã có sẵn một số gạo tại chỗ.

Ở đường 41 số gạo của địa phương không ra kịp nên đã vay tạm của Công trường T/A một số gạo.

Vì không tin vào khả năng xay giã của địa phương nên Hội đồng có huy động một số thợ cối và xay giã. (900 thợ, đi 2 đường).

Số thợ cõ và xay giã lên một số không đúng thời. Phải sử dụng một số vào việc khác như đi huy động, gặt hái, bốc vác.

Về mặt tổ chức cuộc Hội nghị đã quy định thành lập Ban Chỉ huy khu C gồm đại diện Hội đồng Trung ương, một đại diện Tổng cục Cung cấp, một đại diện Tổng cục Cung cấp, một đại diện Khu Tây Bắc.

Đại diện Hội đồng trực tiếp phụ trách tuyển vận chuyên sử dụng bộ máy Ban Chỉ huy Tuyển để vận chuyển từ Âu Lâu lên Sơn La.

Đại diện Tổng cục Cung cấp sử dụng bộ máy Tổng cục Cung cấp tiền phương để vận chuyển từ Sơn La lên và chỉ đạo trong công tác, kết hợp giữa xe quân sự và xe cải tiến.

Đại diện Khu Tây Bắc dùng bộ máy Khu huy động nhân tài vật lực giao cho Hội đồng Trung ương từ Âu Lâu lên Sơn La và giao thẳng Tổng cục cung cấp từ Sơn La trở lên.

Sau khi đã quy định nhiệm vụ và quyền hạn của Ban Chỉ huy khu C và Ban Chỉ huy Tuyển, Hội đồng đã thông qua kế hoạch vận chuyển kết hợp giữa quân sự và xe cải tiến.

II. THỜI KỲ LÊN TUYỂN

a/ Thực hiện kế hoạch hành quân

Trong lúc cuộc Hội nghị đang họp thì phương tiện, dân công và gạo đã bắt đầu lên tuyển. Việc phái cán bộ lên tổ chức các Trạm Kho và chỗ trú quân rất cần thiết. Nhưng trái lại, số cán bộ Hội đồng chỉ có hạn. Một số đã phái đi Khu 3, khu 4 và Tả Ngạn, một số đang chỉnh huấn, vì vậy, Hội đồng đã phải giải tán họp chỉnh huấn, cán bộ đi đón đón dân công và tổ chức tuyển và các trạm.

Ngoài ra, lại xin thêm được 100 thanh niên xung phong, 26 học sinh Tân Trào và một số học sinh cơ khí để ta tăng cường cho các bộ phận. Xin một số cán bộ lớp phổ thông lao động.

Các bộ phận lần lượt lên tuyển và thiết lập các kho trạm nhưng mỗi trạm vận chỉ có 2 – 3 người, công việc đi lấy dân công địa phương để xây dựng kho lán không kịp nên số gạo hậu phương đưa ra đã phải tạm chứa ở các lán cũ hay phải đổ ra giữa trời (T-15).

Các trạm bắt đầu thành lập: T-20, T-35, T-15, T-60 (cũ), T-100, T-50, lúc đầu lấy gạo Nghĩa Lộ lại tổ chức thêm T-80.

Các ngành tiền phương cũng bắt đầu hoạt động, ở mỗi trạm đều lần lượt có cán bộ các ngành cử đến.

Đường dây mới từ Nghĩa Lộ ra Ba Khe và từ T-15 trở đi bắt đầu xây dựng.

Ngành công an đi phối hợp với địa phương trong vấn đề bảo mật phòng gian và đề phòng biệt kích.

Ngành bảo đảm giao thông do địa phương phụ trách, lấy cơ sở công trường 13 chuyển thành bảo đảm giao thông Tây Bắc.

Trong thời gian này địch phá Đèo Lũng Lô; đường giao thông bị tắc. Vì vậy, chủ trương huy động 1.000 dân công để tăng bo, thành lập ban phụ trách tăng bo và hai trạm 45, 55. Sau bộ phận tăng bo T-45 sát nhập vào T-35.

Ban Y tế đã thành lập được hai bệnh xá: Z-1; Z-2.

Kiểm điểm lại hai kế hoạch:

- 187 tấn từ T-20 - T-15
- 82 tấn từ T-35 - T-60 Kế hoạch đều đầy đủ.

Còn ở Mộc Châu và Cổ Nội thì do xe quân sự trực tiếp chuyển vận, bộ đội đủ nhu cầu trong lúc hành quân.

Nhưng trong vấn đề thực hiện rất nhiều thiếu sót. Sự chỉ đạo kế hoạch gần như không có. Các trạm không nắm được kế hoạch. Vì phương tiện thì thiếu, xe thì xuất và nhập chứ không nắm được cung độ và thời gian các xe hoạt động.

Lãnh đạo xe đạp kỷ luật hành, trú quân chưa được đề cao nên đường T-20 xảy ra mấy vụ ném bom, gây thiệt hại.

Lãnh đạo về tư tưởng dân công và cán bộ mới lên nên đặt trọng tâm là đón tiếp dân công. Những lúc đón tiếp dân công, không giải quyết thắc mắc về gạo ăn của anh em từ nhà ra đi và cũng không nắm được diễn biến tư tưởng để sau này cơ quan sử dụng biết mà giải quyết.

Đội văn công bắt đầu ra đời và đương tập dượt.

Về mặt tổ chức: chưa có quan niệm cụ thể về trạm thống nhất, các cán bộ đều tập hợp vào trạm, gặp việc gì làm việc ấy, không có ranh giới giữa các ngành.

Vì vậy, các ngành không xây dựng được nghiệp. Và cũng do đó gay tình trạng lộn xộn, phạm chế độ cấp phát và thể lệ tài chính, chi tiêu cũng không phân ranh giới khó thanh toán.

Về phần Ban Chỉ huy khu C, không có sinh hoạt tập thể, và cũng vì tổ chức Ban Chỉ huy Khu C cách biệt Ban Chỉ huy tuyến nên việc theo dõi chỉ đạo kế hoạch bị cách bức làm cho công việc bị chậm trễ.

Ngành Tuyên huấn là một ngành phục vụ kế hoạch vận chuyển lại trực thuộc Ban Chỉ huy khu C mà không thuộc Ban Chỉ huy tuyến. Vì thế công tác chính trị không kết hợp được công tác kế hoạch.

Ban Chỉ huy tuyến phụ trách công tác vận chuyển đáng lẽ phải được tập trung mạnh mẽ mới đủ quyền hạn và phương tiện để chỉ đạo những sự biến cố xảy ra. Trái lại nó chỉ là một tổ chức kết hợp giữa các ngành rất lỏng lẻo ngành nào chỉ lo công việc ngành ấy.

Mỗi ngành đặt trụ sở một nơi, đồng chí Liên đảm bảo giao thông ở Chén trong một thời gian khá lâu, đồng chí Tam công an lên Sơn La, Cổ Nội.

Thời gian ngành thực phẩm chưa thành lập chỉ có tiếp phẩm nội bộ ở tuyến.

Liên hệ với quân sự: Sự điều xe vượt đèo, qua phá đều do các binh trạm phụ trách. Số xe chỉ tiến sát nhập vào xe quân sự (C202) việc hành quân vì thế cứ bị cản trở do quan niệm hai bên chưa được thông suốt. Có lần xe hơi đông đã phải đậu lại 10 hôm ở Âu Lâu không qua được vì giành ưu tiên cho xe quân sự.

Trên đường 13 việc vận chuyển thì kết hợp giữa xe quân sự và Hội đồng, con đường 41 để đảm bảo gạo muối thì riêng xe quân sự đã chở được 210 tấn muối.

Đây là do quan niệm đơn thuần, ý lại, không nhận thức phải xây dựng lâu dài.

Cũng do tình hình trên, để tăng cường liên hệ giữa vận tải quân sự và chi tiền và thống nhất chỉ huy cơ giới sau đây Tổng Cục Cung cấp đã cử đồng chí Đôn tham gia ban chỉ huy tuyến.

Qua thời kỳ đầu, chúng ta thấy một phần cũng vì thiếu cán bộ, thiếu phương tiện, nhưng một phần vì chưa nhận thức đúng tầm quan trọng và phức tạp của

chiến dịch. Nên việc lãnh đạo tư tưởng và tổ chức quá đơn giản. Mà không hiểu rằng suốt thời kỳ chiến dịch, tư tưởng nhân viên và dân công biến đổi rất nhiều. Vì vậy, công tác chính trị phải theo dõi tư tưởng diễn biến ngay từ đầu để có một kế hoạch giáo dục tuyên truyền và động viên kịp thời.

Cũng vì thế nên sau này một số dân công đã bỏ trốn. Về mặt tổ chức, chính trong chiến dịch cần phải xây dựng và củng cố tổ chức để phục vụ lâu dài thì trái lại khoán cho binh trạm trong việc nắm xe, điều xe, sát nhập xe chỉ tiến vào xe quân sự để xảy ra tình trạng lúng túng và không xây dựng được tổ chức.

Tính chất tuyển là linh động và hết sức khẩn trương, đòi hỏi một tác phong có tính chất quân sự. Trái lại, tổ chức Ban Chỉ huy khu C đến Ban Chỉ huy tuyển cách bức, Ban Chỉ huy tuyển lại là một tổ chức liên hiệp không mạnh mẽ không thể nào giải quyết kịp thời để bảo đảm kế hoạch được.

b. Thời kỳ thứ hai:

Giải tán Ban Chỉ huy tuyển, Hội đồng trực tiếp phụ trách tuyển vận chuyên, củng cố hệ thống Đảng ở tuyển, thực hiện kế hoạch 600 tấn gạo lên Sơn La và sau 4 ngày đổi thành kế hoạch 700 tấn và 150 tấn vũ khí và xăng.

Do những thiếu sót trên nên cuộc Hội nghị mở rộng ngày 23, 24/11/1953 của Ban Chỉ huy tuyển có các ngành, các trạm dự để kiểm điểm về các mặt kế hoạch, tổ chức lề lối làm việc, Hội đồng đã quyết định giải tán Ban Chỉ huy tuyển, mỗi công tác ở tuyển do bộ phận tiền phương Hội đồng cung cấp mặt trận Trung ương phụ trách. Bộ phận tiền phương Hội đồng cung cấp mặt trận Trung ương do:

- Đồng chí Đầu, chỉ huy trưởng.
- Đồng chí Nhiên, chỉ huy phó.

Các trạm thống nhất được quy định lại ranh giới giữa các bộ phận như vận tải, kho thóc, công an, y tế, bưu điện, đề cao sự chỉ đạo ngành dọc Ban Chỉ huy trạm thống nhất gồm cán bộ Hội đồng và hai ngành quan trọng là Vận tải và Kho thóc chỉ làm nhiệm vụ.

- Điều hòa kết hợp công tác giữa các ngành;
- Lãnh đạo công tác chính trị trong trận.
- Giải quyết những trường hợp cấp bách đặc biệt.

Nhưng cũng vì quan niệm trạm thống nhất và sự tập trung lãnh đạo ở tuyến chưa thông suốt, nên sau đó mặc dầu tôn trọng được ngành dọc nhưng nhiều việc trạm thống nhất không giải quyết được. Nhất là các trạm mà trạm trưởng kiêm một ngành thường xảy ra bản vị cục bộ. Tình trạng ấy tiếp diễn đến sau này nên đã có trường hợp trạm trưởng thống nhất không có đến đúng trong lúc các ngành khác có đến hay như kho thóc bao tải để không trong lúc thực phẩm không có để dùng, hàng chuyển đi cấp bách.

Về mặt công tác chính trị, đã đặt kế hoạch phát động tư tưởng dân công với tài liệu 8 tiêu chuẩn người dân công tốt.

Về mặt Đảng, đã thông qua kế hoạch củng cố đảng ở tuyến, thành lập và củng cố các liên chi và chi bộ trên tuyến, đã chỉnh đốn lại Ban Cán sự đảng gồm các đồng chí Đẩu, Mai, Nhiên.

Đồng thời với chấn chỉnh tổ chức, Hội đồng thực hiện kế hoạch 400 tấn gạo từ Ba Khê và 200 tấn gạo từ Phù Yên tới Sơn La mỗi ngày rót lên Sơn La trung bình 40 tấn.

Thực hiện được 4 ngày, mới đảm bảo được 100 tấn, thấy không đạt được kế hoạch, lại hủy bỏ kế hoạch ấy xây dựng kế hoạch mới là 700 tấn gạo và 150 tấn vũ khí và xăng, thực hiện trong thời gian từ 5/12/1953 đến 25/12/1953 là 570 tấn.

Một điểm đáng được chú ý trong thời kỳ này là mặc dầu Hội đồng đã chú ý đến các tổ chức về chính trị ở trên tuyến nhưng về mặt chỉ đạo kế hoạch vận chuyển thì vẫn còn xem nhẹ, tổ chức chưa đi kịp với nhu cầu vận chuyển cũng vì vậy nên lúc cần để gạo ở T-60 vào ngày 28 thì đến ngày 26 mới có người đi xây dựng kho lán. Cũng vì thiếu chuẩn bị chu đáo từ đầu nên ở T-15 gạo của địa phương đưa ra phải hoãn lại vì không có chỗ chứa trong lúc ấy thì nhiệm vụ phải tranh thủ chuyển được nhiều chùng nào và sớm chùng nào hay chùng ấy.

Lại cũng vì không dự đoán được tiến triển của kế hoạch cung cấp để có một kế hoạch dự trữ và đi cơ quan cho thích hợp nên lúc gạo đã cần đưa lên gấp, bộ phận chỉ đạo còn lại Ba Khê nên Ban chỉ huy đã phải dời một bộ phận cùng Ban Vận tải lên T-15 để theo dõi kế hoạch, cũng vì vậy mà các bộ phận khác và các

ngành khác còn nằm lại chỗ cũ, làm cho sự chỉ đạo thiếu tập trung, kế hoạch không ăn khớp với chính trị.

Hơn nữa, trong thời gian này là thời gian mở đầu cho chiến dịch Điện Biên, địch rút Lai Châu và nhảy dù xuống Điện Biên Phủ. Trước tình hình trên, việc truy kích địch để tiêu diệt địch phải đề ra cấp tốc, vì vậy, một xe ô tô đang được để chở vũ khí, xăng và gạo theo đúng kế hoạch thì phải sử dụng để chở bộ đội, vì vậy, kế hoạch 600 tấn đã không bảo đảm được phải xây dựng kế hoạch thứ hai 700 tấn gạo và 150 tấn xăng và vũ khí. Nhưng đến kế hoạch thứ hai này thì lại là giai đoạn phải điều động pháo binh lên công hãm Điện Biên Phủ vì phải nhường cho pháo binh lại bị phi cơ tập trung oanh tạc đèo Chén nên kế hoạch đợt 2 cũng chỉ đảm bảo được 581 tấn.

Cũng vì thấy không bảo đảm đúng yêu cầu, nên Đảng ủy đã quyết định thành lập Ban Chỉ huy vận chuyển Tả Khoa – Có nơi gồm cán bộ Tổng cục Cung cấp, Cục Vận tải và tỉnh lỵ địa phương, về nội bộ nó là một bộ phận của Đảng Mặt trận. Tổ chức này vô hình đã cắt tuyến Hội đồng trước kia là ở Sơn La xuống đến Tả Khoa. Nhưng sau đó thì chủ trương này không đưa ra thực hiện. Hội đồng vẫn phải phụ trách đến Sơn La như từ trước đã quy định.

Cũng trong cuộc họp với Tổng cục Cung cấp để hủy bỏ chủ trương trên, Hội đồng và Tổng cục Cung cấp tiền phương đã quyết định vì việc thống nhất vận chuyển trên từng tuyến một, trên tuyến Hội đồng; Hội đồng sẽ phụ trách vận chuyển mỗi thứ nhu cầu về gạo, muối, và cả vũ khí, xăng. Các cán bộ tổ chức của quân sự trên tuyến Hội đồng đều thuộc quyền chỉ đạo của Hội đồng. Nhưng thực tế, quyết định này cũng không thực hiện được vì Tổng cục Cung cấp tiền phương thì phụ trách từ Sơn La đến Điện Biên, còn Âu Lâu đến Sơn La lại do Tổng cục Cung cấp hậu phương, nhưng mệnh lệnh của Tổng cục Cung cấp hậu phương làm cho các binh trạm rất khó thi hành.

Hơn nữa, các binh trạm vì tư tưởng chưa thông suốt nên thường không thi hành những chủ trương của Hội đồng.

3/ Tăng cường công tác chỉ đạo của Hội đồng:

Đặt nề nếp công tác chính trị cho các ngành, các trạm đặt kế hoạch làm khoán thực hiện 2 kế hoạch: kế hoạch ưu tiên xăng, vũ khí và kế hoạch 300 tấn gạo lên Sơn La.

Nhận thấy việc tổ chức Ban Chỉ huy tuyến chia thành 2 bộ phận, bộ phận kế hoạch đóng ở chốt và bộ phận chính trị đóng ở Ba Khe cách nhau gần 70 cây số, không hợp lý làm cản trở cho sự chỉ đạo tập trung của Hội đồng và làm cho công tác chính trị tách rời công tác chuyên môn. Hơn nữa, các ngành tiền phương cùng mỗi ngành đặt trụ sở ở một nơi, công việc lãnh đạo tập trung rất khó khăn, nên cuộc Hội nghị Ban Chỉ huy tuyến ngày 24/12 và cuộc Hội nghị các ngành ngày 25/12/1953 đã quyết định tăng cường sự chỉ đạo của Hội đồng, Hội đồng sẽ chia làm 3 bộ phận: 1 bộ phận nắm sát tổng cục cung cấp để hiểu rõ nhu cầu của hỏa tuyến, một bộ phận ở trung tuyến và một bộ phận ở hậu phương. Các ngành tiền phương phải tập trung xung quanh bộ phận trung tuyến của Hội đồng do bộ phận này trực tiếp chỉ đạo.

Tuy vậy, quan niệm về tổ chức chưa được thông suốt, nhất là đối với các trạm thống nhất và trong công tác chính trị, nhiều ngành dẫm đạp lên nhau, vì vậy, ngày 06/1 Ban Chỉ huy tuyến đã triệu tập một cuộc hội nghị bàn về quan niệm trạm thống nhất, quy định lề lối làm việc giữa các ngành với bộ phận tiền phương của Hội đồng, giữa các ngành và các trạm, ngoài phần nghiệp vụ hội nghị quyết định là các ngành phải làm công tác chính trị của các ngành, Hội đồng và các Trạm Thống nhất, định chủ trương phổ biến tài liệu và hướng dẫn các ngành trong công tác chính trị. Ban Tuyên huấn tiền phương là Ban Tuyên huấn của Hội đồng, đặt dưới quyền trực tiếp lãnh đạo và chỉ đạo của Hội đồng.

Ngoài ra, trong lúc kiểm điểm về tư tưởng dân công và cán bộ thì đã thấy xuất hiện những hiện tượng chán nản, theo dõi và cô lập những phần tử ngoan cố. Nhưng cũng vì việc nắm tư tưởng đề ra quá chậm, việc đả thông phương pháp vận động dân công không được chu đáo nên một số trạm thiên về giam giữ nhiều hơn là giải thích (T-60 + T-55).

Đồng thời với những công tác tổ chức và lãnh đạo tư tưởng nói trên, Hội đồng tiếp tục vận chuyển gạo và thức ăn lên Sơn La. Ban Cán sự Chèn – Sơn La đã

giải tán trong lúc đương thực hiện nhiệm vụ thường xuyên thì Tổng cục Cung cấp đề ra kế hoạch ưu tiên xăng và vũ khí. Nhận thức đúng nhu cầu cấp bách của hỏa tuyến, Hội đồng đã dốc toàn lực lượng cơ giới vào kế hoạch ưu tiên. Kết quả, từ 16/1 đến 20/1 đã chở được 110 tấn vũ khí và 250 phút xăng vượt mức yêu cầu 40 tấn và 60 phút. Đó là nhờ tinh thần chấp hành triệt để mệnh lệnh của cán bộ nên có nhiều lúc phải bỏ gạo xuống để chở xăng, và vũ khí. Nhưng vì sự liên hệ giữa Tổng cục Cung cấp tiền phương và Tổng cục Cung cấp hậu phương không được minh định rõ ràng, vì Chỉ thị của Tổng cục Cung cấp xuống các binh trạm không thông suốt, nên mặc dầu kế hoạch đã vượt mức, đến lúc cần tiếp tục chở gạo thì Tổng cục lại không cho giao sang cho Hội đồng, một số phải nghỉ việc. Hơn nữa Tổng cục Cung cấp tiền phương đã quy định giao C-206 cho Hội đồng để phục vụ kế hoạch vận chuyển của Hội đồng nhưng ngược lại Cục Vận tải hậu phương lại điều về, cảnh cáo nếu không tuân mệnh lệnh. Sự quyết định giao ước giữa hai bên không thống nhất làm cho các ngành, các trạm cũng rất khó thực hiện. Cũng vì vậy nên trong đợt này tuy có quy định là các binh trạm thuộc tuyến Hội đồng đều do Hội đồng chỉ đạo, nhưng thực tế các binh trạm luôn luôn phải tuân theo chỉ thị ngành dọc mà các chỉ thị này tái ngược nhau và không ăn khớp với chỉ thị của Hội đồng (vấn đề điều xe, vấn đề cấp xăng).

Đứng trước tình hình trên, Hội đồng tiền phương đã phải vay tạm của khu Công chính 9 phuy xăng và yêu cầu vay Bộ Tài chính cấp cho 50 phuy nữa, cũng nhờ vậy nên kế hoạch 300 tấn trong đợt sau thực hiện được 410 tấn vượt mức 110 tấn gạo mà không cần phải phiêu lưu dốc toàn lực xe đạp lên Sơn La hay 2 chuyến đi cũng độ hàng trăm cây số do Tổng cục đã đề ra ý kiến.

Đứng trước tình hình gay go trên trong lúc một số dân công xe đạp họ đã bỏ trốn (Bắc Giang, Thái Nguyên), Hội đồng đã chủ trương làm khoán chủ trương này đưa ra được dân công hoan nghênh nhiệt liệt và năng suất tăng rất cao từ 71c – 92c tăng 90c – 110c, nhưng vì trong tư tưởng của Ban Chỉ huy cũng như của các cán bộ chưa nhận thức được đầy đủ phương châm tiến chắc, đánh chắc, đánh lâu dài, có tư tưởng đánh mau, thắng mau, nên trong lúc giải thích cũng như vận động đều

nêu vấn đề làm khoán xong sẽ được về mà không chú ý đến vấn đề lợi ích của làm khoán.

Qua hai kế hoạch này, kế hoạch vận chuyển đều vượt mức cả, Hội đồng tương đối đã nắm được các ngành nên trong việc chỉ đạo vận chuyển được sát sao hơn. Trong công tác chính trị những chủ trương của Hội đồng được phổ biến và các ngành đã tập trung vào những công tác chính, nhờ vậy, nên mặc dầu gặp hoàn cảnh khó khăn một số dân công đã bỏ trốn, nhưng vẫn duy trì được tinh thần dân công, và cũng nhờ đó, sau này thành một đà thi đua sôi nổi trong dân công xe đạp và bộ.

Nhưng trong quá trình công tác cũng được thấy rõ ràng tính chất cơ động, linh hoạt của chiến trường, tính chất liên tục của chiến dịch hiện nay, Nhu cầu và thời gian luôn luôn thay đổi và một ngày một tăng vì vậy trong việc lãnh đạo và chỉ đạo phải tiến dần từng bước, vững vàng và chắc chắn, nhưng chủ trương phiêu lưu, ồ ạt chỉ có kết quả nhất thời nhưng sẽ gây nhiều khó khăn cho các kế hoạch tới (như điều động xe đạp đi thẳng từ T-20 lên Sơn La, vận động làm khoán để mau về).

Cũng trong đợt này, lại càng thấy rõ sự tập trung chỉ đạo ở tuyến rất cần thiết.

Một điểm thứ ba cần được chú ý nữa là sự liên hệ với quân sự cần được chấn chỉnh lại. Đã trải qua hai thời kỳ. Thời kỳ đầu kết hợp vận chuyển thì xảy ra tình trạng lúng cúng, tranh giành ưu tiên, đến thời kỳ này thống nhất chỉ huy thì lại dẫn đến tình trạng cán bộ binh trạm chỉ thi hành mệnh lệnh dọc mà không biết đến chỉ thị của Hội đồng. Hiện tượng này xảy ra một mặt về tư tưởng chưa thông suốt, nhưng một mặt khác về tổ chức và lề lối làm việc.

c/ Thời kỳ thứ ba:

1/ Thấu triệt chủ trương đánh lâu dài, Hội đồng tổ chức thêm tuyến đường 41 và đề ra việc vận động dân công ở lại thắng lợi. Kế hoạch 1.300 t gạo sắp hoàn thành thì lại phải điều chỉnh kế hoạch mới. (Chuẩn bị thêm hai tháng 4+5/1954).

Sau lúc hoàn thành kế hoạch 300t gạo tiếp được điện của tiền phương là phải chuẩn bị đầy đủ nhu cầu cho hai tháng 4 và 5, và yêu cầu cấp bách là phải vận chuyển đầy đủ 1.300t gạo từ 5/2 đến 5/3 phải hoàn thành.

Đứng trước nhiệm vụ trên, Hội đồng nhận thấy nhiệm vụ còn lâu dài và nặng nề, muốn đảm bảo kế hoạch, việc vận động dân công ở lại là một việc hết sức cấp bách. Ngoài ra, khả năng cung cấp đường 13 đã cạn, cần khai thác khả năng của Thanh Hóa và khu 3 vì vậy đã cho cán bộ đi tổ chức 2 trạm Suối Rút và Mộc Châu (T-105, T-42).

Đưa ra chủ trương vận động dân công ở lại, một số cán bộ hoang mang, thiếu tin tưởng. Tuyến triệu tập Hội nghị đã thông nhưng nhờ sự phát động học tập sâu rộng mục đích, ý nghĩa của chiến dịch Đông - Xuân làm cho anh em hào hứng với nhiệm vụ. Mặt khác, đã tăng cường bồi dưỡng đời sống của anh chị em, đẩy mạnh văn nghệ, thi đua, hướng dẫn thi đua làm khoán để phục vụ chiến dịch mau thành công.

Cũng nhờ Hội nghị này đã giải quyết được thắc mắc cho cán bộ nên cán bộ thêm tin tưởng và đã được học tập phương pháp vận động, nên cuộc vận động tiến hành rất có kết quả, dân công ở tất cả các trạm đều hạ quyết tâm thư ở lại phục vụ đến chiến dịch Điện Biên toàn thắng.

Ngoài việc đã thông nhiệm vụ, hướng dẫn phương pháp để cho các ban cán sự tỉnh về triệu tập địa phương, tổ chức các đoàn đại biểu địa phương lên tặng quà bánh tết và báo cáo tình hình ở địa phương cho anh chị em rõ. Nhiều địa phương lại đã biết kết hợp việc ủy lạo dân công với việc giúp đỡ gia đình dân công trong sản xuất đã kiểm thảo gặt gao số dân công đã đáo nhiệm. Cũng nhờ sự kết hợp chặt chẽ giữa hậu phương và trung tuyến rất chặt chẽ trong chủ trương vận động dân công ở lại, nên trước kia có một số trốn về, đến nay cũng phải lên phục vụ lại. Ảnh hưởng do lan tràn sâu rộng, làm cho số anh em tích cực thì phần khởi mà số ngoan cố thì dè chừng không dám hoạt động như trước nữa.

Từ đây bắt đầu đà thi đua tăng năng suất. Kế hoạch 1300 tấn thực hiện trong 30 ngày, trung bình mỗi ngày phải rút 43 tấn. Đến ngày 25/2 đã được 1002 tấn, trung bình mỗi ngày được 50 tấn.

Nhưng đến ngày 25/2 trong lúc đương tiếp tục thực hiện kế hoạch 1.300 tấn thì tiền phương kiểm điểm lại số tồn kho.

Kết quả từ lúc bắt đầu chiến dịch đã thực hiện được:

Gạo: 5.471 tấn (kể cả số huy động ở Bắc Sơn) là đầy đủ cho nhu cầu tháng 2 và còn thừa 778 tấn cho nhu cầu tháng 3.

Thức ăn khô: So với nhu cầu được là 191 tấn, thực hiện được 174 tấn, thiếu 17 tấn và chậm 10 ngày.

Thịt: Được 149T8 so với nhu cầu là 275 tấn, thiếu 125 tấn.

Muối: Đã chuyên chở được 112 tấn, so với nhu cầu là 140 tấn, thiếu 27 tấn (thực tế muối vẫn thừa quá nhu cầu của quân) và Tổng cục Cung cấp đã kết thúc vào ngày 25/2 và đề ra kế hoạch chở tháng 3 và tháng 4 là 1.600 tấn gạo.

Trong suốt thời gian này, một đặc điểm cần được nêu bật lên sự thành công của việc vận động dân công ở lại, đã gây thành một đà thi đua trong dân công và gây lòng tin tưởng sâu sắc trong cán bộ, thành công này là do Ban Chỉ huy cũng như cán bộ đã đi sát anh em, đã thông kỹ càng, đã đề ra việc học tập kỹ càng mục đích ý nghĩa chiến dịch. Do thấm nhuần tầm quan trọng của chiến dịch, nên đến lúc phổ biến đến chủ trương gia hạn dân công thì ít người còn thắc mắc. Hơn nữa, phương pháp vận động cũng được áp dụng một cách cụ thể trên lập trường căn bản của Đảng và Chính phủ dựa vào những phần tử trung kiên lôi kéo hàng lưng chừng, và cô lập những tội ngoan cố, nhờ biết áp dụng đúng đắn phương pháp trên nên đã thành một phong trào lôi cuốn tất cả mọi người trong lúc hạ quyết tâm thư ở lại.

Điểm thứ hai làm cho công cuộc vận động này được thêm kết quả là nhờ các cán bộ biết tập trung vào trọng điểm từ các đại đội khá đi dần đến đại đội kém, lấy tốt lôi xấu, lấy nhiều kéo ít vì cuộc vận động lại được kết hợp với tuyên và ở hậu phương 2 nơi hỗ trợ cho nhau, bồi bổ cho nhau.

Những cuộc hội nghị chiến sĩ thi đua cũng đã đề cao được vai trò của chiến sĩ. Công lần này là lần đầu tiên ở trên tuyến đã nhận được một số Huân chương và 7 chiến sĩ đầu tiên đã được vinh dự tặng Huân chương chiến sĩ hạng ba.

Ngoài ra, vai trò lãnh đạo và xung phong gương mẫu của Đảng vì riêng lần này cũng được đề cao hơn bao giờ hết, chính nhờ nhắc nhở đến nhiệm vụ của Đảng, của đảng viên nên một số chi bộ trước còn uể oải kém tin tưởng, nhưng đến nay đã tích cực công tác, đã có nhiều thành tích trong cuộc vận động.

2/ Hoàn thành kế hoạch cấp bách 1.600 tấn của tiền phương đợt thi đua đợt kích để chào mừng ngày thành lập Đảng đã động viên lực lượng thi đua hoàn thành mỹ mãn.

Để cung cấp cho nhu cầu tháng 3 và tháng 4, Tổng cục yêu cầu từ 26/2 đến 31/3 chuyển xong 1.600 tấn kế hoạch này đề ra 1/3 mà 5/3 mới về phổ biến và 7/5 mới có xe tăng thêm, trước hoàn cảnh phương tiện ở tuyến thì thiếu mà huy động ở hậu phương ra không kịp và cũng rất khó khăn, giải pháp độc nhất là đẩy mạnh phong trào tăng năng suất vượt mức mới đảm bảo. Hội đồng chủ trương phát động phong trào thi đua đợt kích chào mừng ngày thành lập Đảng.

Hội đồng đã họp các ngành, các bộ phận đã thông về yêu cầu cấp bách trên, đặt kế hoạch động viên thi đua, giao mức cho các đơn vị, trạm, đoàn xe, đặt lại cung độ để tranh thủ thời gian. Nhờ chỉ đạo sát và động viên thi đua sôi nổi thông tin, nêu gương, khen thưởng kịp thời nên phong trào tiến bộ vượt mức. Cơ giới đảm bảo cung độ, trọng tải nặng 2T6 đến 2T7, xe đạp, dân công bộ đều tăng vượt mức bình thường... Trong phong trào nảy ra nhiều sáng kiến (C-202 chuyển lối tăng bo để cướp thời gian hoàn thành kế hoạch, dân công bộ có sáng kiến vác bao, sáng kiến ấy sau này làm đổi hẳn bộ mặt vận chuyển dân công bộ), có C đạt mức độ bình quân lên 57 cân sau lên đến hơn 63 cân xe đạp, có người đã tăng lên 250 cân 1 chuyến (bình quân 70 đến 110 cân).

Trong phong trào này, sự chỉ đạo của Hội đồng, các ngành được củng cố thêm, các Ngành như bưu điện, năng suất cũng tăng.

Để phục vụ cho xe đạp, Ban Bảo đảm giao thông đã sửa cầu ngầm sửa sang đường tắt cho xe đạp tăng năng suất.

Tuy cũng có nơi thiếu tu bổ (suối dốc), rải đá lên đường một lần rồi không tu bổ nên ảnh hưởng đến việc vận động tăng năng suất.

Ngoài kế hoạch đột kích, Hội đồng còn tranh thủ dùng mọi phương pháp để hoàn thành nhiệm vụ.

- Giao cho Thanh Hóa chuyển thẳng lên Mộc Châu một chuyến 150 tấn, kế hoạch không sát, Thanh Hóa không thi hành được.

- Đồng thời, Hội đồng chỉ thị cho các trạm đón các đoàn dân công xe đạp đi hỏa tuyến tiếp chuyển thêm một số gạo để tăng thêm số lượng vận chuyển. Nhưng vì các trạm được phổ biến chậm, và không nắm được toàn bộ kế hoạch nên ít chú ý.

Ngoài ra, đã yêu cầu Trung ương tăng viện cho một số xe cơ giới nữa. Vì vậy, số xe Hội đồng trước có 32, sau này đã lên tới 81 chiếc. Ngoài ra, còn huy động thêm 2200 xe đạp mới của Việt Bắc và 2000 dân công định tăng cường lực lượng tăng bo Lũng Lô.

Cũng nhờ tinh thần quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ của các ngành nhờ phong trào thi đua sôi nổi của Cán bộ và dân công nên đến ngày 31 /3 đã thực hiện được:

- Gạo: 1.774 tấn 5 vượt 5 ngày và 174 tấn 5.
- Thức ăn khô: được 128 tấn 5 so với nhu cầu thiếu 81 tấn nhưng thời gian còn 15 ngày.
- Đường: 32 tấn so với nhu cầu vượt 12 tấn 4.
- Muối: 81 tấn so với nhu cầu vượt 1 tấn.
- Thịt: 120 tấn 5 so với nhu cầu thì thiếu 69 tấn.

Đặc điểm nhất trong thời kỳ này là phong trào thi đua lên đến cao độ từ trước chưa từng có nhờ sự động viên được kịp thời, sự bồi dưỡng chiến sĩ tương đối được chu đáo. Các đơn vị đều hào hứng thi đua, theo dõi nhau thi đua để đoạt cờ của Hồ Chủ tịch và của Hội đồng.

Nhờ thâm nhuần ý nghĩa thi đua, mặc dầu ở một vài đơn vị, động cơ thi đua chưa được chính xác, nên năng suất tăng rất cao, có đơn vị vượt 150% và 200%.

Đó là nhờ sự chỉ đạo chặt chẽ của Hội đồng nhưng đồng thời cũng nhờ sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận. Tuyên huấn, cán bộ và thi đua và toàn thể các ngành khác đều phục vụ cho phong trào thi đua đột kích.

Nhưng thời kỳ này cũng đánh dấu thời kỳ Hội đồng nắm sát việc điều động xe cộ, nhiều lúc vì cấp bách mà thiếu phương tiện, nên Hội đồng đã trực tiếp các Trạm Thông nhất ra lệnh điều động 16 xe cộ, nhưng trái lại, thiếu sự phối hợp chặt chẽ với các ngành nên làm cho các ngành lúng túng nhất là Kho thóc trong một vài trường hợp. Một chủ trương mới của Hội đồng nữa là chủ trương cho một số xe đạp xấu và lớp xe đạp cũ về hậu phương.

Nhận thấy, trong kế hoạch 1.600 tấn, khả năng gạo đường 13 đã cạn, số gạo từ các tỉnh Tuyên Quang, Phú Thọ lên một ngày một ít. Trái lại số xe đạp ở tuyến 13 lại nhiều, đã nhiều lần dồn xe đạp lên đến T-60 nhưng khối lượng vận chuyển tương đối ít.

Để giảm bớt số lượng gạo phải tiêu thụ trên đường 13 giành cho nhu cầu quân sự, Hội đồng chủ trương giảm bớt số xe đạp ở đường 13, chỉ sử dụng những hàng tốt, khỏe đảm bảo năng suất được cao độ. Lại nhận xét thấy đưa số xe này sang đường 41 phục vụ không hợp lý, lãng phí rất nhiều nên Hội đồng có chủ trương cho số xe đạp cũ và xấu về bớt. Nhưng vì muốn rút những kinh nghiệm quý báu trong việc vận động dân công ở lại và phong trào thi đua trong thời gian vừa qua nên đã chủ trương mở nhiều Hội nghị thu rút kinh nghiệm và tổ chức liên hoan cho những người được về hậu phương công tác.

Hội nghị liên hoan các chiến sĩ thu được nhiều kết quả làm cho số chiến sĩ hiểu rõ chủ trương của Hội đồng, tin tưởng vào Hội đồng, nhưng cũng vì thiếu đa thông kỹ càng cho cán bộ mục đích yêu cầu nên một số cán bộ đã nặng về tổng kết mà nhẹ về tiếp tục công tác.

3/ Áp dụng kinh nghiệm giao khoán các xe quân sự, chúng ta đã thất bại trong kế hoạch 1.200 tấn.

Sau khi thực hiện xong kế hoạch 1.600 tấn thừa 174 tấn, Tổng cục Cung cấp yêu cầu thêm 1.200 tấn định là đến 20/4 xong kế hoạch 1.200 tấn này là gồm 500 tấn bù cho số thiếu ở tuyến BNC 400 tấn dự phòng cho địa phương miền Bắc Sơn La chuyển bộ ra không kịp và tăng thêm 300 tấn vì tăng thêm quân số.

Rút kinh nghiệm mấy kế hoạch trước, đã có nhiều lúng túng trong việc chỉ đạo và sử dụng xe quân sự, nên lần này đã áp dụng cách thức khoán trắng cho xe quân sự một khối lượng nhất định trong một cung độ và thời gian nhất định.

Căn cứ theo khả năng phương tiện và khả năng thóc gạo ở các đường 41 và 13, trong cuộc Hội nghị với đồng chí Thiên, Cục trưởng Cục Vận tải đã quy định từ T-20 đến T-50, Hội đồng phụ trách vận chuyển 200 tấn, từ T-105 đến T-42 Hội đồng phụ trách vận chuyển còn từ T-42 đến T-50 giao cho xe quân sự vận chuyển trong thời gian 20 ngày, mỗi ngày 53 tấn, tổng cộng là 1060 tấn lên đến Sơn La, tính ra phải có 50 xe chạy trên cung độ T-42 – T-50. Trong 5 ngày đầu hụt mất 150 tấn, mặc dầu Hội đồng đã điều động một số xe làm cung độ dưới lên tăng cường cho cung độ trên. Vì xe không về đủ trong ngày thứ hai hụt thêm 150 tấn nữa, một mặt vì xe không đủ, một mặt vì trời mưa, tắc đường phần hai hôm. Đến ngày 11 có cuộc họp kiểm điểm và quyết định là từ 12/4 tuyến đồng chí Thiên phải giao đủ cho Hội đồng đủ 75 xe, để bù những ngày thiếu trước. Nhưng số xe vẫn không về đủ. Hơn nữa, những xe ở tuyến dưới lúc lên tuyến trên được điều động đi thẳng rồi lại thay thế thứ khác, lúng túng không thể nào nắm đích xác số xe đã giao hạn cho Hội đồng. Kiểm điểm lại số xe đã đi về thì thấy vẫn còn thiếu.

Cuộc họp hôm 15/4 lại quyết định lại là từ ngày 16/4 tuyến trên phải đưa xuống mỗi đêm là 40 xe. Hội đồng có trách nhiệm phải đảm bảo đầy đủ kế hoạch thiếu, nhờ vậy, trong 5 ngày cuối cùng đã tranh thủ vận chuyển được rất nhiều.

Kết quả đến ngày 20/4 đã thực hiện được gạo, 1.194 tấn thiếu 6 tấn, sở dĩ có được 1194 tấn là nhờ trước kia có đủ 174 tấn 5, tuy đã bù vào gần đủ kế hoạch chung, kết quả tai hại nhất là vì kết quả vận chuyển của chúng ta trong 10 ngày đều kém nên một số bộ đội văn phòng đã phải rút khẩu phần xuống 6 lạng. Thức ăn khô được 45 tấn 4 còn thiếu 6 tấn thừa muối (thừa: được 19 tấn cộng với 1 tấn thừa đợt trước là 20 tấn, đường được 5 tấn 7 cộng với 12 tấn 4 thừa đợt trước, cộng thừa 18 tấn).

Thịt được: 111 tấn, do phía dưới chuyển lên và phía trên được 21 tấn. Cung là 63 tấn còn thiếu 6T9. Số thiếu này đã thỏa thuận bù bằng 8T đường. Như vậy, đường còn 10 tấn giành cho kế hoạch sau.

Thực hiện kế hoạch 1.200 tấn này chúng ta đã rút được nhiều bài học quý báu về chỉ đạo vận chuyển cơ giới và kết hợp vận chuyển cơ giới.

Việc giao khoán cho xe quân sự một khối lượng nhất định ở một cung độ nhất định, trong lúc bình thường, lực lượng đầy đủ thì không phải là vấn đề quan trọng. Nhưng trong lúc ở toàn bộ các tuyến, xe cộ thiếu thốn, vận chuyển gặp nhiều khó khăn, cung độ của xe quân sự lại tiếp giáp với cung độ của các xe quân sự khác ở hỏa tuyến và nhu cầu hỏa tuyến lại cấp bách thì nhất định sẽ xảy ra tình trạng điều xe đi thẳng, làm cho hỗn loạn tình hình và ảnh hưởng đến kế hoạch. Việc giao xe quân sự cho Hội đồng phải được quy định lại, dứt khoát, Hội đồng phải chỉ đạo về mặt kế hoạch trong phạm vi tuyến của mình, quyền hạn có khớp với nhiệm vụ mới có thể đảm bảo hoàn thành nhiệm vụ được. Trái lại, quyền hạn không đi đôi với nhiệm vụ thì nhất định sẽ thất bại.

Khuyết điểm của Hội đồng trong kế hoạch này là gần quá nửa kế hoạch sự thất bại đã rõ rệt nhưng không báo cáo phản ánh kịp thời lên trên để yêu cầu can thiệp ngay, thực hiện kế hoạch 1.200T này cũng đã dạy cho chúng ta nhiều bài học cụ thể: việc nắm vững điều động xe cộ, tổ chức cung độ, và kế hoạch bốc vác phải được cụ thể, cần phải điều chỉnh cho ăn khớp với khối lượng vận chuyển.

Vì xe tập trung đông, trên một đoạn đường gần 100 cây số, có lần chúng ta đã sử dụng đến hơn 100 xe, có ngày riêng xuất và riêng nhập đã đến 160 tấn, nhưng lực lượng bốc vác trước kia không đầy đủ, cần phải tăng cường. Những kho lán trước chật hẹp chỉ đủ khả năng cho một số ít xe nay cũng không thích hợp. Việc điều xe qua Bariere, qua đèo, vào các chum kho cũng phải được tổ chức chu đáo và chính những cán bộ khá, cán bộ nắm được kế hoạch đảm đương công tác này mới cho làm tròn nhiệm vụ. Trái lại, trước kia, đối với công tác điều xe, trú quân vì thiếu cán bộ, chúng ta chỉ khoán cho một số thanh niên xung phong, nên trong thời kỳ này, rất lúng túng, làm cho giờ chết của xe mất rất nhiều. Sự liên hệ giữa các đoàn xe và trạm cũng cần quy định thành nề nếp.

Việc chỉ đạo cơ giới muốn được chặt chẽ, muốn nắm được tình hình xe cộ thật cụ thể thì việc thông tin liên lạc phải đề ra cấp thiết. Nhưng giờ nhất định phải được giành ưu tiên cho việc báo cáo đường xá và điều động xe cộ. Ngoài ra cũng

cần phải có những đài lưu động đi theo đoàn xe thì mới có thể nắm được tình hình ở dọc đường.

Để đảm bảo cung độ và tranh thủ thời gian, tránh nhiều giờ chết, công tác bảo đảm giao thông phải tăng cường gấp bội nhưng đoạn đường tránh cần được tăng thêm. Nhưng yêu cầu, đường xấu cần phải được tu bổ. Phải quan niệm cho đúng, đảm bảo giao thông không phải là chỉ đối phó với địch phá hoại, mà cần phải chống cả mưa lũ, tu bổ cho đường cầu chẳng những thông suốt nhưng phải tốt đảm bảo tốc độ tối thiểu.

4/ Thực hiện nhu cầu tháng 5 bằng 1.100 tấn, tranh thủ mùa mưa, kế hoạch Tổng cục yêu cầu 15/5, Hội đồng chủ trương hoàn thành vào 5/5.

Mùa mưa sắp bắt đầu, Hội đồng nhận được yêu cầu quân sự vào tháng 5. Lúc đó nhận thấy, chúng ta có 2 kẻ sắp đe dọa, một là mùa lũ, mưa ở đây sẽ gây nhiều khó khăn chở ra, dân công cán bộ sinh bệnh tật, kho lán dột nát, lũ sông, lũ suối, cắt đứt giao thông làm nhiều quãng và liên tục. Hai là, ta đánh lâu, nhất định kẻ địch phải phá tiếp tế của ta, nếu chúng kết hợp với mưa lũ đánh phá ta thì nguy hiểm vô cùng. Hội đồng nhận thấy chỉ có một cách là tranh thủ càng sớm càng tốt, nên quyết định, kế hoạch phải hoàn thành vào 5/5.

Song song với vận chuyển, Hội đồng đã chỉ thị cho các ngành, các trạm có kế hoạch chuẩn bị đối phó với mưa lũ và mọi mưu mô của địch nhưng các trạm vẫn chưa thấm nhuần sâu sắc mục đích yêu cầu nên chưa có những kế hoạch cụ thể cho ngành mình thực hiện.

Tuy trong thời gian này địch đã bắt đầu trở lại phá hoại lòng các đoàn xe, mưa đã bắt đầu đến nhưng nhờ cố tâm tranh thủ nên trong 5 ngày có sụt mức, nhưng đến 5 ngày sau đã bù lại đầy đủ.

Trong lúc đương thực hiện kế hoạch trên thì được chỉ thị của Bộ Chỉ huy mặt trận là phải thanh toán kho T-50 đổi lại địa điểm giao nhận xuống T-100 và cắt cho tuyến trên 40 xe từ 29/4 để di chuyển hết khối lượng ở T-50 lên hỏa tuyến.

Kế hoạch vận chuyển vì vậy phải thay đổi, khả năng kho T-100 trước kia là kho dự trữ, nay mỗi ngày không thể nào nhận đủ số 100 tấn, việc làm kho trở nên cấp thiết, nhưng trái lại, dân công địa phương lại có hạn nên mất đến 100 ngày sau

mới xây dựng thêm được kho lán. Địa điểm trú xe trước cũng không được đặt ra với một số xe lớn, nay cũng thành một vấn đề quan trọng.

Vì vậy, nên trong thời gian sau (vì rút 56 xe và một số phải do các cung dưới) đến ngày 5/5 đã thực hiện được:

Gạo: 1.045 tấn (thiếu 52 tấn)

Thức ăn khô: 34 tấn (thiếu 36 tấn)

Muối: 12 tấn (cộng với 2 tấn thừa đợt trước, so với như cầu thiếu 11 tấn 1 nhưng ở tiền phương đã có chỉ thị là đình chỉ việc chở muối).

Đường: 5 tấn cộng với 10 tấn đợt trước, so với nhu cầu thiếu 4 tấn 7.

Thịt: 43 tấn so với nhu cầu 70 tấn, thiếu 27 tấn.

Kinh nghiệm kế hoạch này cho ta thấy thêm tính chất linh hoạt của chiến trường, các kho tàng, tuy được thiết lập nhưng không thể nào cố định được mà luôn luôn phải thay đổi. Vì tình hình địch ta, và thời tiết. Vì vậy, đối với những chiến dịch to lớn và lâu dài thì về mặt tư tưởng phải thông cho cán bộ có tư tưởng lâu dài, chuẩn bị đầy đủ đề phòng mọi bất trắc xảy tới, về mặt tổ chức thì ở các địa điểm thích hợp nhu cầu gần suốt luôn luôn cần có kho và lực lượng dự trữ, ở những kho đã thiết lập sẵn thì có thể điều hòa được kế hoạch, khỏi tình trạng bị đông, lúng túng, lãng phí thời gian của xe cộ.

Điện Biên đại thắng dự kiến trước những tư tưởng mãn cuộc chờ trên chủ quân sẽ xảy tới, Hội đồng đã đề ra kế hoạch và công tác chính trị và công tác chuyên môn nhưng tư tưởng chủ quan vẫn bộc lộ rõ rệt trong kế hoạch hội quân.

Đang tiếp tục hoàn thành nhu cầu tháng 5 và thực hiện nhu cầu tháng 6, thì được tin đại thắng Điện Biên Phủ, Hội đồng đã kịp thời nhận định tình hình là, địch thù sẽ tăng cường phá hoại đường hội quân, lại gặp đến thời kỳ mưa lũ sẽ gây rất nhiều khó khăn cho chúng ta. Bộ đội đã tiêu diệt toàn bộ địch ở Điện Biên. Nhiệm vụ Hội đồng hiện nay là phải khuyến khích trương thắng lợi ấy, đảm bảo đầy đủ cho kế hoạch Hội đồng. Hội đồng cử các phái đoàn xuống các đơn vị giải thích và động viên thi đua cùng giúp các đơn vị và các Trạm thực hiện kế hoạch chống địch và chống mưa lũ.

Đường 13, sau lúc hoàn thành kế hoạch hội ở các Trạm đã cho tổ chức liên hoan rút quân, tổng kết và đi vào nề nếp thường xuyên, ở đường 41 vì còn phải vận chuyển một khối lượng dự trữ cho thương binh và đơn vị, nên vẫn tiếp tục vận chuyển nhưng đồng thời tranh thủ tổng kết. Trong lúc tiếp tục thực hiện kế hoạch, Hội đồng đặt trọng tâm là vấn đề tổng kết, cũng do đây và do tư tưởng chủ quan, thấy một số lớn bộ đội đã về, pháo đã qua, nên tư tưởng chủ quan lại bộc lộ rõ rệt trong việc làm kho dự phòng, đảm bảo giao thông và cơ giới bị địch phá hoại liên tiếp, đường tắc nhiều đêm liền, một số cán bộ đâm ra tiêu cực. Cũng vì vậy, đến nay kế hoạch hội quân đã thực hiện được: Gạo 1794T, Thịt 109T997, thức ăn khô 151T, muối 33 T, đường 16T8, các thức ăn đều vượt mức yêu cầu, trừ gạo còn thiếu hơn 390 tấn (nhu cầu mới) ở T-100, Chẹn, Sơn La.

Kinh nghiệm đợt này cho chúng ta thấy việc đảm bảo kế hoạch hội quân lại phức tạp nhiều hơn kế hoạch hành quân.

Địch sẽ tăng cường phá hoại nhiều hơn, chúng đã ném liên tiếp mỗi ngày trên 100 quả đến 160 quả bom, 170 quả. Hơn nữa, có rất nhiều vấn đề phức tạp sẽ đề ra như vấn đề thương binh, vấn đề dân công, nhu cầu cũng vì đó thay đổi luôn. Vì vậy, trong kế hoạch hội, chúng ta không nên sợ thừa gạo, thừa thức ăn, thừa dân công. Mà cần phải có một số dự trữ đầy đủ, để cung ứng kịp thời cho nhu cầu cấp bách - có như vậy mới đảm bảo được tránh lãng phí, về kế hoạch mới bảo đảm được kết quả.

Một kinh nghiệm thứ hai thì việc hội quân của quân sự cần phải kết hợp chặt chẽ với việc bảo vệ tuyến của Hội đồng - lần này chúng ta thấy việc hội quân, tổ chức lộn xộn, tù binh ngổn ngang dọc đường, thiếu người trông coi, một số lớn bỏ trốn bị bắt ở các trạm làm lộ các địa điểm, gây cho phi cơ oanh tạc - Hội đồng đã dự kiến trước, đặt các kho cấp phát riêng biệt, xa trạm, tổ chức đường tránh. Nhưng tình trạng lộn xộn vẫn còn thiếu, vì không có kết hợp và không có người có quyền hạn điều khiển.

Việc bố trí hội quân của quân sự, vì vậy muốn tránh khỏi thiệt hại chung, phải quy định cụ thể hơn và phải có một bộ phận quân sự phụ trách đến hoàn toàn kết thúc kết hợp chặt chẽ với bộ phận công an của Hội đồng.

Trải qua gần 8 tháng từ 29/10 đến nay, chúng ta ở tuyến đã trải qua nhiều kế hoạch vận chuyển trù thực và thức ăn khô, có nhiều kế hoạch bị chậm trễ vì các địa phương huy động không kịp, nhưng nói chung các kế hoạch đều đạt mức và yêu cầu của Quân sự (trừ kế hoạch 1.200 tấn).

- Về gạo: chúng ta đã vận chuyển được: 5.614 tấn

Thực hiện kế hoạch hội: 1.794 tấn còn thiếu 330 nhu cầu thường xuyên.

Cấp phát cho bộ đội trên tuyến Hội đồng 1.090 tấn

huy động giao cho quân sự tại phía bắc Sơn La 3.612 tấn

12.110 tấn

- Thức ăn khô: Đã chuyển vận được giao đến 31/4 512 tấn

- Đường đã giao được 61 tấn

- Muối 259 tấn

- Thịt 570 tấn

Ngoài ra, chúng ta đã giao cho Tổng cục Cung cấp: 25.155 dân công bộ, 2.724 xe đạp.

Để thực hiện nhu cầu trên chúng ta đã huy động:

Gạo: 16.044 tấn hao hụt tại kho 93 tấn, chưa kể hao hụt vận chuyển.

Đường: 64 tấn (hao hụt 3.841)

Thịt: rơi rớt dọc đường 719 con còn đến địa điểm Sơn La giao quân sự 5.504 con.

Muối: 260 tấn, hao hụt 1 tấn 151.

Chúng ta đã huy động kể cả hỏa tuyến và nhu cầu Hội đồng:

- Dân công: 36.547

- Xe đạp: 10.570 chiếc

- ô tô: 139 (riêng xe hội đồng lúc nhiều nhất).

- Chủ lực cầu đường: 1.722 người

- Thanh niên xung phong: 2.822 người.

Ngoài ra, chúng ta còn huy động nhiều đợt dân công địa phương từng đợt làm kho lán, làm trạm trú quân, và tạm thời bốc vác mà đến nay chúng ta chưa

thống kê được. Chúng ta đã sử dụng: 950 cán bộ chưa kể bảo đảm giao thông trong đó có 286 cán bộ trong biên chế và 664 trưng tập. Nếu kể các Bảo đảm giao thông thì số cán bộ 1.340 người.

Với khả năng trên chúng ta đã vận chuyển 1.486.734 T/km, phân tích:

- Vận chuyển bằng ô tô 1097.520 tấn/km: Do xe quân sự 335.040, xe Hội đồng 762.474

- Vận chuyển bằng xe đạp: 369.128

- Bằng dân công bộ: 17.599

- Linh tinh xe ngựa, trâu: 2.456

Số nhật công chúng ta đã sử dụng:

- Cầu đường: 1.311.000 nhật công

- Vận chuyển xe đạp: 681.455 nhật công.

- Vận chuyển dân công bộ: 131.757 nhật công.

- Vận chuyển ô tô: 12.141 nhân công xe.

Kho lán: 93.882 nhật công.

Đặc điểm nhất trong chiến dịch này là khối lượng vận chuyển bằng cơ giới choán đến hơn 70% khối lượng vận chuyển toàn tuyến, nhờ vậy nên chúng ta đã bớt được nhiều dân công bộ, đỡ một số gạo rất lớn cho nhu cầu của Hội đồng.

So sánh với các chiến dịch trước, đề chuyên chở 100 tấn đi 100 cây số, bằng dân công bộ chúng ta phải mất trung bình 100 tấn nữa. Tuyến của chúng ta lần này hơn 200 cây số để chuyên chở 5.614 tấn gạo và hàng ngàn tấn thức ăn khô cộng với một số [...] trạm cho nhu cầu Hội đồng mà chúng ta chỉ sử dụng hết 2005 tấn gạo. Đó là một kết quả to lớn nhờ chúng ta đã sử dụng cơ giới – và nhờ chúng ta cũng đã cố tâm tranh thủ dùng xe đạp và đặt mức tăng năng suất lên cao độ.

Có được những kết quả trên là nhờ tinh thần anh em cán bộ nói chung trong suốt chiến dịch đều tích cực, cố gắng mặc dầu chưa có kinh nghiệm (trừ một số không an tâm công tác và ngại khó) và đối với dân công thì nhờ đã kết liên hậu phương với tiền tuyến, nhờ được phát động tư tưởng, lại được bồi dưỡng kịp thời nên đã hăng hái thi đua hoàn thành nhiệm vụ.

Ngoài ra, cũng nhờ sự tận tâm làm việc của các ngành xung quanh Hội đồng đã giúp đỡ Hội đồng nhiều sáng kiến trong công việc lãnh đạo, và đã thực sự đi sâu xuống các trạm để giải quyết nhiều công việc.

1/ Ngành Công an:

Trong suốt thời gian chiến dịch đã bảo vệ đường vận chuyển, kết hợp với tổ chức địa phương khám phá ra nhiều vụ biệt kích, bắt được 5 vụ. Ngoài ra đã cùng các cán bộ trạm các Ban Cán sự Tỉnh theo dõi hành động tui ngoan cố trong hàng ngũ dân công, cũng nhờ vậy đã giúp cho Ban Công tác chính trị của trạm trấn áp kịp thời nhiều hành động phá hoại. Nhưng một khuyết điểm nhất của ngành là tình hình nắm không được kịp thời, thiếu cụ thể. Ngoài ra, đối với các kế hoạch báo hiệu cho xe cộ, bảo vệ kho tàng tuy có kế hoạch nhưng việc đôn đốc thực hiện cũng thiếu đến nơi đến chốn. Việc giữ trật tự trên tuyến cũng chưa thành quy củ và thiếu kết hợp với quân sự trong lúc hội quân.

2/ Ngành thực phẩm:

Mới ra đời từ tháng 12, vì nhu cầu công tác. Ngoài công việc theo dõi việc nhận thịt, thức ăn khô, muối của các địa phương ở đầu tuyến, việc vận chuyển lên hỏa tuyến, Ban Thực phẩm lại còn nhiệm vụ tiếp phẩm để cải thiện sinh hoạt cho an hem cán bộ công nhân viên và dân công trên tuyến.

Nhưng vì tổ chức mới thành hình, công việc lại phức tạp nên suốt trong thời gian nó chưa làm tròn nhiệm vụ, nhất là trong vấn đề nắm tình hình cụ thể.

Việc tiếp phẩm lại không cung đúng theo yêu cầu của quân chúng nhằm mục đích cải thiện sinh hoạt cho số đông người mà thu mua cá hộp, thịt hộp, tốn nhiều tiền mà ít người có đủ tiền để sử dụng - giá cả định ra quá cao với các giá thị trường.

Ngành Y tế:

Trong suốt thời gian chiến dịch cũng đã cố gắng rất nhiều trong việc điều trị, tỷ số ốm đau đối với xe đạp trung bình là 11,3% đối với dân công bộ là 20% vẫn còn nhiều. Đó là do quan niệm về phòng bệnh còn thiếu sót, chưa đặt thành một vấn đề quan trọng ngay từ lúc bắt đầu lên tuyến.

Việc tổ chức các bệnh xá chưa được hợp lý.

Bệnh xá Long đã ở quá xa trạm vì không tới kịp T-60 nên đã có thời kỳ rất lúng túng về vấn đề cung cấp. Thêm vào đấy việc lãnh đạo tư tưởng cho bệnh nhân cũng không được chăm sóc chu đáo. Các trạm xá đã thay đi đổi lại nhiều lần, cần phải có tổ chức thích hợp để thu dụng các bệnh nhân của dân công xe đạp lức hành quân ở các cung độ.

Ngành kho thóc:

Trong 8 tháng vừa qua đã nêu cao được vai trò nghiệp vụ, bảo đảm chất lượng gạo tương đối tốt và ít hao hụt nhưng vấn đề theo dõi gạo dọc đường còn lúng túng chưa kịp.

Việc chuẩn bị kế hoạch chống mưa chưa làm đến nơi đến chốn, (Kho T-42 đã bị đốt) ngoài ra việc xây dựng kho và đường vào kho chưa thích hợp với kế hoạch vận chuyển. Cơ giới cũng chưa có kinh nghiệm về kế hoạch cụ thể. Việc chỉ đạo bốc vác ở T15 tương đối có kết quả (1 xe thời gian 4 phút). Nhưng ở T-42 và T-105 thì lại quá chậm chạp, có lúc xe phải chờ đến 5, 6 giờ.

Một điều đáng chú ý hơn hết của cán bộ Kho thóc là tư tưởng ban ngành dọc. Vì vậy, đã xảy ra tình trạng nhiều lúc cấp phát không kịp thời làm lãng phí nhân công và chậm trễ kế hoạch.

Những tư tưởng trên cũng cần được cải tạo để cho hợp với tính chất của chiến trường mạnh và nhanh.

Ngành Bưu điện:

Trong thời gian vừa qua, ngành Bưu điện cũng đã có nhiều cố gắng, công văn hỏa tốc về hậu phương và đi các trạm được đều đặn, các đường dây cần thiết đã được mắc hơn 252 cây số điện thoại lúc bình thường được thông suốt. Nhưng vì tư tưởng trong thời kỳ đầu thấy mỗi công việc đều thông suốt, nên chủ quan cán bộ không cần xin thêm, nên đến lúc vào giai đoạn quyết liệt, công việc tăng gấp hai, ba lần, lại bị địch phá hoại, kết hợp với mưa lũ thành ra lúng túng có nhiều điện từ T-20 đến T-100 mất đến 5 ngày, ảnh hưởng đến công việc chỉ đạo rất nhiều. Nhiều điện lại sai nội dung, làm cho Hội đồng nắm không đúng tinh thần của bức điện, về việc bố trí cán bộ ở tuyến cũng chưa hợp lý.

Ngành tuyên huấn: Đã cố gắng nhiều trong công việc chính trị động viên trong việc phát hành báo chí – từ tổ chiến sĩ dân công đến tổ phục vụ tiền tuyến đã xuất bản được 41 số nhưng trong việc giáo dục tư tưởng cho cán bộ và công nhân viên, dân công thì còn thiếu sót rất nhiều, tác phong làm việc thường thiên về văn phòng, nghiên cứu hơn là đi sát cơ sở. Hình thức chính trị giáo dục thì nặng nề không thích hợp với hoàn cảnh chiến trường, hoàn cảnh luôn tinh thần căng thẳng.

Ban Bảo đảm giao thông:

Cán bộ chiến sĩ đều tích cực nhưng chủ quan với những kết quả lúc hành quân, nên trong suốt thời gian 3, 4 tháng đã rút một số quân đi làm công trường mới mà không chú ý chuẩn bị chu đáo để đề phòng lúc mưa lũ, vì vậy, trong thời gian gần đây đã nhiều ngày bị tắc nghẽn. Đến lúc này, một số cán bộ sinh ra tiêu cực thiếu quyết tâm.

Một điểm nữa là ngành chưa nắm vững được quy luật phá hoại của địch trong chiến dịch nên việc bố trí lực lượng quá sơ sài, không bảo đảm được đường thông suốt lúc cần thiết. Việc tổ chức Ban Bảo đảm giao thông thuộc địa phương phụ trách, tuy có nhiều điểm thuận tiện, nhưng rất cản trở cho việc chỉ đạo của Hội đồng trên tuyến.

Ban Vận tải tiền phương:

Tuy mới thành lập, cán bộ góp nhặt ở nhiều cơ quan, lúc đầu tiên còn lúng túng, dần dần đã đi vào nề nếp, đã theo dõi được xe cộng xăng dầu vv...

Nhưng việc nắm tình hình xe còn quá chậm, lúng túng, nhất là lúc thích ứng với yêu cầu cấp bách của chiến dịch trong tháng 4.

Những công tác nghiệp vụ như Barriere, trú quân, cung độ cũng cần phải xây dựng về nghiệp vụ rất nhiều, hơn nữa, để sau này tranh thủ được cung độ, tránh lãng phí thì giờ chết, và cần phải phổ biến kịp thời cho cán bộ.

Riêng bản thân Hội đồng: thì trong quá trình công tác vừa qua, về mặt lãnh đạo tư tưởng, tổ chức và chỉ đạo kế hoạch đã trải qua nhiều thời kỳ có nhiều tiến bộ, từ chỗ ít chú ý đến tư tưởng cán bộ công nhân viên và dân công đến chỗ có kế hoạch học tập, liên hệ kiểm thảo phát động tư tưởng, từ chỗ không chỉ đạo thi đua đi đến chỗ gây được một phong trào thi đua sôi nổi, có nhiều cá nhân xuất sắc và

chiến sĩ xuất hiện, từ chỗ ít chú ý lãnh đạo tổ chức đi đến chỗ giúp đỡ nhiều ý kiến trong vấn đề tổ chức cung độ, các trạm vv... và trong thời kỳ gần đây đã chỉ đã chỉ đạo chặt chẽ kế hoạch vận chuyển.

Tuy vậy, kiểm điểm về mặt lãnh đạo tư tưởng các chính sách tổ chức và kế hoạch Hội đồng vẫn còn nhiều thiếu sót cần được sửa chữa.

1) Về mặt tư tưởng thì:

a/ Chính bản thân Hội đồng, Ban cán sự tiền phương lúc đầu tiên cũng chưa nhìn nhận đúng tính chất lâu dài và liên tục của chiến dịch Điện Biên. Cũng vì vậy nên lúc đầu lên tuyến, việc tổ chức quá đơn giản, không đủ cung ứng với nhu cầu một ngày một to lớn. Cũng do đó nên ảnh hưởng đến tư tưởng một số cán bộ công nhân viên trong công tác hàng ngày.

Cũng vì vậy cho nên việc dự trữ lực lượng không được đề ra đầy đủ, lúc cấp bách không giải quyết kịp thời. Mới sục mức 130 tấn trong kế hoạch 1.200 tấn mà ở tiền phương đã phải rút khẩu phần của một số đơn vị.

b/ Trong lúc kế hoạch thông suốt thì chủ quan, không lường được những khó khăn sắp tới (như mưa lũ, địch phá lúc hội quân, vấn đề thiếu xe cộ vv...) cũng vì vậy, chưa có kế hoạch cụ thể đề phòng. Hoặc giả lúc đã có dự kiến những tư tưởng phát sinh ra trong lúc hội quân, nhưng việc kiểm tra đôn đốc cũng chưa thật đến nơi đến chốn, sau đây, thấy kế hoạch gần hoàn thành lại bỏ lửng.

c/ Việc theo dõi tư tưởng của cán bộ công nhân viên ở các ngành, trạm ít được chú ý bằng theo dõi tư tưởng dân công và các Trạm. Phòng tổ chức Cán bộ của hội đồng chưa làm đầy đủ nhiệm vụ của họ (trong suốt thời gian chiến dịch chỉ có một số bằng khen và một vài việc thi hành kỷ luật.

d/ Đối với ngành Bảo đảm giao thông ít chú ý giúp đỡ về mặt công tác chính trị - chỉ sau này đến cuối tháng 4 mới chú ý giúp đỡ.

đ/ Đối với Cán bộ ít chú ý thi hành kỷ luật để tăng cường giáo dục cùng vì vậy mệnh lệnh chỉ thị của Hội đồng nhiều lúc không được thi hành triệt để. Chính Hội đồng cũng có lúc không phản ánh được kịp thời cho Trung ương biết để giúp đỡ ý kiến.

Đối với các cán bộ trung lập Hội đồng cũng đã có đặt thành vấn đề giáo dục ý thức tinh thần của người cán bộ phục vụ chiến dịch nhưng sau đó ít theo dõi, để giúp đỡ tiến bộ thêm.

Sở dĩ có những thiếu sót trên vì chưa nhận thức được tính chất của các chiến dịch hiện thời, chưa nhìn trước được những diễn biến về tư tưởng của Cán bộ công nhân viên và dân công.

Cuộc kháng chiến của chúng ta hiện nay đã trưởng thành mau lẹ, các chiến dịch của chúng ta hiện nay có tính chất linh hoạt cơ động và liên tục. Những tình trạng, tăng khối lượng thay đổi địa điểm, kéo dài thời gian phục vụ, luôn luôn có trong chiến dịch. Vì vậy trong tư tưởng phải có một quan niệm cho dứt khoát, để quyết tâm phục vụ chiến dịch trừ những tư tưởng ngại khó, sợ địch, cố chấp làm cản trở kế hoạch quân sự.

Hơn nữa tuy tổ chức là Hội đồng Cung cấp nhưng công tác phục vụ là phục vụ chiến dịch, phục vụ bộ đội tác chiến, tuyền là một chiến trường – cán bộ công nhân viên đều phải có tinh thần chiến đấu tích cực, luôn luôn phấn đấu để hoàn thành nhiệm vụ - phải có tinh thần triệt để chấp hành chỉ thị của trên. Đó là kỷ luật của Đảng, của Chính phủ mà lại là kỷ luật của tuyền nữa. Những cán bộ của chúng ta vì quen theo tư tưởng hậu phương, tác phong lúc thời bình, lên đến tuyền cần xây dựng ngay tư tưởng khẩn trương, tích cực, triệt để chấp hành mệnh lệnh.

Ngoài ra cũng cần phải nhìn trước được diễn biến tư tưởng của cán bộ và dân công từ lúc lên tuyền và lúc ra về để có kế hoạch giáo dục cho thích đáng.

Bắt đầu lên tuyền vì quen với cách sinh hoạt và làm việc ở hậu phương, nên một số cán bộ đã chủ quan trong vấn đề hành trú quân. Đó là do chủ quan một phần nhưng một phần do tư tưởng ngại khó, ngại khổ. Đến lúc bị oanh tạc dễ sinh ra tiêu cực hoang mang.

Đối với dân công những lúc bắt đầu lên tuyền, vấn đề thắc mắc đầu tiên là vấn đề thanh toán cước phí và giúp đỡ sản xuất ở gia đình. Nếu lúc ra đi được giải quyết dứt khoát, thì dân công sẽ an tâm phục vụ. Nếu đến tuyền lúc đón tiếp được học tập chính sách và chế độ thù lao cước phí và thanh toán ngay những ngày đi đường thì dân công sẽ phấn khởi và tin tưởng. Những thắc mắc của anh em nếu

được giải quyết kịp thời, thì những lời tuyên truyền và tuyên bố sau này của cán bộ sẽ được anh chị em coi trọng và tuân theo dễ dàng.

Trong quá trình phục vụ nếu công việc trôi chảy dễ sinh ra chủ quan, tự mãn, thiếu cảnh giác, đề phòng vì vậy luôn luôn nhắc nhở đến những khó khăn sắp tới. Công tác giáo dục phải làm thường xuyên và lấy những chứng cứ cụ thể để chứng minh mới có kết quả tốt.

Đối với dân công sau một thời gian phục vụ, gặp tết hay đến vụ mùa, nhất định sẽ nảy nở tư tưởng muốn về hậu phương để tăng gia – kết hợp được hậu phương với tiền tuyến – có phái đoàn hậu phương ra báo cáo tình hình sản xuất ở nhà thì anh chị em sẽ phấn khởi. Những đại biểu ở hậu phương phải là những đại biểu xã hội rõ tình hình địa phương mới có tác dụng.

Hơn nữa kết hợp được vấn đề kiểm thảo ở hậu phương với phát động được tư tưởng ở tiền tuyến thì sẽ đẩy mạnh được phong trào dân công, dân công sẽ an tâm phục vụ (kinh nghiệm ở Bắc Giang và Phú Thọ). Việc thưởng năng suất cần được kịp thời, việc bồi dưỡng chiến sĩ cần được đề cao. Việc tuyên truyền động viên được nhanh chóng thì nhất định một phong trào tăng năng suất sẽ xuất hiện. Cũng nhờ vậy, nên trong thời gian vừa qua chúng ta đã có những chiến sĩ xe thồ, thồ 306 cân, như những chiến sĩ dân công bộ vác 97 cân, trung bình cả đơn vị vác 57 cân.

Lúc đã kết thúc chiến dịch thường có tư tưởng chợ chiều, đa đàm cần đã thông thật kỹ càng chu đáo.

Đối với cán bộ trung tập thì thường có hai tư tưởng: muốn lên hỏa tuyến hoặc muốn đi phát động quần chúng cải cách ruộng đất – cho mấy công việc trên quan trọng hơn công việc phục vụ tiền tuyến. Việc học tập ý nghĩa của tuyến, cần có kế hoạch cụ thể và đã thông kỹ càng.

Một tư tưởng hay xuất hiện nữa là sợ dân công xe đạp. Lãnh đạo tư tưởng dân công xe đạp là một vấn đề hết sức phức tạp, vì dân công xe đạp không thuần túy, lại là một tổ chức hỗn hợp. Vì vậy trước lúc phái xuống, công tác chính trị trong các đại đội dân công xe đạp phải nhận rõ tính chất phức tạp trên, nhưng đồng thời phải lấy những dẫn chứng cụ thể để chứng minh là rất có thể là phải phát động

tinh thần thi đua của xe đạp (kinh nghiệm đợt thi đua đợt kích). Những lúc cán bộ thiếu tin tưởng vào khả năng của mình thì cấp chỉ đạo phải tới tận nơi giúp đỡ và giải quyết khó khăn lấy những kết quả cụ thể để chứng minh (kinh nghiệm vận động dân công ở lại). Muốn dẫn đến kết quả tốt cần đề ra việc học tập tình hình và nhiệm vụ trước. Thông suốt được hai vấn đề trên thì đến lúc thảo luận đến chủ trương thì rất ít thắc mắc. Trái lại nếu đem chủ trương ra thảo luận trước thì sẽ rơi vào chỗ bí phải giải đáp liên miên.

Về mặt chấp hành các chính sách quan trọng như chính sách cán bộ, dân công, chính sách kinh tế tài chính thì lần này Hội đồng cũng đã thu được nhiều tiến bộ trong kết quả công tác với những số liệu cụ thể đã kể trên.

Tuy vậy cũng còn nhiều thiếu sót và cũng còn nhiều vấn đề cần đề xuất để được giải quyết bổ sung thêm cho chính sách cụ thể.

a/ Về chính sách cán bộ thì trong việc sử dụng có nhiều trường hợp chưa được hợp lý vì chưa theo dõi được tận địa phương thêm vào đó vì lúc bắt đầu lên tuyến, số cán bộ thiếu nhiều nên thiêu đầu điều đầy, của ngành này đưa sang ngành khác không hợp với khả năng vì vậy cán bộ không phát huy được sở trường của mình.

Đến lúc được thêm một số cán bộ phát động quần chúng và cải cách ruộng đất của Trung ương cho thì tuy số lượng có nhiều, nhưng khả năng một số không thích hợp ở tuyến, nên lúng túng trong việc sử dụng nên đã phân phối cho các ngành, các trạm thiếu một kế hoạch cụ thể. Có trạm có nhiều công việc cán bộ dầm đạp lên nhau.

Có tình trạng như trên vì một mặt thiếu kế hoạch sử dụng nhưng một mặt vì chưa nhìn thấu nhu cầu cụ thể của các ngành, các trạm, và trước lúc phân phối cũng cần có kế hoạch và có giao nhiệm vụ cụ thể.

Số cán bộ kiểm tra tuyến đặt của Hội đồng cũng không có kế hoạch tỷ mỉ, cụ thể, thời gian nhất định nên có một số cán bộ đi kiểm tra tuyến đặt về chậm hoặc hết chiến dịch chưa về, làm cho Hội đồng nắm được tình hình chậm, khó khăn trong việc lãnh đạo.

Tình trạng trên một phần do khuyết điểm của Hội đồng, một phần do tư tưởng thiếu chấp hành nghiêm chỉnh mệnh lệnh của cán bộ, mặc dù Hội đồng đã có nhiều điện triệu tập để báo cáo.

Về phương diện đào tạo và đề bạt cán bộ thì Hội đồng chưa chú ý đến nơi đến chốn, các cán bộ lúc mới lên tuyến có được đả thông thắc mắc, học tập ý nghĩa mục đích chiến dịch, đả thông tác phong và tinh thần làm việc ở tuyến, nhưng sau đó ít giúp đỡ ý kiến để xây dựng nghiệp vụ. Những cuộc Hội nghị để kiểm điểm công tác, rút kinh nghiệm ít được tổ chức.

Việc đề bạt cán bộ cũng ít được chú ý. Việc khen thưởng có chú ý việc thi hành kỷ luật để tăng cường giáo dục cho cán bộ thì còn xem nhẹ.

Do cũng tỏ rõ tinh thần tạm bợ, biết sử dụng không biết bồi dưỡng, đào tạo cán bộ trong phong trào.

Công tác ở tuyến rất vất vả, làm việc suốt ngày đêm, tinh thần luôn luôn căng thẳng, Hội đồng đã đề nghị và tạm thời áp dụng chế độ làm đêm, nhưng lúc Bộ Tài chính bác bỏ thì lại chưa đề ra được một chế độ thưởng năng suất cho cán bộ. Vì vậy tuy trong chiến dịch đa số cán bộ hào hứng trong công việc, nhưng đời sống vật chất cũng ảnh hưởng đến một phần tinh thần của anh em.

Trải qua thời gian phục vụ chiến dịch Điện Biên, chúng ta thấy rõ rằng công tác ở chiến dịch rất phức tạp và rất nặng nề, tinh thần luôn luôn căng thẳng, luôn luôn phải có tinh thần khẩn trương chiến đấu. Tính chất phục vụ chiến dịch chẳng những đòi hỏi một tinh thần cao, chịu khó, chịu đựng gian khổ, nhưng một mặt khác đòi hỏi cán bộ có một trình độ nghiệp vụ tương đối đầy đủ mới hoàn thành được nhiệm vụ.

Những số cán bộ của vận tải, kho thóc, y tế, thực phẩm, công an, bưu điện, giao thông đi phục vụ tuyến nên được chuyên nghiệp. Có như vậy những kinh nghiệm thu lượm được trong chiến dịch trước mới áp dụng kịp trong chiến dịch sau. Trái lại, một số cán bộ là cán bộ trung tập, gặp đâu làm đấy, lên tuyến nhất định bỡ ngỡ và ảnh hưởng đến kế hoạch.

Cán bộ ở tuyến phải là cán bộ khá, có tinh thần nghiệp vụ, cần chất hơn là lượng, có như thế mới đỡ tốn phí, mới đỡ tài sản của nhân dân, trái lại lấy số lượng

nhiều bù chất lượng thì số người đông, gạo cơm tốn nhiều, vận chuyển phải tăng thêm, ảnh hưởng chẳng những ở tuyến mà ở hậu phương nữa.

Một vấn đề nữa cần được đề ra để nghiên cứu là vấn đề bồi dưỡng cho cán bộ ở tuyến về năng suất, cán bộ cũng cần có chế độ thưởng năng suất, có như vậy mới đẩy mạnh được tinh thần thi đua của cán bộ.

2/ Về chính sách dân công: Thì trong chiến dịch này, tương đối chúng ta dùng ít dân công, phần lớn dân công vận chuyển là dân công xe đạp và dân công bốc vác kho lán.

Đối với dân công vận chuyển xe đạp và bộ thì nhờ thưởng năng suất kịp thời, thưởng đối với cá nhân, nên đã đẩy mạnh được phong trào thi đua. Chúng ta lại đã đề cao được chiến sĩ, đưa chiến sĩ đi phổ biến những kinh nghiệm mới mẻ cho các địa phương, nên càng thúc đẩy được phong trào thi đua tăng năng suất (Hội đồng cho chiến sĩ bốc vác bộ ở Đèo Dao đi T-105 và Thanh Hóa, phổ biến kinh nghiệm và thu được nhiều kết quả). Nhưng đối với dân công bốc vác, đào hào, đảm bảo giao thông, chưa quy định được tiêu chuẩn công tác nên các ngành rất lúng túng trong việc thưởng năng suất.

Có trạm, ngành lại thưởng theo giờ làm việc mà không chú ý đến khối lượng công việc. Có trạm lại hạ tiêu chuẩn để thưởng năng suất làm cho 1 số dân công khác phân bì, có cơ quan lại trả công tác phí cho dân công. Nhưng tình trạng thực hiện chế độ không thống nhất cần được chấm dứt. Đó là vì cán bộ chưa được học tập chính sách và điều lệ dân công.

Một khuyết điểm nữa là trước kia chúng ta không quan niệm đúng tính chất của dân công dắt trâu bò, coi đó là việc nhẹ nhàng. Trái lại công việc chăn dắt trâu bò là một công việc phức tạp, cần có tinh thần kiên nhẫn, ái mộ của công, cần làm việc cả ngày lẫn đêm (đêm dắt, ngày chăn cho ăn cỏ). Vì vậy, việc bồi dưỡng cho dân công trâu bò hoặc thưởng năng suất cho dân công trâu bò cũng cần phải được thảo luận lại.

Ở một số ngành lại chưa chú ý đến việc cải thiện sinh hoạt của dân công, về vật chất cũng như tinh thần – có hạt, để dân công ăn muối suốt tuần lễ, có trạm ít tổ chức học tập cho dân công, trái lại nhiều trạm đã tổ chức ăn ngủ cho dân công

được chu đáo. Tự trạm tổ chức một phần và hướng dẫn dân công tự tổ chức lấy. Nhờ vậy, dân công rất phấn khởi.

Kinh nghiệm cho ta thấy, lúc dân công đến trạm cao, nếu đã có chỗ trú quân sạch sẽ, thì họ sẽ xây dựng quy củ thêm và dẫn đến cơ sở sẽ thành đẹp đẽ, sạch sẽ (như T-35 dần dần dân công xây dựng thành câu lạc bộ, phòng thông tin, nhà ăn vv...). Nhưng trái lại, nếu đến đầu tiên, chỗ ăn, chỗ ngủ lụp xụp mất vệ sinh thì dân công cũng vì vậy bị ảnh hưởng và ít chú ý đến việc tự cải thiện sinh hoạt của mình nữa.

Kinh nghiệm trong chiến dịch này cũng cho ta thấy rằng: một số đông cán bộ không chấp hành đúng chính sách dân công vì không được đọc điều lệ dân công – đến trạm rồi tự ý đặt thành chế độ. Vì vậy, ngoài phần nghiệp vụ, các cán bộ ở tuyến cần được học tập, thảo luận về chính sách và chế độ dân công, có như thế mới đảm bảo được chính sách dân công của Đảng và Chính phủ.

3/ Về chính sách kinh tế tài chính:

Từ trước tới nay chưa được quy định một chế độ rõ ràng ở trong tuyến, trong các chiến dịch, mỗi chiến dịch áp dụng một chế độ. Bắt đầu lên tuyến, Hội đồng căn cứ vào hoàn cảnh cụ thể đã xây dựng những tiêu chuẩn và chế độ (tiêu chuẩn hành chính phí, chế độ công tác phí), đặt cước phí cho các chặng đường, quy định lại việc ghi công và trả cước phí cho dân công và xe tư. Cách tính công trong việc tăng năng suất vv...

Trải qua thời kỳ đầu, thấy ở các ngành, việc chi tiêu, chấp hành chế độ quá lộn xộn, mắc nhiều sai lầm, nên Hội đồng đã kịp thời triệu tập Hội nghị kế toán các ngành, để phổ biến thể lệ, hướng dẫn về chuyên môn, nên từ đó về sau mắc ít sai lầm khuyết điểm.

Một đặc điểm nữa là trong chiến dịch này, các ngành đã quyết toán gần đầy đủ, chi tiêu đến đâu quyết toán đến đấy, tỏ rõ việc chi tiêu của chúng ta có theo dõi, và quyết toán được kịp thời đúng theo yêu cầu về tài chính. Cước phí thanh toán đầy đủ.

Tuy vậy, vẫn còn nhiều thiếu sót trong lúc cho áp dụng chế độ công tác phí ở tuyến, thì Hội đồng chưa đả thông kỹ cho anh chị em công nhân viên nên đã có

tình trạng phân bì tuyến với hậu phương mà không biết đến tình hình tài chính quốc gia nói chung và tình hình anh em bộ đội đi chiến dịch. Điều này cũng tỏ rõ việc Hội đồng lãnh đạo tư tưởng công nhân viên chấp hành chính sách kinh tế chưa đầy đủ.

Việc quản lý tiêu chuẩn của các Ngành cũng chưa được chú ý đặc biệt, chỉ tiêu theo nhu cầu, vẫn có nhiều lúc và vượt tiêu chuẩn quá nhiều (như điều vượt từ 20 đến 80%). Ngoài ra, có trạm lại tự đặt tiêu chuẩn để chi tiêu như xuất gạo để nấu nước cho xe thô, cấp phát thù lao và tiếp tân đoàn đại biểu địa phương lên ủy lạo vv....

Việc quản lý tiền mặt chưa chặt chẽ. Kho thóc xin một số tiền, chi tiêu từ đầu đến cuối chiến dịch còn thừa 25%, ngành vận tải trong lúc thiếu tiền trả cước phí mà các Trạm thường đề ra từ 5 đến 7 triệu để tiếp phẩm, số tiền tạm ứng lên đến 30 triệu.

Việc quản lý tài sản thì còn hết sức lỏng lẻo, thiếu sót. Những dụng cụ cơ quan hiện nay, một số chưa thống kê được mất mát như thế nào. Qua những con số sau đây chúng ta cũng được những sự lãng phí điển hình.

Kho thóc 213 cán bộ đã mua 330 chiếc đèn lớn nhỏ, hư hỏng không dùng được 140 chiếc, còn 213 chiếc cán bộ dùng 190 chiếc.

Ngành thực phẩm ở T-105 có 7 người tự ý mua đến 4 đèn bão mà không cấp phí.

Ngoài ra lại để mất mát (bị cắp ở T-105 và bị cháy có T-60, Y tế vv...). Ngoài ra, những con số hao hụt trên tuyến cũng đủ chứng minh phần tổn thất nặng nề.

- Gạo bảo quản hao hụt: 95T593 tỷ lệ 0,8%
- Thịt hao hụt mất mát: 799 con tức 12,6%
- Thức ăn khô: 13T281 tức 2,5%
- Đường : 3.861 tức 6%
- Muối : 1.151 tức 1%

Trái lại, có một số cán bộ máy móc trong vấn đề chấp hành chính sách chế độ, Bộ đội và dân công đi qua thiếu gạo, mặc dầu đã có lệnh của Hội đồng và sự

can thiệp của Trạm trưởng, trạm thống nhất nhưng cán bộ vẫn không chịu cấp phát viện có là không có chỉ thị của ngành dọc sai thể lệ cấp phát của cấp trên.

Chúng ta phải chấp hành đúng chính sách, chính sách dựa trên căn bản lập trường giai cấp, chính sách là để mưu lợi ích cho nhân dân, cho cách mạng.

Các thể lệ, chế độ là những chi tiết cụ thể của chính sách. Nó phải phục vụ cho quyền lợi cách mạng, quyền lợi nhân dân, có thể lệ, chế độ cần được xây dựng luôn luôn để bổ sung cho chính sách chứ không phải cố định ở đâu cũng vậy, lúc nào cũng vậy.

Chúng ta phục vụ ở tuyến là để cung cấp cho bộ đội giết giặc, thì tất cả chế độ thể lệ tuyến phải làm thế nào để cho công việc chạy đều đừng cản trở đến công việc giết giặc.

Bộ đội hành quân cần gạo để ra chiến trường, nếu có lệnh của Hội đồng thì cần cấp phát không được chậm trễ, không cấp phát là làm ảnh hưởng đến tác chiến. Không có lệnh của ngành dọc, vì ngành dọc làm việc chậm chạp, quan liêu hoặc vì thông tin liên lạc bế tắc, những sai lầm ấy chúng ta phải tự bản thân kiểm điểm chứ không được cấp phát không thể bắt đơn vị chịu.

Không cấp phát như vậy là máy móc, cục bộ - chúng ta phải triệt để chấp hành chính sách, nhưng phải linh động theo đúng yêu cầu của chính sách. Những thể lệ, thủ tục ở hậu phương nhiều lúc không thích hợp với hoàn cảnh ở tuyến là nơi công việc rất khẩn trương và đòi hỏi những quyết định kịp thời và dứt khoát – Những thủ tục và thể lệ này cũng cần được nghiên cứu lại.

Một khó khăn của chúng ta trong việc chấp hành chính sách kinh tế tài chính nữa là: cấp phí không kịp thời, vì vậy, thưởng năng suất cho dân công có lúc làm không kịp ảnh hưởng đến kế hoạch.

Một điểm nữa là chúng ta cũng chưa xây dựng được một nguyên tắc quy định giá cả cho đúng.

Đầu tiên, chúng ta áp dụng thời gian chiến dịch đều hưởng một giá gạo nhất định không thay đổi, nhưng thấy không hợp lý, chênh lệch với địa phương rất nhiều, sau đó, chúng ta áp dụng theo giá địa phương nhưng thực tế ở tuyến, sinh hoạt của chúng ta lại theo phạm vi khu vực kinh tế, các trạm, và chẳng áp dụng

theo giá địa phương, tháng nào theo tháng ấy, không thi hành được vì địa phương quy định giá chậm, tuyến không kịp giả cho công nhân viên và dân công chi tiêu.

Đối với giá thực phẩm, cũng chưa áp dụng đúng nguyên tắc như đã quy định trước, nên có tình trạng lúc hạ hơn giá nơi mua (cá khô) có lúc giá cao hơn cả giá thị trường nơi tiêu thụ (Đường, bán ở suối Rút).

Có những thiếu sót trên là vì các cán bộ, nhất là cán bộ phụ trách còn xem nhẹ vấn đề kinh tế tài chính, hơn nữa, tổ chức chưa ổn định, thủ tục cấp phát chưa hợp lý.

Qua quá trình công tác chúng ta thấy đặc tính của tiền phương là khẩn trương, linh hoạt, kịp thời và bí mật.

Vì vậy :

a/ Về mặt tổ chức, cần thống nhất tập trung chi tiêu vào hệ thống chung của toàn bộ chiến dịch do Hội đồng quản lý. Có như thế mới điều chỉnh được khoản này qua khoản nọ khi cấp bách. Nếu không thi hành được như trên, ngành nào quản lý ngành ấy thì sẽ xảy tình trạng thừa tiền cứ để lại trong lúc ngành khác không có để chi tiêu (kho thóc nhận một số tiền dùng suốt chiến dịch còn 25% mà vận tải thì luôn luôn thiếu tiền). Và cũng có như vậy thì việc quản lý chi tiêu mới chặt chẽ. Việc lãnh đạo công tác cần phải đi đôi với lãnh đạo chi tiêu.

b/ Thủ tục cấp phát của ngân hàng, tài chính, kho thóc, mậu dịch phải đơn giản, dễ dàng để thích hợp với hoàn cảnh hết sức phức tạp của chiến trường.

c/ Nhu cầu luôn luôn thay đổi vì tính chất động của chiến dịch, nếu cho khai toán, dự toán xong sẽ mất thời gian tính, vì vậy, cần phải có một khoản dự bị phí, mở một vài khoản ở ngân hàng các tỉnh một mặt để quản lý tiền mặt được chặt chẽ, một mặt bảo đảm tính chất bất thường.

d/ Những nhân viên ở tuyến, bất kỳ là địa phương hay của Hội đồng phục vụ trên tuyến đều là phục vụ cho chiến dịch, cần đều, hưởng một chế độ như nhau theo một giá cả như nhau. Giá cả nên áp dụng theo một khu vực kinh tế, giá gạo cần căn cứ vào giá tháng trước mới kịp thời được.

đ/ Một điểm cuối cùng mà chúng ta cần phát động trong chiến dịch này là cần phải chuyên môn hóa các bộ phận kế toán. Tình trạng lúc bắt đầu chiến dịch

rất lộn xộn, kế toán viên toàn là giáo viên, học sinh, cán bộ, dân công vv... Vì vậy, việc thanh toán không theo một thể thức, một chế độ nào cả - trải qua một thời gian khá lâu mới chỉnh đốn được.

2) Lãnh đạo về tổ chức :

Vì thiếu kinh nghiệm nên suốt thời gian chiến dịch, tiền tuyến đã thay đổi tổ chức nhiều lần.

Từ Ban Chỉ huy khu vực C trực tiếp chỉ đạo ban chỉ huy tuyến đến Hội đồng trực tiếp phụ trách.

Ở trạm thì từ việc thống nhất các đơn vị thành một khối không có sự chỉ đạo của ngành dọc, đến chỗ đặt tại các trạm cơ sở ngành dọc, mà trạm thống nhất chỉ là đơn vị điều hòa và kết hợp.

Về Hội đồng thì cũng phải qua thời kỳ chia hai bộ phận ở tuyến và hậu phương, đến chia thành 3 bộ phận: hỏa tuyến, ở trung tuyến, và ở hậu phương sau cùng đều lên tuyến cả.

Trụ sở của Hội đồng thì tùy theo công tác, lúc đầu đóng ở T-35 đến T-15 sau dần dần lên đến T-100 để nắm cả hai đường 13 và 41 mà trụ sở các ngành trước ở xa nhau, sau tập trung xung quanh Hội đồng. Các trạm thì tùy theo nhu cầu mà thành lập và bãi bỏ: T-20, T-35, T-45, T-55, T-15, T-60, T-100, T-50, T-70, T-40, T-42, T-105 và T-80.

Ở những cung độ nhất định đối với những công tác có tổ chức những bộ phận chuyên trách, như ban bến phà Âu Lâu, bến phà Tả Khoa, Ban vượt đèo Lũng Lô, Ban Chỉ huy Cổ Nội.

Về thành phần Hội đồng thì cũng thay đổi luôn, vì cần thiết kết hợp giữa xe quân sự và chí tiến nên đồng chí Đôn tham gia ban chỉ huy tuyến, sau này, đồng chí Thiên lại được chỉ định vào Ban Cán sự Đảng tiền phương vv... Như thế là chúng ta đã tùy theo nhu cầu công tác, rút kinh nghiệm những ưu và khuyết điểm về tổ chức trước để quy định những tổ chức sau đó là một sự cố gắng của Hội đồng về mặt lãnh đạo tổ chức.

Những cố gắng trên đã làm cho Hội đồng nắm được các ngành, sự lãnh đạo sau này tương đối được tập trung, mạnh, nhanh, Hội đồng nắm được kế hoạch các ngành, xây dựng được nghiệp vụ.

Nhưng thời gian qua, chúng ta thấy còn nhiều thiếu sót cần được sửa chữa.

- Việc tổ chức Ban Chỉ huy khu vực đến Ban Chỉ huy tuyến lắm cách tức làm cho sự chỉ đạo kém nhanh nhẹn, thống nhất tất cả các ngành vào một tổ chức đơn thuần, không có sự chỉ đạo dọc làm cho các ngành không xây dựng được phần nghiệp vụ của mình mà chính trạm cũng không thể đi sâu vào nghiệp vụ được.

- Đến lúc Hội đồng trực tiếp chỉ đạo các ngành và các trạm nhưng phạm vi chỉ đạo các ngành như thế nào, chỉ đạo các trạm như thế nào cũng chưa được định dứt khoát, vì vậy, có nhiều quan niệm trái nhau, Trạm thống nhất chỉ làm nhiệm vụ điều hòa kết hợp thì quyền hạn của Trạm không được tập trung, không có thể giải quyết được nhiệm vụ của nó, và như thế thì không có thể quy định trách nhiệm cho nó khi kế hoạch bị thất bại. Thêm vào đây, tư tưởng bản vị cục bộ của cán bộ các ngành ở trạm không có sự thống nhất chỉ đạo, cản trở nhiều cho việc tiến hành kế hoạch.

Chỉ thị của Hội đồng vì vậy khó lòng thi hành triệt để ở các trạm.

Liên hệ giữa trạm và các đoàn xe, bệnh xá, thu dụng cũng chưa được quy định dứt khoát, vì vậy, nên nhiều lúc trạm bị động trong công việc thực hiện kế hoạch.

Liên hệ giữa trạm và các Ban Cán sự dân công cũng chưa thành nề nếp. Nhiều lúc trạm lẫn át cả tác dụng các Ban Cán sự dân công làm cho Ban Cán sự dân công mất tính chất cán sự của địa phương – cũng vì vậy nên giảm phần tác dụng của Ban Cán sự.

Về mặt Đảng thì quan niệm về quyền hạn nhiệm vụ của Đảng bộ tiền phương chưa thống nhất, có nơi lấn cả chính quyền, có nơi chỉ biết xây dựng Đảng mà không biết lãnh đạo thực hiện kế hoạch.

Công tác chính trị ở các trạm thì đâm đạp lên nhau, trải qua thời gian vừa qua chúng ta thấy :

- Công tác cung cấp của Hội đồng ở tuyến rất to lớn và phức tạp, sử dụng những khối lượng nhân tài vật lực rất lớn lao, bao gồm công tác của nhiều ngành, nhiều bộ phận, công tác chủ yếu của nó là huy động vận chuyển giao tận tay bộ đội.

- Tuy vậy, do không phải đơn thuần là vận chuyển. Muốn vận chuyển phải có những bộ phận khác phục vụ vận chuyển. Phải có chuẩn bị gạo, thực phẩm, muối, phải có phương tiện, phải có đường sá thông suốt, phải bảo vệ kho tàng, đường sá, phải có công tác chính trị động viên đảm bảo kế hoạch, phải có thông tin liên lạc nhanh chóng.

Nhưng ngoài những công việc trên Hội đồng có nhiều việc khác như vấn đề thương binh, tù binh dân công, đào lao, ngũ, dân công vv...mà nhiệm vụ của Hội đồng ở tuyến phải trực tiếp giải quyết.

Những công việc ấy liên hệ đến địa phương, và nhiều lúc liên hệ đến cả các ngành hậu phương (như trưng dụng xe vv...)

Công tác trên tuyến lại là công tác luôn luôn cơ động, linh hoạt, khẩn cấp theo yêu cầu tiền tuyến. Những yêu cầu này luôn luôn thay đổi. Vì vậy, tính chất tổ chức ở tuyến phải là một tổ chức tập trung có quyền hạn đủ mọi mặt :

- Đối với địa phương, để khi cấp bách có thể huy động lực lượng địa phương ra phục vụ, hoặc lấy khả năng của địa phương ra thay thế (vay gạo, huy động xe cộ vv...)

- Đối với số đơn vị bộ đội hoạt động ở trên tuyến, có như vậy mới sử dụng được những lực lượng ấy vào công tác cung cấp cho tiền tuyến. Kinh nghiệm trong thời gian vừa qua nhiều đơn vị công binh cao xạ đã biết kết hợp và hỏi ý kiến của Hội đồng trong công tác, nhưng cũng có nhiều đơn vị độc lập công tác không kết hợp chặt chẽ vì vậy, công tác của họ không phù hợp, ăn khớp với kế hoạch của Hội đồng (như cao xạ bắn sát trạm, đóng quân ở trạm để trạm bị oanh tạc vv...).

- Đối với tất cả mọi ngành xung quanh Hội đồng, Hội đồng phải chỉ đạo thật chặt chẽ, có như vậy mới ăn khớp, mới xoay quanh trọng tâm công tác. Trái lại, nếu không tập trung vào Hội đồng, Hội đồng chỉ đạo chặt chẽ về tổ chức và cả kế hoạch thì có thể có tình trạng kho thóc làm trạm một nơi, vận tải đặt cung độ

một neo (kinh nghiệm đặt kế hoạch lấy gạo ở T-15 kho thóc không biết nên đã rút cán bộ và phương tiện đi nơi khác vv...)

Ở tuyến lại có rất nhiều cán bộ, ở nhiều ngành có nhiều địa phương tới. Những cán bộ ấy trong lúc ở tuyến đã tách khỏi công tác và hệ thống địa phương ở lại phục vụ chiến dịch, phải có một tổ chức để duy tu lại, điều khiển và chỉ đạo công tác, kinh nghiệm cho biết là các cơ quan ấy phải là Hội đồng chứ một ngành không thể nào lãnh đạo và chỉ đạo được.

Vì vậy, cơ quan chỉ đạo ở tuyến phải là Hội đồng có quyền hạn nhất định đối với địa phương lân cận và tất cả các cán bộ hoạt động trên tuyến bất kỳ là quân, dân, chính, Đảng, có thể mới giải đáp được tính chất tập trung mạnh mẽ được.

Các ngành xung quanh Hội đồng phải chịu trực tiếp lãnh đạo và chỉ đạo của Hội đồng cả về mặt tư tưởng và về mặt tổ chức. Vì chính bản thân Hội đồng sẽ là cơ quan phải nắm được quy luật của chiến trường do đó có thể nhận định được tư tưởng sẽ diễn biến thì Hội đồng phải lãnh đạo về mặt tư tưởng (như đã dự kiến tư tưởng lúc hội quân) Hội đồng lại nắm được yêu cầu quân sự vì vậy Hội đồng cũng phải lãnh đạo và chỉ đạo cả về mặt tổ chức và kế hoạch. Có lãnh đạo sát sao như vậy mới đảm bảo đầy đủ và kịp thời yêu cầu của tiền tuyến (kinh nghiệm dời T-50 xuống T-100, đặt Ban tăng bo Cổ Nội vv...)

Trái lại, nếu Hội đồng chỉ là cơ quan kết hợp khi những công việc trên không được tập trung mạnh mẽ, không ứng phó kịp thời với tình thế biến chuyển, (kinh nghiệm lúc mưa lũ, địch phá hoại, kế hoạch phải thay đổi ngay). Nhưng trong công tác chúng ta cũng thấy là Hội đồng phải tập trung chỉ đạo chặt chẽ, nhưng không thể đi sâu vào phần nghiệp vụ được (Barriere, trú quân, cần đóng cấp phát, kho lán, điều tra biệt kích vv...). Vì vậy, các ngành phải giúp đỡ Hội đồng lãnh đạo về phần nghiệp vụ và các ngành phải trực tiếp chỉ đạo về kế hoạch nghiệp vụ.

Ở các trạm phải có một hệ thống tổ chức của Hội đồng cũng phải được tập trung quyền hạn, có như vậy mới giải quyết được kịp thời và mới giải quyết được những vấn đề ngoài phạm vi của các ngành. Ngoài cán bộ của Hội đồng, đại diện cho Hội đồng, hai ngành quan trọng nhất là vận tải, Kho thóc, phải có cán bộ tham

gia Ban Chỉ huy trạm. Những cán bộ này sẽ góp ý kiến cho trạm thống nhất về phân nghiệp vụ để việc quyết định của trạm được đúng đắn, vừa nhằm vào lợi ích chung, vừa giải đáp được lợi ích của ngành. Những kinh nghiệm cũng cho thấy rằng trong Ban Chỉ huy trạm, quyền hạn và nhiệm vụ cũng cần phải tập trung vào Trạm trưởng, trạm trưởng chịu trách nhiệm trước Ban Chỉ huy trạm và trước Hội đồng về nhiệm vụ công tác của trạm, có như vậy mới theo đúng nguyên tắc: Dân chủ tập trung. Tổ chức trạm thống nhất nhưng không biết tập trung vào trạm thường thì dễ đi đến liên hiệp như tình trạng trong thời gian vừa qua, cũng vì vậy nên các Trạm trưởng đã gặp nhiều khó khăn lúc giải quyết công việc (T-105 trạm trưởng đã phải tự xuất tiền sinh hoạt phí của mình để trả cho dân công, trạm trưởng có ý kiến những cán bộ các ngành không thực hiện, trạm trưởng chủ trương lấy bao thừa chở thực phẩm mà kho thóc không chịu thi hành).

Hệ thống giữa ngành và trạm cần được duy trì, có như vậy mới xây dựng đi sâu vào nghiệp vụ được.

Liên hệ giữa các ngành tiền phương và hậu phương cần phải được củng cố đối với một số ngành rất cần thiết, có như vậy mới nắm được tình hình địa phương mới kết hợp được trong công tác phục vụ, kinh nghiệm công an kết hợp với địa phương nên bắt được nhiều biệt kích, có kết hợp với hậu phương mới theo dõi được hành động của những tội tình nghi, đào nhiệm, kho thóc có kết hợp được với hậu phương thì đạt được vấn đề huy động vay mượn tạm thời giúp cho kế hoạch chóng hoàn thành vv...

Ở các trạm, việc chỉ đạo công tác của dân công phải đi qua Ban cán sự tỉnh, có như vậy mới đề cao được vai trò hậu phương, mới giải quyết được thắc mắc của dân công.

Ban Cán sự lên tuyến, một mặt phải trực tiếp chịu sự chỉ đạo ở tuyến trong công tác phục vụ, nhưng một mặt phải có trách nhiệm với địa phương, vì vậy, Ban cán sự ở tuyến cũng cần có liên hệ với hậu phương, kinh nghiệm trong cuộc vận động dân công vừa qua thấy vai trò cán sự dân công rất cần, sự liên hệ giữa cán sự dân công và địa phương rất cần.

Ban Bảo đảm giao thông phải trực tiếp chỉ đạo về mọi mặt với Hội đồng kết hợp được công tác giao thông đảm bảo cho vận chuyển. Đối với các đoàn xe, các bệnh xá, quy định liên hệ với trạm, kinh nghiệm không nhất thiết phải đặt đoàn xe dưới tuyến chỉ huy của trạm, vì đoàn xe có tính chất riêng biệt trạm nhiều lúc ít giúp đỡ được ý kiến. Hơn nữa kế hoạch thay đổi luôn, nên việc điều xe, cung độ cũng như số lượng luôn luôn thay đổi.

Nhưng việc cần thiết là trạm cũng như đoàn xe phải nắm được kế hoạch. Hai bên phải đặt kế hoạch cùng thi hành kế hoạch vận chuyển, phạm vi của đoàn xe là đảm bảo cung dôn xăng dầu, thời gian, của trạm là đảm bảo bốc vác, trú quân, ra, vào vv...

Ở những trạm, ở những cung độ mà kế hoạch không thay đổi thì kinh nghiệm cũng có thể giao đoàn xe cho trạm trực tiếp chỉ huy.

Về mặt Đảng thì nhiệm vụ của các cấp bộ là phải lãnh đạo đảm bảo kế hoạch. Vì vậy phải xây dựng Đảng, phải lãnh đạo tư tưởng, tác phong lãnh đạo công tác chính trị.

Công tác chính trị ở Hội đồng là Ban Tuyên huấn của Hội đồng, về mặt Đảng là, tuyên huấn là của Ban cán sự - công tác chính trị ở trạm di trạm phụ trách. Về mặt Đảng là tuyên huấn của liên chi ủy.

4/ Lãnh đạo kế hoạch :

Tự lực lên tuyến, lần đầu tiên Hội đồng lãnh đạo kế hoạch của các ngành, Hội đồng đề ra chủ trương, các Ngành vạch kế hoạch, Hội đồng theo dõi kế hoạch.

Nhưng mỗi ngày nhu cầu một tăng, Hội đồng có trách nhiệm chính trong việc cung cấp đầy đủ cho bộ đội ở hỏa tuyến vì vậy, Hội đồng đã dần dần nắm lấy kế hoạch, đầu tiên kế hoạch vận tải, đến chỉ đạo những kế hoạch chính của các ngành: làm kho, tăng bo, quy định giờ đánh điện cho ngành. Đối với Công an cũng đã góp ý kiến trong vấn đề giữ gìn trật tự trên tuyến.

Trong vấn đề lãnh đạo kế hoạch, Hội đồng đã đi sát nhiều nhất là kế hoạch vận tải. Nhưng kế hoạch vận tải đều do Hội đồng và ngành vận tải vạch ra và Hội đồng theo dõi từng đợt, có lúc lại tự mình điều động xe cộ, cũng vì vậy, có lần làm

cho vận tải lúng túng. Còn đối với kế hoạch của các ngành khác thì việc lãnh đạo của Hội đồng chưa được chặt chẽ.

Trong lúc lãnh đạo kế hoạch, vạch kế hoạch, có lúc quên không phổ biến cho các ngành liên quan nên có nhiều chỗ loạc choạc (đối kế hoạch vận chuyển ở T-15 mà quên không phổ biến cho kho thóc biết). Đó là vì lẽ lối làm việc chưa thành nề nếp, và một phần nữa là do Hội đồng đã coi nhẹ vấn đề kế hoạch và thiếu tinh thần tranh thủ ý kiến các ngành quan hệ trong lúc xây dựng kế hoạch.

Trong việc lãnh đạo xây dựng và chỉ đạo kế hoạch cũng đã có nhiều chủ quan. Quá gò ép (từ kế hoạch 1600 trở đi đều gò ép cả) nên nhiều lúc không thực hiện được, làm cho anh em thiếu hào hứng.

Đó một phần là vì thiếu phương tiện, muốn tranh thủ thời gian, nhưng phương pháp lãnh đạo trên đã làm cho các đơn vị xe vì đó xem thường kế hoạch.

- Tuy trong lúc vạch kế hoạch có chú ý đến chân gạo, đường sá, lực lượng vận chuyển, nhưng nặng về lãnh đạo vận tải nhiều hơn là lãnh đạo bảo đảm giao thông cho thông suốt và tốt để đảm bảo cung độ và tăng tốc độ. Tuy có hội nghị với bảo đảm giao thông để bàn về kế hoạch tu bổ đường sá, cầu cống nhưng việc chỉ đạo Ngành Bảo đảm giao thông còn lo là như thế cũng tỏ rõ việc chỉ đạo kế hoạch còn phiến diện, cũng vì vậy, cung độ xe trong mấy kế hoạch sau không bảo đảm.

Một khuyết điểm nữa về chỉ đạo kế hoạch là do tư tưởng chủ quan, nên đã làm cho kế hoạch vận chuyển thêm khó khăn. Đó là kế hoạch huy động. Vì lúc đầu chỉ chú ý huy động đường 13, mà không chú ý đến đường 41 nên lực lượng tập trung vào đường 13 xe nhiều, dễ nghẽn. Đến lúc đường 13 gần hết gạo, lại tập trung vào đường 41, đường hẹp, xe nhiều nhất định là sẽ bị cản trở. Chính vì vậy, nên hai tuyến không thể cứu ứng điều chỉnh cho nhau được lúc cấp bách.

- Việc bố trí điều xe nhiều lúc không tính toán kỹ lưỡng, nên bắt buộc xe dồn cung độ nhiều lần, mệt sức, lãng phí (xe đạp T-15 lên T-60 rồi về T-15).

- Kế hoạch bố trí các đầu dây và các trạm thiếu dự phòng để đề phòng bất trắc xảy tới. Cũng vì vậy nên lúc cấp bách điều xe ở cung dưới lên đi thẳng đến cung trên thì ở dưới thiếu kho nhập - ở trên thiếu lực lượng bốc vác vv...

- Việc điều xe ngoài cung độ nhiều quá tuy là nhất thời đảm bảo được kế hoạch, nhưng sẽ ảnh hưởng nhiều đến kế hoạch sau.

Rút kinh nghiệm trong công tác vừa qua chúng ta thấy: lãnh đạo kế hoạch phải lãnh đạo mọi mặt kế hoạch. Kế hoạch các ngành phải kết hợp phục vụ cho kế hoạch vận chuyển. Lúc đã đặt xong kế hoạch vận chuyển thì phải phổ biến kịp thời cho các ngành có kế hoạch phục vụ vận chuyển.

Các trạm và các đoàn xe phải nắm vững kế hoạch. Kế hoạch phải xây dựng xuống đơn vị. Từ đơn vị theo dõi việc thực hiện thì mới đẩy mạnh được phong trào thi đua quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ (kinh nghiệm C-202, đã nảy ra sáng kiến tổ chức tăng bo ...).

Kế hoạch xây dựng phải chú ý đến điều kiện khách quan phải có dự phòng.

Cần phải có kế hoạch chỉ đạo nhất quyết hoàn thành, tối thiểu phải đảm bảo một kế hoạch giao mức cho các trạm và đơn vị. Kế hoạch chỉ đạo chỉ có Ban Chỉ huy biết không được truyền đạt xuống các đơn vị mất tác dụng thi đua (kinh nghiệm phổ biến kế hoạch C-202).

Một điều mà chúng ta thấy rõ ràng nữa là lúc mới bắt đầu chuẩn bị là lúc địch bắn phá mục tiêu, thì ta cần phải tranh thủ thời cơ để vận chuyển được nhiều chừng nào hay chừng ấy. Chiến dịch đánh lâu nhất định địch sẽ tập trung phá hoại đường tiếp tế, cần phải có kế hoạch đề phòng chu đáo.

Lúc chiến dịch kết thúc, quy luật oanh tạc của địch theo lối cuốn chiếu, đón đánh ta, vì vậy cũng cần phải có kế hoạch chu đáo để tranh thủ thời gian khỏi bị cản trở vì địch, vì hội quân, vì mưa lũ, vì chiến dịch kết thúc thì là mùa mưa.

Kinh nghiệm cũng cho thấy, để đảm bảo kế hoạch cần nắm vững chân gạo luôn luôn có dự phòng ít nhất 5 ngày và có kho không dự phòng 5 ngày để lúc cấp bách nếu phải điều xe thì cần có kho chứa gạo nhập (kinh nghiệm huy động gạo Thanh Hóa chậm, cản trở kế hoạch phải cho xe đi thẳng). Chân gạo cần phải chia nhiều đường để lúc tắc đường này cứu ứng được đường nọ (trong kế hoạch 1600 tấn, đường 13 đã cứu ứng cho đường 41 hơn 50 tấn) như thế mới chắc chắn đảm bảo được kế hoạch.

Một điều nữa cần chú ý là lãnh đạo kế hoạch trên tuyến cũng như chỉ đạo bộ đội ra mặt trận, phải thấu triệt tình hình, phải chỉ đạo chặt chẽ, quyết tâm và khẩn cấp.

Cán bộ cấp dưới phải chấp hành triệt để, đó là điều kiện căn bản để hoàn thành kế hoạch.

Hội đồng có nhiệm vụ trực tiếp với Trung ương và Tổng quân ủy về việc cung cấp đầy đủ cho bộ đội. Mà việc cung cấp đầy đủ cho bộ đội thì chủ yếu là chân gạo, đường thông suốt và chuyển vận. Vì vậy, Hội đồng phải lãnh đạo và chỉ đạo kế hoạch thật sát.

KẾT LUẬN

Trong suốt 8 tháng phục vụ chiến dịch, chúng ta rút ra được nhiều ưu khuyết điểm, chúng ta cũng rút ra được nhiều bài học quý báu để làm cho chúng ta học tập.

Trong những kinh nghiệm vừa qua, còn nhiều vấn đề chúng ta cần phải thảo luận kỹ càng để có thể áp dụng trong thời gian sắp tới, ngoài ra chúng ta cũng đã thấy được nhiều vấn đề về chính sách cụ thể hoặc chưa đầy đủ mà chúng ta cần phải đề ra để được nghiên cứu lại.

Những vấn đề cần nêu ra là :

- Vấn đề tổ chức chính quyền và Đảng trên tuyến, vấn đề lãnh đạo của Hội đồng (Hội đồng các ngành, các trạm, đoàn xe cơ giới, cán sự, dân công, bệnh xá).

Những điểm về chính sách cán bộ (thưởng năng suất cán bộ).

Những điểm về chính sách dân công (thù lao dân công trâu bò, thưởng năng suất cho những hộ lý cấp dưỡng).

- Chế độ cho cán bộ dân công xe đạp và dân công bộ.

- Giúp đỡ những dân công bị thương trong lúc phục vụ.

Những điều về chính sách kinh tế tài chính: ngân sách, chế độ vv...

Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Lao động, hồ sơ 663, tờ 45 - 87

DANH MỤC TÀI LIỆU VỀ CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ

Stt	Tài liệu giấy
1	Chỉ thị số 68-CT/TW của Ban chấp hành trung ương Đảng Lao động Việt Nam về việc mở rộng tuyên truyền cho những thắng lợi của quân ta trong Chiến dịch Điện Biên Phủ, ngày 18.3.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Liên khu III, hồ sơ 3588</i>
2	Chỉ thị số 76-CT/TW của Ban chấp hành trung ương Đảng lao động Việt Nam về việc tổ chức một cuộc tuyên truyền động viên mở rộng thắng lợi của chiến dịch Điện Biên Phủ, ngày 11.5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng ủy ban Cải cách ruộng đất LK Việt Bắc, hồ sơ 64</i>
3	Báo cáo số 46 ngày 15.5.1954 của Ty Công an Lai Châu về tình hình giải phóng Điện Biên Phủ <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBHC Khu Tự trị Tây Bắc, hồ sơ 2376</i>
4	Thông tri số 1793/QT/HC của Ủy ban kháng chiến hành chính Khu Tả ngạn ngày 18.5.1954 về việc ăn mừng chiến thắng Điện Biên Phủ <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Khu Tả ngạn, hồ sơ 491</i>
5	Thông báo của Hội đồng Chính phủ về việc khen tặng Ban Chỉ huy mặt trận Chiến dịch Điện Biên Phủ, ngày 19.5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Phủ Thủ tướng, hồ sơ 94</i>
6	Báo cáo số 639 HD/TV của Hội đồng Cung cấp mặt trận trung ương về việc quyết toán kinh phí cho Chiến dịch Điện Biên Phủ, ngày 20.5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Liên khu III, hồ sơ 1299</i>
7	Báo cáo số 02/BC của Hội đồng Cung cấp mặt trận liên khu Việt Bắc từ tháng 10.1953 đến tháng 5.1954 về việc tổng kết công tác cung cấp cho Chiến dịch Điện Biên Phủ <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Lao động, hồ sơ 666</i>

8	Báo cáo tổng kết công tác đảm bảo giao thông tiền phương phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ của Ban đảm bảo giao thông khu Tây Bắc, từ tháng 11.1953 đến tháng 5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Nha Giao thông, hồ sơ 644</i>
9	Báo cáo của Ban kho thóc tiền phương Liên khu III về tình hình quỹ chi cho Chiến dịch Điện Biên Phủ đến hết tháng 5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Liên khu III, hồ sơ 1297</i>
10	Bản tổng kết công tác cung cấp cho Chiến dịch Điện Biên Phủ của Ban Kho thóc tiền phương, ngày 01.6.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Liên khu III, hồ sơ 1297</i>
11	Báo cáo số 10 BC/TB của Ban chấp hành Khu Tây Bắc về việc tổng kết công tác phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ, tháng 6.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Lao động, hồ sơ 665</i>
12	Công văn của Khu Bưu điện - Vô tuyến điện Liên khu III về việc nhận và chuyển tặng phẩm gửi các chiến sĩ tham gia Chiến dịch Điện Biên Phủ, tháng 6.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Liên khu III, hồ sơ 2884</i>
13	Bảng kê chi tiết các khoản chi cho Chiến dịch Điện Biên Phủ (kèm theo quyết toán chi lần thứ III) của Ban Kho thóc tiền phương Liên khu III, ngày 08.7.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng UBKCHC Liên khu III, hồ sơ 1297</i>
14	Báo cáo số 893/BC của Hội đồng Cung cấp mặt trận trung ương ngày 10.7.1954 về công tác phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ. <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Phủ Thủ tướng, hồ sơ 1692</i>
15	Báo cáo số 42/BC ngày 12.7.1954 của Ty Công chính Yên Bái về tổng kết công tác bảo đảm giao thông phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ từ tháng 11.1953 đến ngày 06.7.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Nha Giao thông, hồ sơ 648</i>

16	Báo cáo tổng kết công tác phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ của Hội đồng Cung cấp mặt trận trung ương (trên tuyến đường 13 và 41) năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Bộ Lao động, hồ sơ 663</i>
17	Báo cáo tổng kết công tác vận tải xe đạp phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ của Liên khu Việt Bắc năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Sở Giao thông Khu Tự trị Việt Bắc, hồ sơ 1403</i>
18	Bản đồ địa hình châu Điện Biên Phủ năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Sở Kiến trúc Khu Tự trị Thái Mèo, hồ sơ 1714</i>
19	Báo cáo Tổng kết công tác vận tải phục vụ Chiến dịch Điện Biên Phủ của Nha Giao thông năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Phòng Nha Giao thông, hồ sơ 679</i>
	Tài liệu ảnh
20	Chủ tịch Hồ Chí Minh cùng các đồng chí Trường Chinh, Phạm Văn Đồng, Võ Nguyên Giáp quyết định mở Chiến dịch Điện Biên Phủ năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh thời kỳ kháng chiến chống Pháp (1946 - 1954), hồ sơ 412</i>
21	Các đoàn xe vận tải đã chuẩn bị sẵn sàng ra mặt trận, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3103</i>
22	Các đoàn xe vận tải nối đuôi nhau chạy ra mặt trận, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3104</i>
23	Những khẩu đại bác 105 ly nặng trên hai tấn đã được bộ đội ta kéo qua những đèo dốc cao, gập ghềnh đến vị trí chờ ngày nổ súng, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3105</i>
24	Các chiến sĩ cao xạ đang theo dõi máy bay địch, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3106</i>

25	Đại tướng Võ Nguyên Giáp duyệt các đơn vị pháo cao xạ chuẩn bị vào chiến dịch, tháng 3 năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3107</i>
26	Đại tướng Võ Nguyên Giáp đang quan sát tình hình mặt trận, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3111</i>
27	Ngược dòng sông Mã (Thanh Hóa) từng đoàn thuyền vượt qua những ghềnh thác nguy hiểm chuyển gạo lên Điện Biên Phủ, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3112</i>
28	Nhân dân các thị trấn ở Thanh Hóa tiễn đưa các đoàn dân công xe thồ lên đường phục vụ tiền tuyến, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3181</i>
29	Các đoàn dân công vùng bị chiếm Liên khu III, Liên khu IV và Việt Bắc nối tiếp nhau chuyển gạo ra mặt trận, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3142</i>
30	Trên các bến sông ở Tây Bắc, từng đoàn thuyền của dân công miền xuôi và miền ngược tập nập đi tiếp tế lương thực cho bộ đội, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3148</i>
31	Bộ đội ta đang theo giao thông hào tiến sát vào vị trí Him Lam, ngày 17.3.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3135</i>
32	Các cánh quân của ta đang tiến đánh vào các cứ điểm địch, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3165</i>
33	Những kho đạn của địch bị trúng đạn lửa cháy ngút trời, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3169</i>
34	Diệt xong cứ điểm thứ nhất, quân ta xung phong chiếm cứ điểm thứ hai, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3134</i>

35	Nhiều chiến sĩ đã bị thương cũng không rời trận địa, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3161</i>
36	Quân ta xung phong lên chiếm cột cờ, một lô cốt cuối cùng của địch ở đồi C1, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3133</i>
37	Ngay tại mặt trận Điện Biên Phủ, thương binh địch được săn sóc, cứu chữa chu đáo, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3126</i>
38	Những xe cơ giới và trọng pháo của địch bị phá hủy ở trước sân bay Mường Thanh, tháng 4.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3137</i>
39	Bộ đội ta tiêu diệt một cứ điểm ở Điện Biên Phủ, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3172</i>
40	Chiếc xe tăng 18 tấn của địch bị quân ta chiếm, tất cả địch ở trên xe đều xin hàng, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao hồ sơ 3147</i>
41	Bộ đội ta từ sân bay Mường Thanh tiến vào khu trung tâm chỉ huy của địch, tháng 5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3156</i>
42	Khu trung tâm Mường Thanh của địch rung lên và bốc cháy vì đạn đại bác của ta, tháng 5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao hồ sơ 3159</i>
43	Một đơn vị phát cờ quyết chiến quyết thắng tiến lên đánh chiếm cầu Mường Thanh, sáng ngày 07.5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3115</i>

44	Xác máy bay của quân đội Pháp bị quân đội ta bắn hạ nằm ngổn ngang khắp mặt trận Điện Biên Phủ, tháng 5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3152</i>
45	Trên trận địa Điện Biên Phủ, ngổn ngang những xác máy bay gồm đủ các loại vận tải, thám thính, khu trục trực thăng và những máy bay loại C119 của Mỹ vừa giúp Pháp, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3167</i>
46	Những khẩu trọng pháo 105 ly ta thu được của quân đội Pháp ở Mường Thanh, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3154</i>
47	Lính pháp ở sân bay Mường Thanh ra hàng, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3177</i>
48	Bộ đội rước ảnh Chủ tịch Hồ Chí Minh đi tuần hành trên những chiếc xe tăng chiến lợi phẩm giữa tiếng hoan hô vang dậy của quân dân Điện Biên Phủ, tháng 5.1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3286</i>
49	Đại tướng, Tổng tư lệnh Võ Nguyên Giáp tới thăm Điện Biên Phủ sau khi giải phóng, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3287</i>
50	Đại tướng Võ Nguyên Giáp làm lễ trao cờ “Quyết chiến quyết thắng” cho những đơn vị có nhiều thành tích nhất trong Chiến dịch Điện Biên Phủ, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3297</i>
51	Nhân dân Điện Biên Phủ đến thăm bộ đội đã tham gia giải phóng Điện Biên, tháng 5 năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3306</i>
52	Sau ngày giải phóng, nhân dân Điện Biên vui vẻ, tấp nập trở về bản làng cũ, năm 1954 <i>Trung tâm Lưu trữ quốc gia III, Tài liệu ảnh Phòng Bộ Ngoại giao, hồ sơ 3307</i>

MỤC LỤC

	<i>Trang</i>
Lời giới thiệu.....	
Bảng chữ viết tắt.....	
Phần I: Tài liệu lãnh đạo, chỉ đạo của Đảng và Chính phủ về chiến dịch Điện Biên Phủ.	
Phần II: Chiến dịch Điện Biên Phủ - Diễn biến và kết quả.	

VĂN THƯ LƯU TRỮ VN