

MOBILIZE PEOPLE'S ENERGY TO PARTICIPATE IN ENSURING TRANSPORTATION - A GREAT SUCCESS OF THE HAI PHONG CITY PARTY COMMITTEE IN THE YEARS OF FIGHTING AGAINST THE FIRST SABOTAGE WAR (1965 - 1968)

Phạm Thị Thu Trang

Vietnam Maritime University

ARTICLE INFO		ABSTRACT
Received:	13/5/2021	Promoting the strength of the entire people is a great lesson in the history of national construction and defense of the Vietnamese people. However, as the war has been far behind, many events that have occurred in our country have shown signs of “dodging away” in some places, which are not really value and know how to rely on people. Therefore, this research paper as a powerful demonstration affirming the great strength of the people in any historical period, especially in the most fierce years of the first fight against the first destructive war (1965-1968) in Hai Phong. The paper uses universal methods of historical science and collects documents from the documents of the Party Committee, local government, domestic and foreign research projects, based on the Marxism-Leninism methodology. The research clarifies the outstanding contributions and important role of the people of Hai Phong in the overall victory of the Party Committee, army and people of the port city on the transportation front. Thereby drawing some important lessons about the relationship between the Party and the people in the cause of construction and national defense.
Revised:	19/5/2021	
Published:	24/5/2021	
KEYWORDS		
Destructive war		
Transportation		
People war		
History of Hai Phong		
Hai Phong Party Committee		

HUY ĐỘNG SỨC DÂN THAM GIA BẢO ĐẢM GIAO THÔNG VẬN TẢI – MỘT THÀNH CÔNG LỚN CỦA ĐẢNG BỘ THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG NHỮNG NĂM CHỐNG CHIẾN TRANH PHÁ HOẠI LẦN THỨ NHẤT (1965 - 1968)

Phạm Thị Thu Trang

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

THÔNG TIN BÀI BÁO		TÓM TẮT
Ngày nhận bài:	13/5/2021	Phát huy sức mạnh của nhân dân là bài học lớn trong lịch sử dựng nước và giữ nước của dân tộc Việt Nam. Tuy nhiên, khi chiến tranh đã lùi xa, nhiều sự việc xảy ra ở nước ta trong thời gian qua đã cho thấy ở một số nơi còn có những biểu hiện của căn bệnh “xa dân”, không thực sự coi trọng và biết dựa vào dân. Do đó, bài nghiên cứu này như một minh chứng mạnh mẽ khẳng định sức mạnh to lớn của nhân dân trong bất kể giai đoạn lịch sử nào, nhất là trong những năm tháng ác liệt nhất của cuộc chiến đấu chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất (1965-1968) ở Hải Phòng. Bài viết sử dụng các phương pháp phổ quát của khoa học lịch sử và thu thập tư liệu từ các văn kiện của các cấp Đảng bộ, chính quyền địa phương, từ các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, trên cơ sở áp dụng phương pháp luận của chủ nghĩa Mác - Lênin. Kết quả nghiên cứu làm rõ những đóng góp nổi bật và vai trò quan trọng của nhân dân Hải Phòng trong thắng lợi chung của Đảng bộ, quân và dân thành phố Cảng trên mặt trận giao thông vận tải; từ đó rút ra bài học quan trọng về mối quan hệ giữa Đảng và nhân dân trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc.
Ngày hoàn thiện:	19/5/2021	
Ngày đăng:	24/5/2021	
TỪ KHÓA		
Chiến tranh phá hoại		
Giao thông vận tải		
Chiến tranh nhân dân		
Lịch sử Hải Phòng		
Đảng bộ Hải Phòng		

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.4483>

Email: trangpham1612.llct@vimaru.edu.vn

<http://jst.tnu.edu.vn>

189

Email: jst@tnu.edu.vn

1. Đặt vấn đề

Trong các cuộc chiến tranh giải phóng của dân tộc ta ở thế kỷ XX, việc sử dụng lực lượng và phương tiện vận tải do nhân dân trực tiếp tổ chức và quản lý chính là “dòng sữa mẹ nuôi dưỡng các lực lượng vũ trang cách mạng” [1]. Trong kháng chiến chống Pháp, vai trò và sức mạnh của mạng lưới Giao thông vận tải (GTVT) nhân dân được thể hiện rất rõ, là một trong những nhân tố quan trọng góp phần vào thắng lợi lừng lẫy của chiến dịch Điện Biên Phủ. Một sáng tạo của dân công Việt Nam trong tiếp tế hậu cần cho chiến dịch là lực lượng xe đạp thồ - một “binh chủng” có một không hai trên thế giới, đã đi vào huyền thoại như một biểu tượng cho sức mạnh của GTVT nhân dân [1], [2]. Bước sang cuộc kháng chiến chống Mỹ, tuy ngành GTVT đã phát triển chính quy, hiện đại hơn nhưng trong thế trận chiến tranh nhân dân, dưới bom đạn của Mỹ nhắm thẳng vào bất kỳ tuyến đường, bất kỳ nơi nào và bất kỳ thời điểm chúng muốn; đảm bảo GTVT vì vậy càng cần phải nhanh chóng và tại chỗ. Nhân dân chính là lực lượng tại chỗ hùng hậu và tin tưởng nhất của ngành GTVT. Những năm tháng chiến tranh đã có 22 triệu lượt người được động viên tham gia đảm bảo GTVT [3], tạo nên một mạng lưới công binh nhân dân ở khắp các thôn xã, các nhà máy, xí nghiệp, cơ quan, tích cực ứng cứu, giải tỏa và bảo đảm cho người cũng như phương tiện trên những tuyến giao thông đi qua địa phương [4].

Khi đế quốc Mỹ tiến hành cuộc chiến tranh phá hoại (CTPH) lần thứ nhất (1965-1968), Hải Phòng là một mục tiêu trọng điểm của mọi âm mưu và hành động đánh phá hệ thống GTVT miền Bắc. Đối với miền Bắc, Hải Phòng cũng là một địa bàn trọng điểm của cuộc chiến tranh nhân dân chống CTPH.

Cho đến nay, mảng đề tài về cuộc chiến đấu chống CTPH ở những địa bàn chiến lược và trọng điểm như Hải Phòng đã được nghiên cứu và công bố trong nhiều công trình khoa học [5] - [7]. Các tác giả đã mô tả, phục dựng và làm bật lên được thành quả của Đảng bộ cùng quân dân Hải Phòng trong việc xây dựng và bảo vệ Thành phố trên các lĩnh vực như: chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội và nhất là chiến thắng trên trận tuyến đối mặt trực tiếp với quân thù. Tuy nhiên, trong số các công trình đó, chưa có một công trình nào nghiên cứu tập trung, chuyên biệt và đánh giá sâu về vai trò của mạng lưới GTVT nhân dân ở Hải Phòng trong những năm tháng gian khổ, ác liệt của chiến tranh. Vì vậy, làm rõ những đóng góp to lớn của các tầng lớp nhân dân đối với công tác GTVT thời chiến chính là nhằm khẳng định rõ hơn sức mạnh của chiến tranh nhân dân, của thế trận lòng dân ở Hải Phòng đã đánh bại mọi âm mưu và hành động hủy diệt của đế quốc Mỹ nhắm vào thành phố lớn thứ hai của miền Bắc xã hội chủ nghĩa.

2. Phương pháp nghiên cứu

Trên cơ sở phương pháp luận của chủ nghĩa Mác - Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh về GTVT và đường lối chiến tranh nhân dân của Đảng Cộng sản Việt Nam, các phương pháp nghiên cứu phổ quát của khoa học lịch sử như phương pháp lịch sử, phương pháp lôgic, phương pháp phân tích, tổng hợp, thống kê, so sánh... đã được sử dụng để giải quyết các mục tiêu, nhiệm vụ nghiên cứu đặt ra. Cách tiếp cận và giải quyết vấn đề nghiên cứu cũng được thực hiện dưới hai góc độ chủ yếu là lịch sử Đảng và lịch sử quân sự. Việc thu thập tư liệu, số liệu dựa vào văn kiện của các cấp Đảng bộ, chính quyền địa phương, từ các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước.

Các phương pháp trên được sử dụng rộng rãi trong bài viết nhằm tái hiện trung thực bức tranh lịch sử về hoạt động của mạng lưới GTVT nhân dân ở Hải Phòng những năm 1965 - 1968 vào những thời điểm, hoàn cảnh cụ thể; qua đó làm rõ mức độ ác liệt của CTPH và đóng góp có ý nghĩa lớn của quần chúng nhân dân trên mặt trận GTVT.

3. Kết quả và bàn luận

3.1. Chủ trương và sự chỉ đạo của Đảng bộ thành phố Hải Phòng

Hải Phòng là nơi tập trung các đầu mối GTVT quan trọng bậc nhất miền Bắc. Những năm kháng chiến chống Mỹ cứu nước, cảng Hải Phòng đóng vai trò là cửa ngõ của miền Bắc, nối

liên Việt Nam với các nước xã hội chủ nghĩa, với bạn bè quốc tế và nối liền hậu phương lớn miền Bắc với tiền tuyến lớn miền Nam. Vì vậy, triệt phá, hủy diệt bằng được các tuyến đường, phương tiện, lực lượng GTVT ở Hải Phòng, ngăn chặn sự tiếp nhận và chi viện cho các chiến trường từ Hải Phòng đi, theo Mỹ lúc đó là cách tốt nhất để bóp nghẹt miền Bắc, làm suy yếu cuộc kháng chiến của nhân dân Việt Nam. Thực hiện mục đích đó, Mỹ tìm mọi cách phong tỏa cảng Hải Phòng và tuyến đường biển vận chuyển tới Cảng cũng như các tuyến đường sông, đường bộ, đường sắt huyết mạch từ Thành phố đi các nơi.

Ngày 26 tháng 3 năm 1965, Mỹ chính thức tiến hành cuộc CTPH lần thứ nhất đối với Hải Phòng. Ngay trong năm đầu tiên này, Mỹ đã coi hệ thống GTVT ở Hải Phòng là mục tiêu hàng đầu nhằm tới của bom đạn (trong số tất cả các mục tiêu bị đánh phá, chiếm tới gần 50% là các điểm, tuyến GTVT). Tính chung trong cả 4 năm (1965-1968), so với các mục tiêu dân sự, quân sự và kinh tế, mục tiêu GTVT thường bị đánh phá nhiều nhất. Số liệu chi tiết được thể hiện trong Bảng 1.

Bảng 1. Các loại mục tiêu bị đánh phá tại Hải Phòng trong những năm 1965 – 1968

Đơn vị tính: Mục tiêu

Mục tiêu bị đánh phá	Năm				Tổng số
	1965	1966	1967	1968	
Dân sự	3	98	407	85	593
Quân sự	4	111	523	104	742
Giao thông	8	105	572	84	769
Kinh tế	2	39	198	16	255
Tổng cộng	17	353	1.700	289	2.359

(Nguồn: [8, tr. 182])

Quyết tâm làm thất bại mọi âm mưu và hành động thâm độc của đế quốc Mỹ nhằm tê liệt hệ thống GTVT của Hải Phòng, ngăn chặn sức mạnh của một hậu phương lớn ở miền Bắc, Đảng bộ Hải Phòng đã sớm xác định “trong tình hình hiện nay, công tác giao thông vận tải là nhiệm vụ trung tâm đột xuất của toàn Đảng, toàn dân” [9, tr. 3]. Trong quá trình lãnh đạo, Đảng bộ tập trung chỉ đạo ngành GTVT thực hiện những biện pháp chính là tích cực rà quét bom mìn, thủy lôi, bảo đảm giao thông thông suốt trong mọi tình huống; sử dụng mọi lực lượng, phương thức, phương tiện để tìm luồng, mở lối, thông đường.

Như vậy, ngay những ngày đầu bước vào cuộc chiến đấu, việc huy động rộng rãi lực lượng toàn dân tham gia bảo đảm giao thông và bảo vệ vận tải đã là một nội dung quan trọng trong quá trình chỉ đạo đảm bảo GTVT của Đảng bộ Hải Phòng. Đối đầu với những vũ khí, phương tiện chiến tranh hiện đại của một đế quốc hùng mạnh nhất thế giới, Đảng bộ luôn xác định: trong điều kiện cơ sở vật chất của Thành phố còn thiếu thốn, lạc hậu thì việc phát huy nhân tố con người là một cách để bù đắp cho sức mạnh kỹ thuật. Vì vậy, tư tưởng dựa vào nhân dân, huy động sức dân trở thành tư tưởng xuyên suốt, được các cấp ủy đảng quán triệt trong mọi bước đi và mọi hoạt động. Nhưng điều quan trọng trước tiên là phải tuyên truyền, nâng cao hiểu biết cho nhân dân.

Đầu tháng 5 năm 1965, Thành ủy Hải Phòng đã tập trung chỉ đạo công tác tuyên truyền, phổ biến rộng rãi Nghị quyết 11 của Trung ương Đảng cho không chỉ cán bộ, đảng viên, lực lượng vũ trang mà còn đến toàn thể các tầng lớp nhân dân. Vì điều cần thiết và quan trọng nhất là phải làm cho toàn Đảng, toàn quân, toàn dân nhận rõ âm mưu và hành động mới của Mỹ, đánh giá đúng tương quan lực lượng cũng như hiểu được ý nghĩa của việc bảo vệ, xây dựng kinh tế, tầm quan trọng của việc đảm bảo GTVT. Từ đó tạo dựng niềm tin, sự phấn khởi, tinh thần quyết chiến, quyết thắng; sẵn sàng chiến đấu và công tác bất cứ nơi nào; sẵn sàng đánh bại bất cứ thủ đoạn chiến tranh nào của Mỹ.

Trên cơ sở đó, Thành ủy, Ủy ban hành chính (UBHC) Thành phố quyết định phát động phong trào quần chúng rộng rãi “toàn dân đánh máy bay địch, toàn dân làm công tác giao thông vận tải” [10, tr. 18]; đồng thời chỉ đạo chặt chẽ việc phối hợp giữa ngành GTVT với các địa phương, các ngành liên quan. Trước hết, Thành ủy ra quyết định thành lập Đảng bộ ngành GTVT. Tiếp đến,

Đảng bộ GTVT chỉ đạo mở Hội nghị cán bộ chủ chốt của các cấp ủy đảng, chính quyền cơ sở trong ngành, hội nghị đại biểu các ngành liên quan để thống nhất nhận thức về vị trí, nhiệm vụ công tác trung tâm đột xuất của toàn Đảng bộ và quân dân Thành phố, bàn việc phân công và phối hợp đảm bảo GTVT. Ngay sau Hội nghị, những đảng viên, cán bộ tham gia có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, vận động người dân ở các khu phố, huyện, thị xã của mình hưởng ứng phong trào “toàn dân làm công tác giao thông vận tải” do Thành ủy phát động. Nhất là người dân ở các khu vực ven đường giao thông được quán triệt tinh thần chuẩn bị sẵn vật liệu để san lấp hố bom, khắc phục hậu quả do Mỹ đánh phá vào các tuyến đường, đảm bảo cho bộ đội cơ động chiến đấu và giao thông thông suốt.

3.2. Vai trò và những đóng góp của quần chúng nhân dân trên mặt trận giao thông vận tải

Nhờ có công tác chỉ đạo phát động, giáo dục, tập hợp rộng rãi mọi tầng lớp nhân dân tham gia đảm bảo GTVT từ khá sớm nên trong khi Mỹ đánh phá liên tục vào các tuyến đường, ác liệt vào các phương tiện vận tải, thả bom nổ chậm nhưng GTVT ở Hải Phòng ngay cả trong những thời điểm khó khăn, phức tạp nhất cũng không bị ngưng trệ kéo dài. Ngoài lực lượng bảo đảm giao thông chuyên nghiệp thường xuyên trực chiến ở các địa bàn trọng điểm (như tuyến đường huyết mạch, cảng, cầu phà, bến, bãi,...), dưới sự chỉ đạo của Thành ủy, lực lượng bảo đảm GTVT nhân dân được tổ chức và ngày càng tăng cường. Ở các xã ven các đường 5, đường 10, đường 18 đã tổ chức được 250 đội bảo đảm giao thông với 2.788 người dân tham gia [11, tr. 20]. Chiến tranh càng ác liệt, sự tham gia của quần chúng nhân dân càng đông đảo và tích cực hơn (Bảng 2).

Bảng 2. Nhân dân Hải Phòng tham gia bảo đảm giao thông vận tải trong những năm chống chiến tranh phá hoại lần thứ nhất (1965-1968)

Nội dung công việc	Năm	1965		1966		1967		1968	
		Số người	Số ngày công	Số người	Số ngày công	Số người	Số ngày công	Số người	Số ngày công
San lấp hố bom, giải phóng luồng đường		1.204	15.270	4.066	18.779	12.795	35.130	3.227	22.569
Tham gia vận chuyển		4.335	11.375	3.754	8.123	5.313	15.456	954	5.635
Xây dựng công trình giao thông		5.592	16.670	3.543	12.671	2.665	7.498	7.109	15.193

(Nguồn: [11, tr. 45])

Ở những điểm xung yếu, mỗi khi bị đánh phá nghiêm trọng, từ cán bộ cho đến người dân đều có mặt và tham gia ứng cứu cầu, đường. Ở những thời điểm khó khăn, sự ủng hộ và chung tay góp sức của người dân trong đảm bảo GTVT lại càng trở nên rõ nét hơn. Khi các đoàn xe chờ hàng, chi viện thiếu nơi ăn uống, có nguy cơ bị không quân Mỹ phát hiện, nhân dân nhiều nơi đã nêu cao khẩu hiệu “nhường nhà để hàng, nhường làng để xe”. Nhân dân các xã ở ven các trục đường giao thông phát động phong trào mỗi người dân chuẩn bị sẵn vật liệu để chống lầy và khắc phục hậu quả bom mìn, nhanh chóng thông đường, thông xe. Riêng nhân dân huyện An Hải đã góp trên 1.000 ngày công và nhiều loại vật liệu để lấp hố, làm đường chỉ trong một tuần lễ “đoàn kết quân dân” do Thành ủy phát động năm 1965 [11, tr. 20].

Quần chúng nhân dân vừa là lực lượng tại chỗ đông đảo có thể tham gia nhanh chóng ứng cứu giao thông, vận tải vừa là những lực lượng bảo vệ không chuyên trong công tác bảo vệ kho tàng, hàng hóa, tài sản nhà nước và hàng viện trợ nước ngoài trong quá trình tiếp nhận, vận tải, lưu thông trên các tuyến đường Dân quân tự vệ và nhân dân các xã Tiên Cường, Tiên Tiến của huyện Tiên Lãng, mặc dù Mỹ đánh phá liên tục trên sông Mới nhưng đã dũng cảm cứu nước, cứu hàng, cứu phương tiện. Nhân dân các thôn chặt cành cây, lá chuối che giấu các sà lan để tránh máy bay Mỹ phát hiện. Các xã Quang Trung (An Lão), Lâm Động (Thủy Nguyên) nhờ tổ chức nhân dân ngày đêm quan sát, cảnh giác đã kịp thời phát hiện các đoạn Mỹ thả bom nổ chậm cho các tàu thuyền tránh khỏi khu vực nguy hiểm. Nhân dân các khu phố Hồng Bàng, Lê Chân nhanh chóng huy động mọi lực lượng, phương tiện sẵn có để giải

quyết hậu quả khi bị Mỹ đánh phá, tự tổ chức các đội phá bom chưa nổ, tổ chức tuần tra bảo vệ an toàn cho các phương tiện hoạt động trên sông [11, tr. 33]. Một số gia đình như nhà bà Nguyễn Thị Lý (An Đồng, An Dương), ông Trịnh Văn Quy (Giang Biên, Vĩnh Bảo),... phá cả chuồng lợn, chuồng bò, lấy cả phân, cối xay, cối giã gạo, chặt hết tre nứa, cây cối trong vườn, thậm chí lấy cả hoành phi, câu đối đem ra lát đường đảm bảo cho xe vượt qua hố bom, đồng lấy hương về tiền tuyến [11, tr. 36].

Không những vậy, nhân dân còn là lực lượng rộng khắp có thể hỗ trợ việc phát hiện máy bay, tìm kiếm và xử lý bom mìn, thủy lôi. Điển hình như ở xã Thắng Thủy, huyện Vĩnh Bảo, nhờ sự chỉ dẫn của nhân dân, tính riêng trong ngày 5 tháng 8 năm 1967, lực lượng chuyên trách đã xác định được chính xác vị trí của 24 quả thủy lôi Mỹ ném xuống đoạn sông Chanh Chử; hay như ở xã Tiên Cường, huyện Tiên Lãng 4 ngày sau cũng phát hiện được 24 quả bom chờ nổ dọc hai bên bờ sông Mới [12, tr.17]. Trong vụ cháy kho dầu Thượng Lý ngày 13 tháng 6 năm 1966, hơn 1.000 dân quân tự vệ và nhân dân quanh khu vực kho dưới sự chỉ huy của Khu đội Hồng Bàng đã lao vào dập lửa, cứu tài sản, kịp thời ngăn không cho các thùng chứa xăng dầu trôi xuống sông Cấm, có thể gây cháy lớn và rất nguy hiểm nếu lan tới khu vực Cảng [11, tr. 23]. Trong quá trình tham gia, hỗ trợ đảm bảo GTVT, xuất hiện nhiều sáng kiến hay, tấm gương dũng cảm của những người nông dân vốn chỉ quen với đồng ruộng như chị Phạm Thị Thuận, xã viên hợp tác xã Nam Hải dùng thuyền ghép thành cầu phao đưa khẩu đội ĐKZ nhanh chóng đến vị trí chiến đấu; xã đội trưởng Nguyễn Xuân chỉ huy dân quân xã Hưng Đạo, huyện Kiến Thụy dùng dây buộc mảnh tôn, kéo qua bom từ trường để phá nổ 4 quả bom ở Cầu Rào ngày 22 tháng 9 năm 1967 [12, tr. 18].

Xác định đảm bảo giao thông là nhiệm vụ quan trọng hàng đầu, toàn Đảng, toàn quân, toàn dân trên địa bàn Thành phố đã dồn tâm lực, trí tuệ và sẵn sàng hy sinh xương máu để hoàn thành. Mỗi con đường, nhịp cầu, bến cảng, nhà ga, dòng sông, luồng biển; mỗi đoàn tàu, đoàn xe, đoàn thuyền... đều là những chứng tích lịch sử cho tinh đoàn kết quân dân. Được sự che chắn, hỗ trợ của nhân dân, lực lượng GTVT của Thành phố không chỉ bảo vệ được người, hàng hóa và phương tiện vận tải mà còn tạo ra nhiều phương thức vận chuyển, nhiều cách đánh trả và đối phó độc đáo, hữu hiệu với những thủ đoạn ngăn chặn của máy bay, tàu chiến Mỹ. Đó là việc vận chuyển bằng xe đạp thồ, xe trâu, xe cút kít; việc mở đường vòng tránh và tận dụng đường liên xã, liên thôn, là việc gửi công từng bao gạo, can xăng vượt qua trọng điểm. Điều đó khẳng định Đảng bộ Hải Phòng đã thành công khi phát động, tổ chức và phát triển lên một trình độ mới phong trào “toàn đảng, toàn quân, toàn dân làm công tác GTVT”.

Trong 4 năm chiến đấu chống lại cuộc CTPH lần thứ nhất (1965-1968) của đế quốc Mỹ, quân dân Hải Phòng đã bắn rơi 217 máy bay Mỹ, huy động gần 1,2 triệu lượt người, góp hơn 8 triệu ngày công phục vụ chiến đấu, đảm bảo GTVT, vận chuyển hơn 300.000 chuyến hàng hóa, vũ khí ra tiền tuyến, không ngừng chi viện cho chiến trường miền Nam [13, tr. 74]. Những kết quả đó đã khẳng định bảo đảm sự lãnh đạo tập trung và đúng hướng của Đảng bộ là điều kiện tiên quyết cho mọi thắng lợi của quân dân Thành phố và tính đúng đắn, sáng tạo trong việc vận dụng và phát triển đường lối chiến tranh nhân dân của Đảng, khả năng phát huy sức mạnh tổng hợp để bảo đảm GTVT, góp phần vào chiến thắng chung cũng như để lại nhiều kinh nghiệm quý báu cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc hiện nay.

Một trong những bài học lịch sử quan trọng nhất đó là phải luôn giữ gìn, bảo vệ và tăng cường mối quan hệ mật thiết giữa Đảng và quần chúng nhân dân. Sức mạnh tổng hợp để đánh địch trên bất kỳ mặt trận nào đều bắt nguồn từ truyền thống đoàn kết đấu tranh chống ngoại xâm bất khuất của dân tộc, là sự thấm nhuần sâu sắc chân lý “Không có gì quý hơn độc lập tự do”, nhưng cần kết hợp với tăng cường sự lãnh đạo của Đảng và công tác vận động quần chúng, làm cho mối quan hệ giữa Đảng và quần chúng ngày càng chặt chẽ, củng cố được lòng tin tuyệt đối của quần chúng đối với Đảng, phát huy được nhiệt tình cách mạng và khả năng to lớn của quần chúng vào sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc xã hội chủ nghĩa. Nếu tinh thần, quyết tâm của mỗi người dân được nêu cao như khẩu hiệu “Tim có thể ngừng đập, mạch máu giao thông quyết không ngừng chảy”, bất kỳ Đảng bộ nào cũng có cơ sở để vững tin vào chiến thắng.

4. Kết luận

Quán triệt đường lối chiến tranh nhân dân xuyên suốt tiến trình cách mạng Việt Nam, trong quá trình lãnh đạo đảm bảo GTVT những năm 1965-1968, Đảng bộ Hải Phòng đã biết động viên sức mạnh toàn dân, khơi dậy lòng yêu nước trong mọi tầng lớp nhân dân. Từ đó xây dựng ý chí, quyết tâm của mỗi người dân không ngại khó, ngại khổ, vượt lên bom đạn của kẻ thù để góp phần mình vào sự nghiệp chung của dân tộc. Được sự ủng hộ của nhân dân Thành phố, Đảng bộ Hải Phòng đã sớm triển khai thể trận toàn dân, coi nhân dân là lực lượng quan trọng trong việc bảo đảm GTVT, chi viện tiền tuyến. Tin tưởng sự lãnh đạo của các cấp ủy và chính quyền địa phương, hưởng ứng phong trào “toàn dân làm công tác giao thông vận tải”, đông đảo các tầng lớp nhân dân của Hải Phòng đã tạo nên một mạng lưới công binh nhân dân rộng khắp, kịp thời phát hiện, xử lý bom mìn, thủy lôi; hỗ trợ vận tải, ứng cứu giao thông và giải phóng luồng đường, góp phần vào những chiến thắng lịch sử của Hải Phòng trong kháng chiến chống Mỹ, cứu nước. Ngày nay, bài học về huy động sức dân trong chiến tranh bảo vệ Tổ quốc vẫn còn nguyên giá trị, càng cho thấy sự cần thiết hơn nữa phải giữ gìn, tăng cường mối quan hệ mật thiết, gắn bó giữa Đảng và nhân dân.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số DT20-21.100.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] D. D. Dao, “People's transport in the war of liberation and the issue of promoting the power of people transport in the war to protect the country,” (in Vietnamese), *Journal of People's Army*, Sept. 4, 2014. [Online]. Available: <https://www.qdnd.vn/tap-chi-hau-can-quan-doi/van-tai-nhan-dan-trong-chien-tranh-giai-phong-va-van-de-phat-huy-suc-manh-cua-van-tai-nhan-dan-trong-chien-tranh-bao-ve-toquoc463077>. [Accessed March 12, 2021].
- [2] D. T. Nguyen, “Some lessons learned about transportation during the resistance war against French colonialism,” (in Vietnamese), *Journal of Transport and Communication*, no. 4, pp. 5-7, 2005.
- [3] K. Ho, “An outline of the first period of the transport front against the sabotage war from 1964 to 1967,” *Journal of Military History*, no. 6, pp. 18-21, 1998.
- [4] N. T. T. Kim, “Contributing to the understanding of the front to ensure road transport in the second destructive war of the US imperialism,” (in Vietnamese), *Journal of Military History*, vol. 191, pp. 38-40, 2007.
- [5] T. B. Vu, “Hai Phong facts and fighting in the city,” (in Vietnamese), *Journal of Military History*, no. 6, pp. 34-36, 1996.
- [6] T. T. S. Nguyen, “Some achievements in the rear construction work in Hai Phong under the leadership of the Party Committee of Hai Phong from 1965 to 1975,” *Journal of Theoretical Education*, vol. 211, pp. 66-68, 2014.
- [7] T. H. C. Nguyen, “Blockade and anti-blockade in hai Phong (1972-1973),” *Journal of Military History*, no. 6, pp. 16-19, 2009.
- [8] Q. D. Nguyen, *Hai Phong twice anti-blockade*. People's Army Publishing House, Hanoi, 1994.
- [9] Hai Phong Party Committee Executive Committee, *Resolution No. 12-NQ / TU of the Meeting of the Standing Committee of Hai Phong City Party Committee on promoting the work of ensuring transportation in a new situation*, Archives Hai Phong City Party Committee, August 6, 1965.
- [10] Hai Phong City Party Executive Committee, *Resolution No. 05-NQ / TU of the Congress of the Party Committee of May 6, 7 and 21, 1965 on promoting the emulation movement for each person working by two against the US, save the country, be both productive and ready to fight*, Archives of Hai Phong City Party Committee, 1965.
- [11] Hai Phong Department of Transport, *Four-year review against the US (1965-1968)*, Archives of Hai Phong City Military Command, 1970.
- [12] Hai Phong City Administrative Committee, *Report on summary of transportation assurance in 1967 and orientation and tasks of transport assurance in 1968*, File No. 958, Hai Phong City Archives and Records Department, 1967.
- [13] Hai Phong Military Command, *Summary report on city protection war - Hai Phong industrial park*, File No. 847, Archives of Hai Phong City Military Command, 1975.