

**TÀI LIỆU TUYÊN TRUYỀN**  
**KỶ NIỆM 55 NĂM NGÀY MỞ ĐƯỜNG**  
**HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN (23/10/1961 - 23/10/2016)**

----

**PHẦN THỨ NHẤT**  
**SỰ HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN**  
**CỦA CON ĐƯỜNG HUYỀN THOẠI - ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH TRÊN BIỂN**

**I. Sự ra đời của Đường Hồ Chí Minh trên biển**

Lịch sử đấu tranh giành độc lập, thống nhất Tổ quốc những năm 50 của thế kỷ XX đã để lại nhiều dấu ấn sâu đậm. Sau năm 1954, trước hành động của Mỹ ngang nhiên xóa bỏ Hiệp định Giơnevơ, dựng lên chính quyền tay sai Ngô Đình Diệm, thực hiện chính sách khủng bố, đàn áp đẫm máu đồng bào yêu nước và chiến sĩ cách mạng, nhằm tiêu diệt phong trào cách mạng miền Nam, gây biết bao đau thương, tang tóc, khiến cho Nhân dân ta sôi sục căm hờn. Trước tình hình đó, tháng 01 năm 1959, Hội nghị lần thứ 15 Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khóa II) đã xác định con đường giải phóng miền Nam là *con đường cách mạng bạo lực*. Nghị quyết Trung ương lần thứ 15 đã mở ra bước ngoặt mới, đánh dấu sự chuyển hướng chỉ đạo chiến lược của Đảng đối với cách mạng miền Nam từ đấu tranh chính trị tiến lên kết hợp đấu tranh chính trị với đấu tranh vũ trang và chuẩn bị cho cuộc kháng chiến lâu dài để đánh thắng giặc Mỹ xâm lược và bẻ gãy tay sai của chúng. Nghị quyết Trung ương 15 ra đời đã phản ánh đúng thực trạng của lịch sử, đáp ứng được nhu cầu và nguyện vọng bức thiết của quần chúng nhân dân, tạo nên bước chuyển biến nhảy vọt của cách mạng miền Nam trong những năm 1959 - 1960.

Theo Chỉ thị của Bộ Chính trị, tháng 5/1959, Quân ủy Trung ương quyết định thành lập Phòng Nghiên cứu hoạt động chi viện quân sự cho chiến trường miền Nam. Ngày 19/5/1959, “Đoàn công tác quân sự đặc biệt” (đơn vị tiền thân của Đoàn 559) được thành lập. Ngày 01/6/1959, Tiểu đoàn 301 trực thuộc “Đoàn 559” ra đời, tiểu đoàn có nhiệm vụ mở tuyến vận tải xuyên Trường Sơn để chi viện vũ khí, trang bị, lực lượng cho chiến trường miền Nam. Đến tháng 7/1959, Tiểu đoàn 603 được thành lập, có nhiệm vụ nghiên cứu tìm phương thức vận chuyển bằng đường biển chi viện

vũ khí cho chiến trường miền Nam. Tiểu đoàn 603 gồm 107 cán bộ, chiến sỹ, biên chế thành 2 đại đội, đóng quân tại thôn Thanh Khê, xã Thanh Trạch, huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình. Để giữ bí mật, Tiểu đoàn lấy tên là **“Tập đoàn đánh cá Sông Gianh”**; được sự giúp đỡ của Nhân dân và các lực lượng vũ trang địa phương, Tiểu đoàn nhanh chóng ổn định nơi ăn, ở và tích cực chuẩn bị mọi mặt cho chuyến vượt biển đầu tiên vào Khu V. Phương tiện vận tải ban đầu của đơn vị là 4 chiếc thuyền gỗ, mỗi chiếc trọng tải từ 15 đến 20 tấn; thuyền có 2 đáy, phía dưới để vũ khí, phía trên để lưới và dụng cụ đánh cá, cải trang thành thuyền buồm đánh cá miền Nam.

Cuối năm 1959, công tác chuẩn bị cho vận chuyển đã cơ bản hoàn thành; Đại đội 1, Tiểu đoàn 603 tổ chức chuyến thuyền vượt biển đầu tiên. Nhiệm vụ của chuyến vận tải này là chở 5 tấn vũ khí và thuốc chữa bệnh cho chiến trường Khu V; địa điểm cập bến là chân đèo Hải Vân. Tham gia chuyến đầu tiên gồm 6 đồng chí: Nguyễn Bát, Đại đội trưởng Đại đội 1 làm Thuyền trưởng; Trần Múc làm Thuyền phó; 4 thành viên còn lại là: Huỳnh Ba, Nguyễn Sanh, Huỳnh Sơn, Nguyễn Nữ. Để giữ bí mật, lợi dụng lúc thời tiết xấu, gió mùa Đông Bắc, 18 giờ ngày 27/01/1960 (tức 30 Tết Canh Tý) thuyền nhổ neo. Tuy nhiên, do thời tiết xấu, chuyến đi không thành công như mong đợi, qua đó nhận thấy việc dùng thuyền gỗ, chèo bằng buồm, chở vũ khí vào chiến trường bằng đường biển có rất nhiều khó khăn và không an toàn, Quân ủy Trung ương quyết định cho Tiểu đoàn 603 ngừng hoạt động. Trong khi chờ đợi trên tìm phương án mới, Tiểu đoàn 603 giải thể, các đại đội chuyển về Tiểu đoàn 301 làm nhiệm vụ mở đường Trường Sơn.

Đầu năm 1960, cùng với Phong trào Đồng khởi Bến Tre, cách mạng của các tỉnh đồng bằng Nam bộ chuyển mạnh lên thế tiến công và trở thành cao trào đồng khởi rộng khắp. Trước tình hình đó, yêu cầu về vũ khí trang bị, đạn và thuốc chữa bệnh trở thành vấn đề sống còn, để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ chiến đấu và phát triển lực lượng của các tỉnh Nam bộ và Nam Trung bộ. Yêu cầu cấp bách là phải nhanh chóng vận chuyển vũ khí, hàng hóa để chi viện cho chiến trường Nam bộ. Lúc này, tuyến đường bộ trên dãy Trường Sơn đã mở và hoạt động có hiệu quả, nhưng chưa vươn tới các địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng. Tổng Quân ủy tiếp tục chỉ đạo Bộ tổng Tham mưu khẩn trương nghiên cứu đề án mới về xây dựng và tổ chức lực lượng vận tải biển chi viện cho chiến trường Nam bộ và Khu V.

Trong khi chưa có lực lượng để làm nhiệm vụ vận chuyển trên biển chi viện cho miền Nam, Bộ Chính trị chỉ thị cho Trung ương Cục miền Nam chỉ đạo các tỉnh ven biển ở miền Trung và Nam bộ chủ động chuẩn bị bến, bãi và tổ chức đưa thuyền vượt

biển ra miền Bắc, vừa thăm dò, nắm tình hình địch, nghiên cứu tuyến vận chuyển trên biển, vừa nhận vũ khí để kịp thời cung cấp cho phong trào đấu tranh cách mạng ở miền Nam đang phát triển.

Từ giữa năm 1961 đến giữa năm 1962, 5 thuyền của địa bàn Nam bộ (các tỉnh cử đội thuyền đi gồm Bạc Liêu, Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa) đã ra tới miền Bắc; những người con kiên trung của Thành đồng Tổ quốc (trong đó có 18 đảng viên) đã vinh dự được Chủ tịch Hồ Chí Minh, Bí thư thứ nhất Ban Chấp hành Trung ương Đảng Lê Duẩn và các đồng chí trong Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương gặp mặt, ân cần thăm hỏi, động viên.

Những chuyến thuyền từ Nam bộ vượt biển ra Bắc thành công là một trong những cơ sở quan trọng để xúc tiến việc thành lập đoàn vận tải thủy tiếp tế vũ khí cho miền Nam. Ngày 23/10/1961, theo Chỉ thị của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, Bộ Tổng Tư lệnh Quân đội nhân dân Việt Nam đã quyết định thành lập Đoàn 759, tiền thân của Lữ đoàn 125 Hải quân (với tên gọi “Đoàn tàu không số”) để vận chuyển vũ khí, trang bị cho chiến trường miền Nam bằng đường biển. Gọi là “tàu không số” nhưng thật ra các tàu đều có số hiệu tại đơn vị, chỉ khi tiến hành thâm nhập vào miền Nam để tiếp tế vũ khí, đến hải phận nào thì sẽ thay biển số của nơi đó.

Quyết định thành lập Đoàn 759 thể hiện tầm nhìn chiến lược và sáng tạo của Bộ Chính trị mà trực tiếp là Quân ủy Trung ương và Bộ Tổng tư lệnh. Sự ra đời của Đoàn 759 đánh dấu mốc lịch sử quan trọng, mở ra bước phát triển mới của tuyến đường vận tải chiến lược trên biển. Ngày 23/10 trở thành Ngày truyền thống của Đoàn 759 trước đây, Lữ đoàn 125 Hải quân ngày nay, đồng thời là ***Ngày mở Đường Hồ Chí Minh trên biển.***

## **II. 14 năm huyền thoại Đường Hồ Chí Minh trên biển (từ năm 1961 đến Ngày toàn thắng lịch sử 30/4/1975)**

Phong trào Đồng khởi năm 1960 thắng lợi, cách mạng miền Nam chuyển biến mạnh mẽ, cục diện chiến trường có nhiều thay đổi theo chiều hướng có lợi cho ta, chính quyền Ngô Đình Diệm đứng trước nguy cơ sụp đổ. Để cứu vãn tình thế và chiếm lại những địa bàn, vùng dân cư đã mất, đầu năm 1962, đế quốc Mỹ thực hiện chiến lược “Chiến tranh đặc biệt”. Trước tình hình đó, Nghị quyết của Bộ Chính trị về nhiệm vụ trước mắt của cách mạng miền Nam chỉ rõ: “...*Tích cực xây dựng lực lượng về mọi mặt, nhất là xây dựng và phát triển lực lượng vũ trang tập trung của miền, quân khu...*”.

Thực hiện chủ trương của Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương, sau khi rút kinh nghiệm các chuyến vận chuyển đường biển từ Bắc vào Nam chưa thành công, Đoàn 759 quyết định để thuyền “Bạc Liêu” đi chuyến trinh sát, mở đường từ Bắc vào Nam. Thuyền gồm 6 người do đồng chí Bông Văn Dĩa là Bí thư chi bộ phụ trách, đồng chí Hai Tranh là Phó Bí thư chi bộ. Đêm 10/4/1962, thuyền rời cửa Nhật Lệ (Quảng Bình) đi về hướng Nam, ngày 14/4/1962, khi thuyền đến vùng biển Nha Trang thì gặp tàu Mỹ, chúng nghi ngờ và cho tàu chạy vòng quanh, quần đảo từ 8 giờ sáng đến 14 giờ chiều. Anh em trên thuyền phải bỏ hết hải đồ, la bàn xuống biển, đóng vai dân chài ra khơi đánh cá bị gió đẩy xa bờ, địch bị ta nghi binh không đeo bám nữa; thuyền tiếp tục hành trình về hướng Nam. Ngày 18/4/1962, thuyền tới cửa Bồ Đề (thuộc Tân Ân - Ngọc Hiển - Cà Mau); thuyền đi vào cửa Rạch Ráng, 10 giờ đêm hôm đó cập vào Vàm Lũng. Sau thời gian nghiên cứu, khảo sát bến, thuyền Bạc Liêu tiếp tục quay trở ra miền Bắc; chuyến đi trinh sát, mở đường từ Bắc vào Nam đã thành công.

Trung tuần tháng 8/1962, Quân ủy Trung ương thông qua Nghị quyết mở đường vận chuyển chiến lược trên biển. Bắt đầu từ đây, Đoàn 759 bước vào một giai đoạn vận chuyển mới. Để đảm bảo bí mật cho tuyến đường vận tải đặc biệt, những chiếc tàu của Đoàn 759 phải cải hoán thành tàu đánh cá, không có số hiệu cố định, xen kẽ, trà trộn vào những đoàn tàu đánh cá của ngư dân địa phương trên biển, tên gọi **Đoàn tàu không số** được ra đời.

*Đêm 11/10/1962, chiếc tàu gỗ đầu tiên chở 30 tấn vũ khí đã rời bến Đồ Sơn (Hải Phòng) lên đường đi Cà Mau* do đồng chí Lê Văn Một làm thuyền trưởng, đồng chí Bông Văn Dĩa làm chính trị viên cùng 11 thủy thủ. Ngày 19/10 tàu vào bến Vàm Lũng, 30 tấn vũ khí từ hậu phương miền Bắc đã được chiến trường miền Nam tiếp nhận an toàn. Đường biển, nối liền hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam đã trở thành hiện thực, tạo tiền đề cho những chuyến vận chuyển thành công tiếp theo của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 759. Phát huy kết quả của tàu thứ nhất, lần lượt tàu thứ hai, thứ ba và tàu thứ tư tiếp tục vượt biển vào bến Cà Mau. Bốn chuyến trong hai tháng đã vận chuyển 111 tấn vũ khí cho Khu IX an toàn, đây là một thắng lợi lớn khi mà vùng đất cực nam Nam bộ, lực lượng vũ trang đang phát triển, cần vũ khí để chiến đấu đập tan các cuộc càn quét của Mỹ ngụy, củng cố niềm tin và quyết tâm của quân dân miền Nam trong sự nghiệp đấu tranh giải phóng dân tộc, thống nhất đất nước.

Khi tuyến đường vận tải biển được khai thông, những tấn vũ khí đầu tiên đến với lực lượng vũ trang Cà Mau (10/1962), Chủ tịch Hồ Chí Minh đã gửi điện biểu dương khen ngợi, đồng thời nhắc nhở cán bộ, chiến sĩ Đoàn 759 ...*hãy nhanh chóng rút kinh*

*nghiêm, tiếp tục vận chuyển nhanh hơn nữa, nhiều hơn nữa vũ khí cho đồng bào miền Nam giết giặc".* Những chuyến tàu vỏ gỗ đi vào Cà Mau thắng lợi, đã khẳng định ta có thể vận chuyển bằng đường biển lâu dài, vì vậy cần phải có những phương tiện vận chuyển tốt hơn đi trong mọi thời tiết. Quân ủy Trung ương chủ trương nhanh chóng đầu tư, trang bị cho Đoàn 759 loại tàu vỏ sắt trọng tải từ 50 tấn đến 100 tấn. Ngày 17/3/1963, chiếc tàu vỏ sắt đầu tiên do đồng chí Đinh Đạt làm thuyền trưởng, đồng chí Nguyễn Văn Tiến làm chính trị viên chở 44 tấn vũ khí lên đường và đã vào bến Trà Vinh an toàn. Mỗi chuyến ra khơi là mỗi lần thử thách đầy khó khăn, gian khổ, căng thẳng, hiểm nguy đối với cán bộ, chiến sỹ; họ không chỉ đấu trí với kẻ thù mà còn phải vượt qua sóng gió, thử thách của thiên nhiên khắc nghiệt. Trong Đoàn, không tàu nào biết tàu nào; trước khi lên đường, cán bộ, chiến sỹ không tiếp xúc bạn bè, người thân. Nhờ tổ chức tốt, kỷ luật nghiêm, ý thức trách nhiệm cao, tinh thần vững vàng và trình độ chuyên môn giỏi, những chuyến đi của Đoàn đều hoàn thành tốt nhiệm vụ và giữ được bí mật.

Chỉ trong vòng một năm, Đoàn 759 đã thực hiện 29 chuyến hàng vào Nam bộ, vận chuyển 1.430 tấn vũ khí cho chiến trường, đạt hệ số vận chuyển cao, đây là chiến công to lớn trực tiếp góp phần quan trọng vào chiến thắng của quân và dân miền Nam.

Phát huy kết quả vận chuyển bằng đường biển chi viện cho chiến trường Nam bộ, Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Khu VII mở bến đón tàu, để vận chuyển vũ khí từ miền Bắc vào thẳng chiến trường miền Đông Nam bộ. Đoàn 759 được lệnh chuẩn bị một tàu chở vũ khí đột phá mở đường mới vào bến Bà Rịa. Đêm 26/9/1963, chiếc tàu gỗ mang số hiệu 41 do đồng chí Lê Văn Một làm thuyền trưởng, đồng chí Đặng Văn Thanh là chính trị viên cùng 11 thủy thủ, chở 18 tấn vũ khí xuất phát tại cảng Bình Động (Hải Phòng) đã giữ được bí mật tuyệt đối, đến Bà Rịa thành công, mở đường và mở bến chi viện vũ khí cho Khu VII.

Với thành tích vận chuyển vũ khí cho chiến trường, tháng 9/1963, Đoàn 759 đã được Quốc hội, Chính phủ tặng thưởng Huân chương Chiến công hạng Hai. Tàu 41 được tặng Huân chương Quân công hạng Nhất; Tàu 43, 54, 55, 56 được tặng Huân chương Chiến công hạng Nhất; Tàu 42, 67, 68 được tặng Huân chương Chiến công hạng Nhì. Tháng 8/1963, Quân ủy Trung ương quyết định giao Đoàn 759 trực thuộc Quân chủng Hải quân. Ngày 29/01/1964, Bộ Quốc phòng quyết định đổi phiên hiệu Đoàn 759 thành Đoàn 125.

*Từ năm 1962 đến hết năm 1964, Đoàn 125 đã huy động 17 tàu vỏ sắt, 3 tàu vỏ gỗ, tổ chức 79 chuyến vận chuyển vũ khí trang bị và cán bộ trung, cao cấp của Đảng và Quân đội vào miền Nam. Số vũ khí, trang bị mà đơn vị vận chuyển trong thời gian này được hơn 4.000 tấn. Tàu của Đoàn đã cập bến Bạc Liêu (Cà Mau) 43 lần, Bến Tre 17 lần, Trà Vinh 14 lần, Bà Rịa 02 lần, Phú Yên 02 lần, Bình Định 01 lần. Số vũ khí đã đến được với chiến trường Nam Bộ, cực Nam Trung Bộ và Khu V đúng lúc, đáp ứng kịp thời sự mong đợi của chiến trường, trực tiếp góp phần cùng các lực lượng vũ trang Nam Bộ, cực Nam Trung Bộ và Khu V nhanh chóng phát triển thế tiến công, giành nhiều thắng lợi oanh liệt như chiến thắng ấp Bắc, Đầm Dơi, Cái Nước, Chà Là, Vạn Tường, Ba Gia, Bình Giả..., góp phần làm thất bại về căn bản chiến lược “Chiến tranh đặc biệt” của Mỹ - ngụy trên chiến trường miền Nam.*

*Cuối năm 1964, Bộ Tổng Tư lệnh quyết định giao nhiệm vụ cho Bộ Tư lệnh Hải quân nghiên cứu mở rộng tuyến vận tải bằng đường biển vào các bến thuộc địa bàn Khu V. Sau một thời gian phối hợp với Khu V nghiên cứu và chuẩn bị bến bãi, ngoài bến Vũng Rô (Phú Yên) đã có, các bến Lộ Diêu (Bình Định), Đạm Thủy (Quảng Ngãi), Bình Đào (Quảng Nam) được khẩn trương chuẩn bị và sẵn sàng tiếp nhận hàng. Có vũ khí từ miền Bắc chuyển vào, tháng 12/1964, Bộ Tư lệnh Khu V đã mở các đợt tác chiến tiêu diệt quân chủ lực ngụy, hỗ trợ cho quân chúng nổi dậy phá kìm, diệt ác, giải phóng một số vùng ở đồng bằng Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Khánh Hòa. Đến đây, cao trào đấu tranh quân sự, chính trị song song ở Khu V có bước phát triển mới, góp phần làm chuyển biến cục diện chung trên toàn miền Nam.*

*Công việc vận chuyển đang tiến triển thuận lợi thì xảy ra sự kiện Tàu 143 bị lộ ở Vũng Rô. Con đường vận chuyển chiến lược trên biển không còn giữ được bí mật nữa. Biết rõ ý đồ của ta, địch tăng cường tuần tiễu, kiểm soát chặt chẽ và phong tỏa vùng biển miền Nam. Quân ủy Trung ương quyết định tạm ngừng việc vận chuyển bằng đường biển vào miền Nam để nghiên cứu phương thức vận chuyển mới, phù hợp với tình hình.*

*Tháng 10 năm 1964, Quân ủy Trung ương chỉ thị cho lực lượng vũ trang miền Nam mở đợt hoạt động Đông - Xuân (1964 - 1965) nhằm tiêu diệt một bộ phận quan trọng quân chủ lực ngụy, mở rộng vùng giải phóng. Để chuẩn bị cho đợt hoạt động Đông - Xuân, Bộ Tư lệnh miền Đông Nam bộ xin chi viện vũ khí vận chuyển bằng đường biển vào Bà Rịa. Ngày 29 tháng 11 năm 1964, Tàu 56 chở 44 tấn vũ khí, nhỏ neo và đến 10 giờ đêm 22 tháng 12 năm 1964, Tàu đã cập bến Lộc An - Sông Ray (Bà Rịa - Vũng Tàu) an toàn. Năm 1964 là năm mà Đoàn 125 vận chuyển được nhiều*

vũ khí nhất chi viện cho chiến trường; từ ngày đi chuyên đầu tiên (tháng 10 năm 1962) cho tới đầu năm 1965, Đoàn 125 đã tổ chức trên 90 chuyến, vận chuyển trên 5 ngàn tấn vũ khí cho chiến trường.

Bị thất bại trong cuộc phản công chiến lược lần thứ nhất, đế quốc Mỹ tiếp tục tăng quân, ráo riết chuẩn bị mở cuộc phản công lớn lần thứ hai. Hải quân và Không quân Mỹ tăng cường tối đa các vụ oanh kích hòng chặn đứng mọi nguồn chi viện của miền Bắc cho các chiến trường miền Nam. Trong điều kiện yếu tố bí mật, bất ngờ của tuyến đường không còn; địch bố phòng, kiểm tỏa gắt gao, đường đi mới, xa bờ, qua nhiều vùng biển lạ, nguy hiểm; do vậy, công tác chuẩn bị cho chuyên mở đường phải được tiến hành khẩn trương, chặt chẽ, chu đáo. Đoàn 125 giao cho Tàu 42 gồm 16 thủy thủ do đồng chí Nguyễn Văn Cứng làm thuyền trưởng và đồng chí Nguyễn Ngọc Ân làm chính trị viên. Đêm 15/10/1965, Tàu 42 chở 60 tấn vũ khí nhỏ neo, xuất bến; đêm 24/10/1965, tàu cập bến Rạch Kiến Vàng (Cà Mau) an toàn. *Thắng lợi của chuyến đi mở đường của Tàu 42 trong tình hình mới có ý nghĩa vô cùng quan trọng; nó chứng minh cho ý chí quyết tâm liên tục tiến công chi viện cho miền Nam bằng đường biển là hoàn toàn đúng đắn.* Tiếp theo Tàu 42, Tàu 69 và Tàu 68 lần lượt lên đường thực hiện thắng lợi nhiệm vụ được giao.

Ghi nhận những thành tích đặc biệt xuất sắc của cán bộ, chiến sĩ Đoàn 125, ngày 30/4/1966, Chủ tịch Hồ Chí Minh ký Sắc lệnh tặng thưởng Huân chương Quân công hạng Nhất cho đơn vị. Ngày 01/01/1967, Quốc hội, Chính phủ tặng danh hiệu đơn vị Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân cho Đoàn 125.

Để đáp ứng yêu cầu vũ khí cho cuộc Tổng tiến công và nổi dậy tết Mậu Thân 1968 của quân và dân ta diễn ra đồng loạt trên khắp miền Nam, từ ngày 23 đến ngày 27/02/1968, Bộ Tư lệnh Hải quân quyết định sử dụng 4 tàu: Tàu 165, 56, 54 và Tàu 235 lên đường làm nhiệm vụ.

*Kết thúc giai đoạn vận chuyển cực kỳ ác liệt, từ tháng 10/1965 đến tháng 3/1968, Đoàn 125 đã tổ chức 23 chuyến vận chuyển, trong đó có 5 chuyến thành công, chở 310 tấn vũ khí cho chiến trường; 6 chuyến xảy ra chiến đấu, ta phá hủy 4 chiếc, địch lấy của ta 2 chiếc; ta phá 2 tàu bị mắc cạn; những chuyến đi còn lại gặp địch, buộc phải quay về.*

Trước thất bại bằng không quân ở miền Bắc và tổn thất nặng nề trên chiến trường miền Nam, Mỹ tuyên bố ngừng ném bom miền Bắc. Theo chỉ thị của Tư lệnh Quân chủng, Đoàn 125 tham gia Chiến dịch vận chuyển VT5 (*vận chuyển hàng hóa,*

vũ khí từ Hải Phòng vào Sông Gianh - Quảng Bình), và từ đây hàng hoá, vũ khí sẽ được các lực lượng vận chuyển vào chiến trường miền Nam bằng đường bộ.

Từ ngày 03/11/1968 đến ngày 29/01/1969, vượt qua hàng rào phong tỏa dày đặc thủy lôi và bom từ trường của Mỹ, Đoàn 125 đã huy động 364 lượt tàu, vận chuyển 21.737 tấn hàng, đạt 217,37% kế hoạch; đến cuối tháng 1/1969, Đoàn 125 kết thúc đợt 1 Chiến dịch vận chuyển VT5. Tháng 02/1969, Đoàn 125 tiếp tục Chiến dịch vận chuyển VT5, với 187 chuyến tàu, vận chuyển 10.889 tấn hàng hóa, vượt chỉ tiêu 1.000 tấn, góp phần chi viện cho chiến trường, đặc biệt là chiến trường Thừa Thiên - Huế và Mặt trận Khu V.

Chiến lược “Chiến tranh cục bộ” bị thất bại, để cứu vãn tình hình, đế quốc Mỹ thực hiện Chiến lược “Việt Nam hóa chiến tranh. Nhiệm vụ lúc này của toàn dân và toàn quân ta là phải tập trung nỗ lực cao nhất, đánh cho Mỹ cút, đánh cho ngụy nhào.

Tháng 7/1969, sau khi rút kinh nghiệm, tìm ra nguyên nhân của những chuyến đi thành công và không thành công, Đoàn 125 sử dụng Tàu 42 cải trang thành tàu nghiên cứu biển, đi trinh sát để tìm phương thức vận chuyển mới. Từ kết quả của chuyến đi trinh sát, Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng nhận định tình hình và quyết định chuẩn bị đợt vận chuyển lớn vào chiến trường Khu V, Khu VI, Khu VIII, Khu IX.

Thực hiện chủ trương của Quân ủy Trung ương và Bộ Quốc phòng, năm 1970, Đoàn 125 đã tổ chức 17 chuyến đi, song chỉ có 5 chuyến vào được bến, 10 chuyến gặp địch tuần tra, kiểm soát gắt gao, để giữ bí mật của con đường chiến lược, đành phải quay về. Từ tháng 10 năm 1971 đến tháng 4 năm 1972, Đoàn tổ chức liên tục 15 chuyến, kết quả tuy còn hạn chế, nhưng có ý nghĩa quan trọng, đưa hàng vào bến mới thành công. *Có thể nói, từ năm 1971 đến năm 1972 là giai đoạn cán bộ, chiến sỹ Đoàn 125 phải đối mặt với những thử thách gay go, ác liệt; trong đội ngũ trung kiên của Đoàn xuất hiện nhiều tấm gương hy sinh anh dũng.*

*Như vậy, trong 10 năm (1961 - 1971), Đoàn 125 đã tổ chức gần 600 chuyến tàu, vận chuyển gần 33.000 tấn hàng hóa, vũ khí các loại, kịp thời chi viện cho chiến trường. Con đường vận chuyển trên biển trở thành một kỳ tích, huyền thoại góp phần cùng quân và dân miền Nam đánh thắng Chiến lược “Chiến tranh cục bộ” và “Việt Nam hóa chiến tranh” của đế quốc Mỹ.*

Bị thất bại nặng nề trong chiến dịch đánh phá bằng không quân ra miền Bắc, cùng với thắng lợi của quân dân ta trên chiến trường miền Nam, ngày 27 tháng 01 năm 1973, buộc đế quốc Mỹ phải ký Hiệp định Pa-ri, chấm dứt chiến tranh, lập lại hòa bình ở Việt Nam. Nhưng với âm mưu chia cắt lâu dài đất nước ta, chúng tìm mọi



cách tiếp sức cho nguy quyền Sài Gòn xây dựng lực lượng, mở rộng chiến tranh, lấn chiếm vùng giải phóng, đánh phá các cơ sở cách mạng của ta, duy trì chính sách cai trị, độc tài phát xít. Nhiệm vụ của toàn quân lúc này đập tan âm mưu gây lại chiến tranh của địch.

Đầu năm 1973, Đoàn nhận nhiệm vụ vận chuyển 3.000 tấn vũ khí vào Khu IV trên tuyến đường từ Hải Phòng đến Sông Gianh, Quảng Bình; với tinh thần trách nhiệm cao, vừa làm vừa rút kinh nghiệm, trong 63 ngày đêm liên tục, Đoàn đã vận chuyển trên 4.000 tấn hàng vào các binh trạm của Cục Vận tải quân sự thuộc Tổng cục Hậu cần ở Nam Khu IV.

Quý II năm 1973, Đoàn nhận nhiệm vụ vận chuyển 12.000 tấn hàng vào Quảng Bình cho Binh trạm 30 và 19. Đoàn đã tổ chức 161 chuyến tàu, vận chuyển 11.365 tấn hàng vào nam Khu IV an toàn. Đầu tháng 11/1973, Đoàn phối hợp với một số đơn vị, vận chuyển 26 xe cơ giới, 16 máy kéo cho Khu V và căn cứ K5 qua cảng Đông Hà, Quảng Trị. Tiếp đó, năm 1974, Đoàn vận chuyển 15.000 tấn hàng từ Hải Phòng vào Nhật Lệ, Quảng Bình và từ Hải Phòng vào Cửa Việt, Quảng Trị. *Trong 2 năm 1973 - 1974, Đoàn đã huy động 380 lượt tàu ra khơi, chuyên chở trên 43 nghìn tấn hàng, đưa 2.042 lượt cán bộ, chiến sỹ từ hậu phương ra tiền tuyến và từ đất liền ra các đảo, vượt qua chặng đường 158.292 hải lý an toàn.*

Cuối năm 1974, tình hình chiến trường miền Nam chuyển biến mau lẹ có lợi cho ta, Bộ Tổng Tham mưu chỉ thị cho Đoàn 125 vận chuyển vũ khí và bộ đội vào sâu hơn nữa, sát hơn nữa nơi ta mở chiến dịch càng tốt.

Thực hiện chủ trương của Bộ Tổng tham mưu, Đoàn 125 huy động toàn bộ lực lượng thực hiện đợt vận chuyển binh lực đợt kích chủ yếu vào chiến trường (mật danh T5) và vận chuyển phục vụ Chiến dịch Hồ Chí Minh lịch sử với tinh thần ***Thần tốc, táo bạo chở người và vũ khí vào mặt trận.*** Trong tháng 3 và tháng 4 năm 1975, Đoàn đã vận chuyển 17.473 cán bộ, chiến sỹ các đơn vị chủ lực vào chiến trường, 40 xe tăng và 7.786 tấn vũ khí, nhiên liệu..., góp phần giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước.

Ngày 4/4/1975, Bộ Tổng Tham mưu chỉ thị cho Quân chủng Hải quân khẩn trương chuẩn bị lực lượng để giải phóng các đảo thuộc quần đảo Trường Sa do Quân đội Sài Gòn đóng giữ. Quyết tâm của Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh Hải quân là bám sát tình hình, tranh thủ thời cơ có lợi giải phóng đảo; kiên quyết không để lực lượng khác lợi dụng tình hình đánh chiếm đảo trước ta.

Thời gian lúc này là lực lượng, Đoàn 125 nhanh chóng thành lập một biên đội gồm 3 tàu: Tàu 673, 674, 675 do đồng chí Dương Tấn Kịch chỉ huy, hành quân từ Hải Phòng vào Đà Nẵng chờ Đoàn 126 Bộ đội Đặc công Hải quân và một bộ phận của Tiểu đoàn 471 Đặc công Quân khu V ra giải phóng đảo. Từ ngày 14 đến ngày 29/4/1975, các lực lượng của ta đã nhanh chóng giải phóng và tiếp quản các đảo Song Tử Tây, Sơn Ca, Nam Yết, Sinh Tồn và Trường Sa; tiếp đó, Đoàn 125 tham gia giải phóng một số đảo ở miền Trung và vùng biển Tây Nam. Như vậy, trong 80 ngày đêm hoạt động khẩn trương, liên tục, tham gia chiến đấu, phục vụ chiến đấu, Đoàn đã tổ chức 143 lần chiếc tàu ra khơi, hành trình 65.721 hải lý, vận chuyển 18.741 cán bộ, chiến sĩ, 8.721 tấn vũ khí, 50 xe tăng và các loại súng, pháo, đánh chìm 1 tàu PCF, đánh hỏng nặng 3 tàu khác, gọi hàng 1 tàu, bắt 42 tù binh, trực tiếp góp phần đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước của dân tộc đến thắng lợi hoàn toàn. Với những thành tích đặc biệt xuất sắc trong chiến đấu và phục vụ chiến đấu, ngày 03/6/1976, Đoàn 125 đã được Đảng, Nhà nước tuyên dương danh hiệu đơn vị Anh hùng Lực lượng vũ trang Nhân dân lần thứ hai.

Đường Hồ Chí Minh trên biển đã hoàn thành trọn vẹn và đặc biệt xuất sắc nhiệm vụ chi viện chiến lược cho chiến trường miền Nam. Từ 1961 đến 1975, cán bộ, chiến sĩ trên tuyến vận tải biển đã vượt qua muôn vàn gian khổ, khắc phục khó khăn, mưu trí, dũng cảm, táo bạo; vượt qua sóng to, gió lớn; vượt qua sự phong tỏa ác liệt, vây ráp gắt gao của kẻ thù. Hàng trăm lượt tàu đã ra khơi, hàng ngàn tấn vũ khí, hàng hóa, thuốc chữa bệnh và hàng chục ngàn lượt người đã từ hậu phương lớn vào tiền tuyến lớn, trực tiếp góp phần cùng toàn dân đưa cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước đến thắng lợi hoàn toàn.

Mỗi chuyến đi là một chiến công, kể cả những chuyến đi thành công và những chuyến đi chưa thật trọn vẹn. Những sự tích anh hùng, những huyền thoại của “Đoàn tàu không số”, xâu chuỗi thành con đường bất tử - ***Đường Hồ Chí Minh trên biển***, mãi mãi lưu truyền trong lịch sử chống giặc ngoại xâm của dân tộc Việt Nam.

### **III. Ý nghĩa lịch sử và truyền thống vẻ vang của Đường Hồ Chí Minh trên biển**

Cùng với đường Hồ Chí Minh trên dãy Trường Sơn, đường Hồ Chí Minh trên biển là một nét độc đáo, đặc sắc, sáng tạo của đường lối chiến tranh nhân dân, thể hiện tầm nhìn chiến lược của Đảng Cộng sản Việt Nam và Chủ tịch Hồ Chí Minh; trở thành biểu tượng tự hào của cả dân tộc Việt Nam, thể hiện ý chí khát vọng độc lập, tự do và thống nhất Tổ quốc; là trí tuệ, ý chí quyết chiến, quyết thắng của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân ta trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước; trong đó cán bộ,

chiến sỹ Hải quân nhân dân Việt Nam, mà trực tiếp là Đoàn 759 trước đây, Đoàn vận tải quân sự 125 và Lữ đoàn 125 ngày nay là lực lượng nòng cốt. Thời gian sẽ qua đi, nhưng huyền thoại về đường Hồ Chí Minh trên biển vẫn mãi mãi ngời sáng trong trang sử oanh liệt của dân tộc ta như một thiên anh hùng ca bất tử, tô thắm truyền thống đánh giặc, giữ nước của dân tộc, Quân đội và Quân chủng Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng, tiếp thêm sức mạnh cho mọi thế hệ phấn đấu thực hiện thắng lợi nhiệm vụ xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa.

Đường Hồ Chí Minh trên biển đã trở thành một thiên anh hùng ca bất tử, một bộ phận quan trọng trong hệ thống vận tải quân sự chiến lược trong cuộc kháng chiến chống xâm lược, giải phóng đất nước, xây dựng nên truyền thống vẻ vang, truyền thống đó bao gồm những thành tố sau đây:

**1. Trung thành vô hạn với Đảng, với Tổ quốc, với chế độ xã hội chủ nghĩa và Nhân dân; nêu cao ý chí quật cường, dũng cảm; khát vọng độc lập, tự do và niềm tin vào thắng lợi cuối cùng; sẵn sàng xả thân chiến đấu hy sinh để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được giao.** Tiêu biểu như Tàu 41, 42, 154..., các đồng chí Bông Văn Dĩa, Phan Văn Nhờ (tức Tư Mau), Nguyễn Phan Vinh, Nguyễn Văn Hiệu... là điển hình của những tập thể, cá nhân anh hùng sống mãi với con đường biển mang tên Chủ tịch Hồ Chí Minh và biết bao người con ưu tú của Tổ quốc đã anh dũng hy sinh, mãi mãi cùng con tàu ở lại với biển, với non sông đất nước. Họ đã làm rạng rỡ truyền thống vẻ vang của Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng, góp phần lớn vào thắng lợi vĩ đại của cuộc kháng chiến chống Mỹ, cứu nước, giải phóng miền Nam, thống nhất Tổ quốc, đưa cả nước tiến lên chủ nghĩa xã hội.

**2. Phát huy sức mạnh tổng hợp, chỉ huy tập trung thống nhất, hiệp đồng chặt chẽ với các lực lượng và chính quyền nhân dân các địa phương để hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ được giao.** Đó là sự hy sinh, đùm bọc, chở che của cấp ủy, chính quyền và Nhân dân địa phương, đơn vị của hai miền Nam Bắc và các bến bãi ngay trong lòng địch như Vàm Lũng (Cà Mau), Lộ Diêu (Bình Định), Vũng Rô (Phú Yên), Đạm Thủy, Ba Làng An (Quảng Ngãi), Bình Đạo (Quảng Nam), Hòn Hèo (Khánh Hòa) và bến bãi của các tỉnh Bạc Liêu, Minh Hải, Bến Tre, Cà Mau, Trà Vinh... Đó là tình cảm, niềm tin của đồng bào, đồng chí ở những vùng sâu, vùng xa, nơi chiến trường nóng bỏng đang từng ngày, từng giờ chờ đón những con tàu vận tải chi viện vũ khí, trang bị để làm nên chiến thắng. Những yếu tố trên đã làm nên huyền thoại của một con đường chiến lược trên biển.

**3. *Nêu cao ý thức độc lập, tự chủ, tự lực, tự cường; đoàn kết, thống nhất, kỷ luật nghiêm minh; nắm vững khoa học kỹ thuật; khắc phục khó khăn, phá thế bao vây của địch; linh hoạt, mưu trí, sáng tạo, liên tục tiến công, quyết chiến, quyết thắng; tìm ra nhiều phương thức vận chuyển có hiệu quả cho cách mạng miền Nam.*** Ra đời và trưởng thành trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, lực lượng vận tải quân sự từ chỗ ngày đầu chỉ có 4 tàu gỗ thô sơ gắn máy từ miền Nam đưa ra và 38 cán bộ, chiến sĩ làm nòng cốt, sau một thời gian hoạt động đã trở thành lữ đoàn vận tải, đảm đương hướng chiến lược trên biển, với những trang bị từng bước hiện đại. Từ chỗ chỉ có tàu gỗ, hoạt động ven bờ đã phát triển lên những đội tàu vỏ sắt, hoạt động xa bờ, dài ngày, lợi dụng đường hàng hải quốc tế, biển công và cả vùng biển nước bạn, đi bằng hàng hải thiên văn như những con tàu viễn dương hiện đại, rồi trà trộn vào những tàu thuyền của ngư dân hoạt động ở ven biển để cập bến an toàn, đưa vũ khí đạn dược và đưa, đón cán bộ, chiến sĩ vào các chiến trường ven biển và Nam Bộ đúng lúc, đúng thời cơ; góp phần duy trì, phát triển chiến tranh cách mạng, làm nên thắng lợi của cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất Tổ quốc, đưa cả nước tiến lên chủ nghĩa xã hội.

Trong những năm tới, tình hình thế giới, khu vực, nhất là tình hình Biển Đông tiếp tục có những diễn biến phức tạp, khó lường. Nhiệm vụ xây dựng, bảo vệ Tổ quốc, bảo vệ chủ quyền biển, đảo, thềm lục địa của Tổ quốc và giữ vững môi trường hòa bình, ổn định trên các vùng biển, đảo đặt ra những yêu cầu mới. Vì vậy, phát huy truyền thống anh dũng, trung kiên của Đường Hồ Chí Minh trên biển, dưới sự lãnh đạo của Đảng, quân và dân ta mà trọng tâm là các lực lượng vũ trang làm nhiệm vụ trên biển, đảo không ngừng nâng cao chất lượng tổng hợp, trình độ và khả năng sẵn sàng chiến đấu, xây dựng đơn vị vững mạnh, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới.

## PHẦN THỨ HAI

### SỰ KIỆN TÀU KHÔNG SỐ C235 VÀ NHỮNG ĐỔI THAY TRÊN VÙNG ĐẤT NINH VÂN

#### **I. Tàu không số C235 - bản anh hùng ca trên biển Hòn Hèo**

Nhắc tới con đường huyền thoại trên biển, là Nhân dân nhắc tới các thủy thủ đã anh dũng hy sinh vì Tổ quốc. Trong đó có trận hải chiến kiên cường của 20 cán bộ, thủy thủ Tàu C235 đã đi vào huyền thoại, là dấu son chói lọi của Hải quân nhân dân Việt Nam anh hùng. Năm 1968, đế quốc Mỹ và Ngụy quyền tìm mọi cách ngăn chặn

Đường Hồ Chí Minh trên biển. Không quân, hải quân Mỹ và quân đội Sài Gòn tung lực lượng khá mạnh để chằng lưới bủa vây trên mặt biển đón bắt những con tàu cảm tử chở vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam. Trên trời và trong đất liền cả đêm lẫn ngày, chúng cho lính và máy bay trinh sát, tuần tra, canh phòng nghiêm ngặt.

11 giờ 30 phút ngày 27/2/1968, Tàu C235 cùng với 20 cán bộ, chiến sĩ (thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh, chính trị viên Nguyễn Tương, thuyền phó 1: Đoàn Văn Nhi; thuyền phó 2: Võ Tá Tu; máy trưởng: Trương Văn Mùi; thợ máy: Ngô Văn Thứ, Nguyễn Minh Hải, Trần Lộc; thợ điện: Lê Duy Mai; báo vụ: Phạm Trường Nam, Doãn Quang Ruyện; radar: Trần Thọ Thuyết; thủy thủ: Nguyễn Văn Phong, Hà Minh Thật, Đào Quang Ty; hàng hải: Mai Văn Khung, Lâm Quang Tuyền; y tá: Hoàng Văn Hòa; cơ yếu: Nguyễn Văn Dũng và thợ máy: Vũ Long An) được lệnh xuất phát chở hơn 14 tấn vũ khí vào bến Hòn Hèo nhằm tiếp tế đạn dược cho chiến trường Khu V. Tàu C235 là tàu cao tốc, chạy 4 máy, có tốc độ trung bình 22 hải lí/giờ. Trung úy Nguyễn Phan Vinh tuy chưa có tuổi nghề cao nhưng được tin cậy chỉ huy con tàu này.

Tàu đi hai ngày đêm trên vùng biển quốc tế. Tối ngày 29/2/1968, tàu đến ngang vùng biển Nha Trang và chuyển hướng vào bờ. Phát hiện ra tàu ta, địch lập tức huy động 3 tàu chiến: Ngọc Hồi, HQ12, HQ 617 và 4 tàu khác của Duyên đoàn 25 đến vùng biển Nha Trang với ý định bắt sống. Biết đã bị lộ, Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh khôn khéo điều khiển Tàu C235 luồn lách qua đội hình tàu địch và đến được bến Ninh Phước lúc 0 giờ 30 phút ngày 01/3/1968. Anh quyết định thực hiện phương án hai, cho thả hàng xuống nước để quân dân ở bến mò vớt sau. Các kiện hàng được bao gói đặc biệt lần lượt lặn xuống biển. Lúc đó, chừng 1 giờ 30 phút, 3 tàu loại lớn và 4 tàu loại nhỏ của địch khép chặt vòng vây ở phía sau, phía trước là núi.

Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh cho tàu chạy ven bờ xuôi xuống bến Ninh Vân nhằm mục đích giữ bí mật không để lộ vị trí thả vũ khí. Tàu địch lập tức đuổi theo, nã đạn dữ dội rồi bật đèn pha và gọi máy bay đến thả pháo sáng và bắn rốc-két. Trong lửa đạn, Nguyễn Phan Vinh bình tĩnh chỉ huy anh em chiến đấu và điều khiển tàu chạy sát bờ. Các thủy thủ Thật, Phong liên tiếp dùng DKZ và 14 ly 5 bắn về phía tàu địch, một chiếc bốc cháy khiến chúng không dám vào gần.

Cuộc chiến đấu mỗi lúc một ác liệt. Hỏa lực của địch liên tục bắn vào tàu ta. 5 cán bộ, chiến sĩ trên tàu đã hy sinh, 2 người bị thương nặng, 7 người bị thương nhẹ. Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh cũng bị mảnh đạn xướt qua đầu. Anh tự băng bó và vẫn đứng trong buồng lái động viên anh em chiến đấu. Anh có ý định phá vòng vây bởi ngoài khơi dễ cơ động, nếu cần thì áp sát tàu địch và cho nổ tàu tiêu diệt bọn

chúng. Nhưng rất không may, lúc đó máy tàu hỏng nặng. Ý định phá vòng vây không thành.

Anh chỉ huy cho tàu di chuyển vào sát bờ. Lúc đó chừng 2 giờ 20 phút, tàu cách bờ hơn 100 mét, anh tổ chức đưa người đã hy sinh và bị thương vào bờ, sau đó ra lệnh chuẩn bị điểm hỏa cho nổ tàu. Các anh Vinh, Thứ, An cài kíp nổ ở khoang máy, các vị trí khác do anh Khung, Thật, Mai đảm nhiệm. Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh cho tất cả anh em bơi vào bờ trước, còn anh và thợ máy Ngô Văn Thứ ở lại để đấu nối kíp nổ và trực tiếp điểm hỏa khối thuốc nổ hủy tàu rồi mới nhảy xuống nước bơi vào bờ. 20 phút sau, lúc 2 giờ 40 phút, ngày 01/3/1968, một cột lửa bùng lên, kể đó là tiếng nổ dữ dội, chấn động tới Nha Trang. Sức công phá của khối thuốc nổ khiến Tàu C235 đứt đôi, một nửa chìm xuống biển, một nửa văng lên lưng chừng núi Bà Nam, xã Ninh Vân. Sau những phút giây bàng hoàng, địch gọi máy bay đến bắn phá ven biển, nhằm dọn đường cho bộ binh bao vây, bắt sống các thủy thủ Tàu C235. Số thủy thủ rút lên bờ còn lại 9 người. Địch lập tức đổ quân một đội quân lên bờ nhằm truy quét tận cùng những thủy thủ của ta.

Nhằm tạo điều kiện cho anh em thoát lên núi, Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh và thợ máy Thứ đã kiên cường chống trả, đánh lui nhiều đợt tấn công của địch, cuối cùng, lực kiệt, vết thương càng lúc càng nặng, súng không còn đạn, các anh đã hy sinh. Số thủy thủ của Tàu C235 còn lại 7 người, đó là thuyền phó Nhi và 6 thủy thủ: Mai, Thật, Phong, Khung, Tuyền, An. Tất cả đều thương tích đầy mình. Anh em cố gắng dìu nhau di chuyển khắp vùng núi đá Hòn Hèo. Mười ngày phơi dưới nắng, không lương thực, không nước uống, các anh kiệt sức. Ngày thứ 11, anh Khung đi tìm nước uống, rồi không trở về. Sau này mới hay Khung bị địch bắt. Ngày thứ 12, các anh liên lạc được du kích ở bên. Mọi người quay lại đón anh Nhi đang nằm trong rừng. Nhưng anh không còn ở đó nữa, chỉ thấy mảnh áo rách và cuốn băng cá nhân, máu đã khô... Toàn đội còn lại 5 đồng chí đã vượt núi băng đại ngàn Trường Sơn và 6 tháng sau trở về miền Bắc an toàn.

Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh cùng 13 đồng đội thân yêu đã anh dũng hy sinh trên vùng biển Hòn Hèo. Khi ấy Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh mới ở tuổi 35. Sự hy sinh của anh đã trở thành bất tử trong lòng những người lính biển và quân dân cả nước. Ngày 25/8/1970, đồng chí Nguyễn Phan Vinh, được Nhà nước truy tặng danh hiệu cao quý Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Miêu thờ và bia tưởng niệm các Anh hùng, liệt sĩ Tàu C235 đã được người dân, chính quyền địa phương và Quân chủng Hải quân xây dựng tại sườn núi Bà Nam

thuộc dãy núi Hòn Hèo, nơi có mảnh xác Tàu C235 văng lên khi tàu “cắm tử”. Ngày 26/4/2014, Bộ trưởng Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ra quyết định xếp hạng di tích quốc gia đối với Di tích lịch sử địa điểm lưu niệm Tàu 235 - đường Hồ Chí Minh trên biển tại xã Ninh Vân - thị xã Ninh Hòa.

## **II. Những đổi thay trên vùng đất Ninh Vân**

Suốt nhiều năm sau ngày miền Nam được hoàn toàn giải phóng, Ninh Vân như một ốc đảo cách biệt với bên ngoài. Với địa hình hiểm trở, ba mặt là núi, trước mặt là biển, giao thông cách trở nên tình hình kinh tế - xã hội rất khó khăn. Điện, đường, trường, trạm chưa được đầu tư.

Bây giờ, Ninh Vân đã khác xưa, tuyến đường bộ dài 11 km, rộng 3,5 m (khởi công năm 2007) nối liền xã Đảo Ninh Vân với xã Ninh Phước được đưa vào sử dụng đầu năm 2011, mở ra nhiều cơ hội cho xã Ninh Vân phát triển trong tương lai. Điện, đường, trường, trạm được đầu tư khá khang trang, đời sống của người dân trong xã ngày càng đi lên.

Tổng thu nhập bình quân đầu người năm 2015 đạt 14 triệu đồng/năm. Sản lượng đánh bắt và nuôi trồng thủy sản bình quân đạt 727,8 tấn/năm. Diện tích mặt nước nuôi trồng thủy sản 03ha. Diện tích gieo trồng 50 ha, chủ yếu là trồng tỏi, trồng xen canh 02 vụ/năm. Giá trị sản xuất nông nghiệp đạt trên 13,3 tỷ đồng.

Tổng số nhân khẩu trên địa bàn xã hơn 2.020 khẩu với 526 hộ. Chương trình giảm nghèo được quan tâm và đạt hiệu quả, đã xây mới 14 nhà đại đoàn kết, tỷ lệ hộ nghèo giảm còn 2 % (theo chuẩn cũ). Công tác chăm sóc sức khỏe cho Nhân dân luôn được quan tâm. Tỷ lệ người dân tham gia Bảo hiểm y tế đạt 100%.

Lĩnh vực giáo dục có nhiều chuyển biến tích cực, các trường học luôn được sự quan tâm của các cấp nhất là việc tăng cường đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ dạy và học. Hàng năm các trường được đánh giá hoàn thành tốt nhiệm vụ năm học, kết quả về chất lượng giáo dục được nâng lên. Những năm gần đây, ngày càng có nhiều học sinh thi đỗ vào các trường cao đẳng và đại học. Đó là niềm tự hào và hy vọng của bà con xã đảo về một lớp trẻ sẽ góp phần làm giàu quê hương.

Các hoạt động văn hóa, thông tin có nhiều tiến bộ, hưởng ứng, tổ chức tốt các ngày lễ, các sự kiện chính trị quan trọng của đất nước và địa phương, tạo nên không khí vui tươi phấn khởi trong Nhân dân. Phong trào “*Toàn dân đoàn kết xây dựng đời sống văn hóa ở khu dân cư*” mang lại hiệu quả tích cực. Kết quả có trên

96,5% hộ gia đình được công nhận đạt các tiêu chí về văn hóa; 100% thôn đạt thôn văn hóa. Đến nay, xã đạt 9/19 tiêu chí nông thôn mới.

Ninh Vân không những có nhiều tiềm năng về phát triển nông nghiệp, đánh bắt hải sản mà còn nhiều tiềm năng phát triển du lịch với bãi biển đẹp, nước biển trong xanh, khung cảnh núi non hùng vĩ, môi trường trong lành, Ninh Vân được ví như nàng tiên được đánh thức. Đến nay, Ninh Vân có nhiều dự án du lịch đang đi vào hoạt động, nhiều nhà đầu tư đang “để mắt” đến vùng đất đầy tiềm năng và hấp dẫn này. Khách du lịch hạng sang khi đến Nha Trang, đều muốn được trải nghiệm ở khu nghỉ dưỡng 5 sao Six Senses Ninh Vân Bay, khu Villa An Lâm Ninh Vân Bay nổi tiếng.

Trong những ngày cuối tháng 9/2016 này, Di tích lịch sử địa điểm lưu niệm Tàu C235 - đường Hồ Chí Minh trên biển đang khẩn trương tôn tạo, xây mới, kịp khánh thành vào dịp kỷ niệm 55 năm Ngày mở Đường Hồ Chí Minh trên biển./.

## **BAN TUYÊN GIÁO TỈNH ỦY KHÁNH HÒA**