

HOẠT ĐỘNG ĐÁNH PHÁ GIAO THÔNG CỦA DÂN QUÂN NAM BỘ TRONG KHÁNG CHIẾN CHỐNG PHÁP (1945-1954)

ĐỖ MẠNH CƯỜNG*

Dân quân Nam Bộ bao gồm tất cả các tổ chức vũ trang của quần chúng ở cơ sở, là lực lượng vũ trang quần chúng không thoát ly sản xuất và công tác. Quá trình ra đời, xây dựng và phát triển của dân quân Nam Bộ trong kháng chiến chống Pháp (1945-1954) tuy gặp nhiều khó khăn nhưng có sự tiến bộ không ngừng. Tên gọi lực lượng dân quân Nam Bộ thường xuyên có sự thay đổi cho phù hợp với đặc điểm chiến trường và tiến trình cuộc kháng chiến (1). Đặc biệt, hoạt động của dân quân Nam Bộ từ năm 1945 đến năm 1954 diễn ra rất phong phú, đa dạng, không chỉ phối hợp chống càn quét, bình định; đánh đồn bốt, tháp canh, phá hoại kinh tế địch; góp phần bảo vệ và xây dựng căn cứ địa, giữ vai trò quan trọng trong công tác binh, dịch vận, công tác tuyên truyền, vận động nhân dân... mà dân quân còn có vai trò to lớn trong phối hợp với các lực lượng đánh phá giao thông nhằm ngăn chặn quá trình mở rộng chiến tranh xâm lược của thực dân Pháp ở Nam Bộ cũng như ngăn cản hiệu quả việc thực dân Pháp mang nhân tài, vật lực từ Nam Bộ ra chi viện cho Trung Bộ và Bắc Bộ, qua đó thực hiện xuất sắc chủ trương chiến lược của Đảng giao cho chiến trường Nam Bộ.

1. Hoạt động đánh phá giao thông của dân quân Nam Bộ trong những năm đầu kháng chiến chống Pháp (1945-1950)

Trải qua gần 100 năm đấu tranh đầy hy sinh, gian khổ, đến mùa Thu năm 1945, nhân dân Việt Nam giành được độc lập, tự do. Tuy nhiên, nền độc lập giành được chưa lâu, ở Nam Bộ, quân Anh vào giải giáp quân Nhật, vì lợi ích thực dân, đã giúp thực dân Pháp quay lại Đông Dương. Đêm 22 rạng sáng 23-9-1945, thực dân Pháp nổ súng đánh chiếm ở Sài Gòn - Chợ Lớn, mở đầu cuộc chiến tranh xâm lược Việt Nam lần thứ hai.

Ngay từ khi thực dân Pháp trở lại xâm lược Việt Nam, Xứ ủy, Ủy ban nhân dân và Ủy ban kháng chiến Nam Bộ chủ trương phát động nhân dân Nam Bộ đứng dậy kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược, tiến hành tổng đình công, không hợp tác với Pháp, đánh du kích, phá hoại các tuyến giao thông tiếp tế, bao vây quân địch, tiêu hao, tiêu diệt lực lượng của chúng (2). Với chiến thuật trong đánh ngoài vây, Ủy ban kháng chiến Nam Bộ thành lập nhiều mặt trận tiền tuyến ở ngoại thành. Dân quân Nam Bộ áp dụng chiến thuật du kích, lúc ẩn lúc hiện làm cho quân Pháp và cả quân Anh - Ấn không kịp trở tay. Trong

*ThS. Viện Lịch sử Quân sự

khi đó, tại các tỉnh, các đơn vị mang tên người chỉ huy, các đội dân quân, du kích tiến hành phá hoại những đoạn đường dẫn vào các thị xã, tổ chức mai phục quân địch gây nhiều thiệt hại cho đối phương.

Trước yêu cầu mới của cuộc kháng chiến, ngày 10-12-1945, Xứ ủy Nam Bộ họp hội nghị mở rộng, quyết định chia Nam Bộ thành ba Khu: *Khu 7* gồm Sài Gòn, Chợ Lớn, Gia Định, Bà Rịa, Biên Hòa, Thủ Dầu Một, Tây Ninh; *Khu 8* gồm Tân An, Mỹ Tho, Gò Công, Bến Tre, Trà Vinh, Vĩnh Long và Sa Đéc; *Khu 9* gồm Cần Thơ, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Long Xuyên, Châu Đốc, Rạch Giá và Hà Tiên (3). Sau Hội nghị, trên địa bàn Nam Bộ, cơ bản tổ chức lại lực lượng và bước đầu hình thành những căn cứ quan trọng, nơi tiến có thể đánh, giữ có thể lùi, và tại các căn cứ, cấp ủy Đảng địa phương đã lãnh đạo xây dựng các đội dân quân tự vệ (DQTV). Các đội DQTV nhanh chóng phát triển từ tiểu đội lên trung đội, đại đội như Cần Giuộc, Chợ Đệm, Gia Định. Trong khi đó, những nơi địch chưa đánh đến, các cấp ủy đảng chấn chỉnh các đơn vị vũ trang tập trung, củng cố DQTV thôn, xã.

Ngày 16-12-1946, Trung ương Đảng chỉ rõ: “Nhiệm vụ của Nam Bộ là không để cho Pháp đem hết tài sản chiếm được ở Nam Bộ ra đánh Trung, Bắc Việt Nam...” (4). Thực hiện chủ trương của Đảng, kể từ khi “Toàn quốc kháng chiến bùng nổ” (19-12-1946), trên các trục đường giao thông chiến lược quan trọng, Vệ quốc quân Nam Bộ tổ chức đánh phục kích, được dân quân, du kích cùng nhân dân giúp sức, đã phá hủy nhiều đoàn xe, tàu chiến của Pháp, ngăn cản quá trình mở rộng chiến tranh xâm lược của Pháp ra các tỉnh Nam Bộ.

Trong những năm đầu kháng chiến chống Pháp, bộ đội địa phương của tỉnh Hà Tiên có “Bộ đội Trần Thắng” (Trung đội 1).

Ngày 10-4-1947, “Bộ đội Trần Thắng” phối hợp với DQTV các làng Dương Hòa và Đồn Điền phục kích đánh chìm tàu bọc sắt của quân Pháp tại Cờ Trắng, diệt nhiều binh lính và sĩ quan. Sau thắng lợi này, DQTV cùng các lực lượng hai tỉnh Rạch Giá và Hà Tiên thường xuyên tổ chức phá hoại, cắt giao thông thủy bộ giữa Rạch Giá với Long Xuyên, Rạch Giá với Hà Tiên. Nhiều cản mới trên sông, trên kênh được đắp hoặc gia cố thêm như cản Thứ Tư, Thứ Sáu, Thứ Bảy (An Biên); cản trên sông Cái Bé (Gò Quao); cản Xẻo Chích (Thuận Hưng, Long Mỹ) đắp bằng đất, vừa ngăn quân Pháp, vừa ngăn nước xâm nhập mặn; cản Lái Hiếu (Phước Bình, Long Mỹ và Hòa Mỹ, Phụng Hiệp) làm bằng cây, do DQTV cùng nhân dân Long Mỹ (Rạch Giá) và Phụng Hiệp (Cần Thơ) đắp; cản Bến Luông, Chắc Bàng (Hồng Dân) trực tiếp bảo vệ U Minh, do DQTV cùng nhân dân hai quận Hồng Dân và Long Mỹ đắp, chủ yếu bằng thân dừa, tre và tràm. Với hệ thống vật cản dày đặc, quân Pháp ở Hà Tiên và Rạch Giá phải liên lạc với nhau bằng đường biển.

Đi đôi với đắp cản, quân dân Rạch Giá thường xuyên tiến hành các hoạt động phá hoại giao thông. Lộ Rạch Giá - Hà Tiên hoàn toàn bị cắt đứt bởi những hầm hố được DQTV đào, có những đoạn phá đứt tới hàng chục mét; hầu hết các cây cầu trên địa bàn đều bị đánh sập. Trong khi đó ở tỉnh Hà Tiên, với hoạt động mạnh mẽ của DQTV và bộ đội địa phương, địch phải thú nhận: “Đường giao thông trên sông do Việt Minh kiểm soát... Việt Minh dùng nhiều biện pháp nhằm cắt đứt giao thông đường biển Rạch Giá - Hà Tiên - Kam Pốt... Đoạn đường Hà Tiên - Kampong Trach bị Việt Minh kiểm soát. Muốn qua phải đi thành đoàn “công-voa” có lực lượng Phân khu, Vệ binh, Sở mật thám bảo vệ” (5).

Tại chiến trường Đông Nam Bộ, năm 1947, du kích tổ chức đào phá đường giao thông, phục kích các đoàn vận tải của địch; dùng đất, đá, tre, gỗ đóng vật cản trên sông ngăn không cho tàu của Pháp tiến vào Khu 7. DQTV phối hợp cùng bộ đội và nhân dân địa phương tổ chức hàng loạt trận phục kích dọc các đường giao thông thủy bộ quan trọng. Đó là các trận Bùng Binh - Trảng Bàng (Tây Ninh); Trảng Táo - Bảo Chánh (Biên Hòa); Bến Cỏ, Bến Mương, Bưng Còng (Thủ Dầu Một); các trận đánh tàu địch trên sông Sài Gòn, sông Soài Rạp, sông Vàm Cỏ và các kênh ở Đồng Tháp Mười. Đặc biệt, ngày 5-12-1947, du kích cùng bộ đội địa phương phục kích đoàn xe của địch trên Quốc lộ 13, đoạn từ Phú Văn - Búng (Thủ Dầu Một), phá hủy 2 xe vận tải, 1 xe Jeep, 3 xe thiết giáp, loại khỏi vòng chiến đấu 20 tên... (6).

Trên chiến trường Khu 9, Bộ Tư lệnh Nam Bộ chủ trương tổ chức đánh một số trận phục kích giao thông tương đối lớn nhằm cắt đường tiếp tế của địch. Trong trận phục kích tại Tầm Vu trên Đường 4 (19-4-1948), bằng cách đánh mưu trí, linh hoạt, bộ đội chủ lực cùng du kích địa phương diệt gần 100 tên địch, bắt 80 tên, thu 200 khẩu súng các loại... Trận đánh thắng lợi đã cắt đứt đường tiếp tế cho các đồn Rạch Gòi và Bảy Ngàn ở Cần Thơ (7).

Ngày 31-7-1948, Hội nghị Xứ ủy Nam Bộ họp phân tích tình hình, đề ra các biện pháp phá âm mưu, thủ đoạn bình định của thực dân Pháp, phát triển cuộc chiến đấu của quân, dân Nam Bộ. Xứ ủy xác định: Phát triển rộng rãi cách đánh giao thông, “đánh trúng vào những con đường sinh tử của địch” (8). Tiếp đó, “Huấn thị của Đại tướng Tổng Tư lệnh Võ Nguyên Giáp ở Hội nghị dân quân toàn quốc lần thứ 3” ngày 20-3-1949, chỉ rõ: “Chúng ta cần phải nâng cao địa vị của công tác phá hoại đường

sá...” (9). Quán triệt những chủ trương này, hoạt động đánh phá giao thông địch của dân quân Nam Bộ tiếp tục được đẩy mạnh và đạt được nhiều kết quả tích cực, góp phần thúc đẩy cuộc kháng chiến phát triển.

Có thể nói, tuy đạt được nhiều kết quả, nhưng đến năm 1949, trên các đường giao thông lớn, dân quân Nam Bộ chưa tổ chức được lực lượng để phụ trách giao thông chiến, chỉ có những tiểu đội dân quân du kích xã, liên xã vừa bảo vệ làng mạc, vừa phụ trách quấy rối trong các đường giao thông nhưng không thường xuyên và tích cực. Trước tình hình đó, tháng 9-1949, Xứ ủy Nam Bộ triệu tập Hội nghị quân sự Nam Bộ nhằm kiểm điểm công tác kháng chiến bốn năm qua và đề ra nhiệm vụ trong thời gian tới. Hội nghị đề ra nhiệm vụ cụ thể cho từng Khu: *Đối với Khu 7*, một trong những nhiệm vụ quan trọng là đánh phá các đường giao thông quan trọng của địch; *đối với Khu 8*, đánh phá giao thông địch, bảo vệ, mở rộng giao thông nối đường liên lạc với Khu 7 và Khu 9.

Thực hiện chủ trương của Xứ ủy, ngày 20-12-1949, Khu 9 mở Hội nghị, khẳng định: “Phá hoại và đánh mạnh vào các đường giao thông chủ chốt của địch đã cắt đứt hoặc làm tê liệt sự tiếp tế, vận chuyển của chúng, bảo vệ và mở mang thêm các đường giao thông của ta để điều hòa sự tiếp tế và liên lạc của ta khắp chiến trường Nam Bộ” (10). Đồng thời, Hội nghị đề ra các chủ trương, biện pháp đánh phá giao thông địch thời kỳ mới. Theo đó, cuối năm 1949, dân quân Cần Thơ phá hoại giao thông liên lạc của địch bằng cách cắt đứt trên 20.000m dây thép và đào phá 49.843m³ đất; phá các lộ Thới Lai, Ô Môn và Cái Răng; bên cạnh đó là những đợt phá nhỏ lẻ trên lộ Đông Dương; phá hoại lộ Cái San với tỉnh Rạch Giá (11). Đây là những đợt hoạt động đánh phá giao thông rất nguy hiểm, dân

quân phải phá lộ dưới bom đạn địch, nhưng thu được kết quả quan trọng, qua đó gây trở ngại đối với nhiều cuộc hành quân của Pháp, làm cho quá trình tập trung lực lượng của địch trở nên khó khăn hơn.

Việc đánh phá giao thông địch không chỉ được thực hiện bằng những trận đánh nhỏ lẻ, mà còn được thực hiện trong nhiều chiến dịch lớn. Tháng 1-1950, Chiến dịch Bến Cát I được mở, hướng mục tiêu vào các đoàn xe và lực lượng tiếp vận của địch; tiêu diệt và bức rút một số đồn bốt, tháp canh trên các trục đường giao thông quan trọng... Ngày 25-1-1950, Chiến dịch Bến Cát I mở màn, dân quân cùng các đơn vị chủ lực chặn đánh đoàn xe tuần tiểu trên Đường 14. Cuộc chiến đấu diễn ra quyết liệt gây cho địch nhiều thiệt hại. Trên Đường 14, ta tổ chức trận địa phục kích tại các vị trí xóm Cò Trạch, Bến Chùa, Sam Bông, Gò Mối và Lâm Vô, diệt 9 tên, phá hủy 1 đại bác và 3 xe thiết giáp. Trong ngày 26-1-1950, lực lượng ta phá cầu Bến Cát, cầu Xinô. Đến ngày 27-1-1950, địch huy động lực lượng tăng viện, củng cố phòng thủ trên Đường 14 và Đường 7, cuộc tiến công của ta không còn bất ngờ, Bộ Chỉ huy quyết định kết thúc Chiến dịch. Tuy không đạt được mục đích ban đầu đề ra, nhưng Chiến dịch Bến Cát đã tiêu diệt được một bộ phận sinh lực địch, làm gián đoạn giao thông, tiếp vận của địch, buộc địch phải dùng máy bay tiếp tế cho Dầu Tiếng, hạn chế hoạt động trên Đường 5 Hóc Môn và đoạn đường xe lửa Dĩ An - Lái Thiêu (12).

Sau Chiến dịch Bến Cát, tháng 4-1950, ta tiếp tục mở Chiến dịch Sóc Trăng I. Sáng ngày 6-4-1950, Tiểu đoàn 402 chủ lực Nam Bộ phục kích đánh cứu viện của địch trên lộ Sóc Trăng đi Bó Thảo, cách thị xã Sóc Trăng 8km. Vì lộ giao thông bị dân quân phá, địch cơ động rất khó khăn. Trong trận mở màn, quân, dân Sóc Trăng giành thắng

lợi, làm cho địch hoang mang, không dám đưa lực lượng đi ứng cứu, phải cầu cứu không quân ở Sài Gòn chi viện. Trong khi đó ở huyện Thạnh Trị, dân quân du kích phá sập cầu Cà Lăm và lộ Cà Lăm đi Gia Hội. Thắng lợi của Chiến dịch Sóc Trăng I gây tiếng vang lớn, đặc biệt là về chính trị, quân và dân Sóc Trăng đã thâm nhập và phá vỡ vùng mà trước đây đối phương gọi là “Cấm địa bất khả xâm phạm” (13).

Tháng 10-1950, Chiến dịch Long Châu Hậu được thực hiện (14). Sau thời gian chuẩn bị, đêm 3-10-1950, trên hướng chính, Tiểu đoàn 404 đột nhập vào Vĩnh Trung. Ở mặt trận phối hợp, 19 giờ ngày 2-10-1950, dân quân du kích thành Châu Đốc đốt kho lúa của địch; 22 giờ 55 phút đánh cầu sắt Núi Sam làm xe không đi lại được. Đến 24 giờ, dân quân du kích Châu Phú A chặn đánh và rượt đuổi địch đi tuần ở lộ Núi Sam. Cùng với đó, dân quân du kích và nhân dân Châu Phú A làm nhiều chướng ngại vật trên đường Châu Đốc - Núi Sam và quanh chân Núi Sam (15). Những ngày sau đó, dân quân du kích Châu Phú A và Tịnh Biên cùng các đơn vị xã Vĩnh Tế, Thới Sơn, Nhơn Hưng liên tục hoạt động làm chậm bước tiến quân tiếp ứng của đối phương trên các tuyến đường. Dân quân du kích Châu Phú A phục kích ném lựu đạn vào xe địch chạy trên đường Châu Đốc - Nhà Bàn; dân quân du kích Tịnh Biên và các xã cùng quân chúng phá nhiều đoạn lộ từ Tịnh Biên đi Lạc Quới. Phối hợp với Chiến dịch Long Châu Hậu, dân công cùng dân quân các huyện huy động hàng ngàn người đi phá lộ, chặn đường tiếp tế của địch từ Long Xuyên vào Tri Tôn.

Có thể nói, đánh phá giao thông địch là nét nổi bật của dân quân Nam Bộ giai đoạn 1945-1950. Nhờ thực hiện tốt hoạt động phá hoại giao thông địch cả đường bộ

và đường sông, dân quân Nam Bộ phối hợp với các lực lượng đã làm chậm quá trình mở rộng chiến tranh xâm lược của thực dân Pháp ra toàn Nam Bộ và đưa lực lượng từ Nam Bộ ra Trung Bộ và Bắc Bộ; đã ngăn chặn sự chi viện, tiếp tế giữa các mặt trận của địch, làm cho âm mưu bình định lấn chiếm, càn quét, đóng đồn bốt, tháp canh trên chiến trường Nam Bộ mất nhiều công sức và bị thiệt hại khá lớn. Cùng với quá trình đánh phá giao thông địch, dân quân Nam Bộ còn tổ chức đánh phá đồn bốt, tháp canh - hệ thống được địch bố trí dày đặc trên nhiều tuyến giao thông quan trọng, qua đó vừa đạt được mục tiêu tiêu hao, tiêu diệt quân địch, vừa góp phần phá thế kìm kẹp của chúng đối với nhân dân. Thành tích đánh phá giao thông của dân quân Nam Bộ giai đoạn 1945-1950 đã khẳng định vị trí, vai trò của dân quân trong tiến trình kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược.

2. Hoạt động đánh phá giao thông của dân quân Nam Bộ trong giai đoạn phát triển thế tiến công và phản công chiến lược (1951-1954)

Sau thất bại nặng nề ở Biên giới Thu - Đông 1950, đến năm 1951, quân Pháp lâm vào tình thế lúng túng, mất quyền chủ động chiến lược trên chiến trường chính Bắc Bộ. Để giải quyết khó khăn, Chính phủ Pháp lúc này đang nằm trong tay giới hiếu chiến đã cử đại diện sang Washington xin Mỹ tăng thêm viện trợ; đồng thời, ngày 6-12-1950, cử tướng Jean de Lattre de Tassigny sang làm Cao ủy kiêm Tổng Chỉ huy quân đội Pháp ở Đông Dương. Một kế hoạch tăng cường lực lượng được vạch ra và triển khai nhanh chóng.

Có thể và lực mới, từ năm 1951 trở đi, phạm vi chiếm đóng của Pháp ở Nam Bộ ngày càng mở rộng. Quân Pháp ráo riết thiết lập các điểm chốt chặn trên dọc hành

lang Đức Hòa - Hóc Môn, kiểm soát chặt chẽ đường biển, đường sông Vàm Cỏ, Đường số 10 và Đường số 1, cắt đứt đường giao thông tiếp viện từ miền Tây lên miền Đông; tăng cường lực lượng bảo vệ các đường giao thông chiến lược nối thông với Tây Nguyên (Đường 4, 20), với cực Nam Trung Bộ (Đường 1 và đường xe lửa). Đồng thời, quân Pháp tổ chức càn quét liên tiếp các vùng xung quanh Sài Gòn, các thị xã, thị trấn và khu vực có cơ sở quân sự, kinh tế như Gò Vấp, Châu Đốc, Bến Tre, Cần Giuộc và Tân Sơn Nhất. Pháp còn kiểm soát được phần lớn mạng lưới giao thông (13.300km/14.000km đường giao thông), vừa ra sức đẩy mạnh “chiến tranh kinh tế”. Quân Pháp thường xuyên dùng tàu chiến thọc sâu vào các sông, bắn phá làng xóm ven sông, gây cho nhân dân nhiều tổn thất về người và của. Nhìn chung, trong quá trình mở rộng chiến tranh xâm lược ở Nam Bộ, các tuyến đường giao thông thủy, bộ là nơi có vai trò hết sức quan trọng đối với quân Pháp. Đó cũng là một trong những mặt hoạt động trọng tâm của dân quân Nam Bộ.

Tháng 3-1951, Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương Đảng lần thứ nhất (khóa II) họp, quyết định thành lập Trung ương Cục miền Nam. Sau khi thành lập, nhằm tạo cho mỗi tỉnh có vùng căn cứ đứng chân và bàn đạp tương đối rộng, có hành lang liên hoàn có thể cơ động được lực lượng, đồng thời tạo điều kiện giành lại thế chủ động cho từng khu cũng như cho cả Nam Bộ, thực hiện chủ trương của Trung ương Cục miền Nam, Ủy ban Kháng chiến Hành chính Nam Bộ ra Nghị định số 252/NĐ-51, giải thể ba Khu 7, 8 và 9; sáp nhập 20 tỉnh của Nam Bộ thành 11 tỉnh ghép, chia Nam Bộ thành hai Phân liên khu (lấy sông Tiền làm ranh giới) và Đặc khu Sài Gòn - Chợ Lớn. *Phân Liên khu miền Đông* gồm 5 tỉnh (11 tỉnh cũ): Gia Định Ninh (gồm Gia Định và Tây Ninh), Thủ

Biên (gồm Thủ Dầu Một và Biên Hòa), Bà Chợ (gồm Bà Rịa và Chợ Lớn), Mỹ Tân Gò (gồm Mỹ Tho, Tân An và Gò Công) và Long Châu Sa (gồm Long Châu Tiền, Sa Đéc). *Phân Liên khu miền Tây* gồm 6 tỉnh (9 tỉnh cũ): Bến Tre, Vĩnh Trà (gồm Vĩnh Long, Trà Vinh), Cần Thơ (gồm Cần Thơ và một phần Rạch Giá), Sóc Trăng, Bạc Liêu, Long Châu Hà (gồm Long Châu Hậu và Hà Tiên) (16).

Sau khi chia tách Nam Bộ thành 2 Phân Liên khu, quán triệt sự lãnh đạo, chỉ đạo của Trung ương Cục, Bộ Tư lệnh Phân Liên khu miền Đông và Bộ Tư lệnh Phân Liên khu miền Tây, dân quân các tỉnh, thành ở Nam Bộ cùng với các mặt hoạt động khác tiếp tục đẩy mạnh hoạt động đánh phá giao thông nhằm ngăn cản việc chi viện lực lượng hỗ trợ lẫn nhau giữa các vùng, miền cũng như ngăn cản việc thực dân Pháp đem người và của từ Nam Bộ ra chi viện cho chiến trường Trung Bộ và Bắc Bộ.

Ở Phân Liên khu miền Đông, nổi bật là tại Thủ Biên, từ năm 1951, lực lượng dân quân phối hợp với bộ đội địa phương và quần chúng nhân dân đánh địch trên đường số 1, 2, 13, 20 và đường sắt Sài Gòn - Lộc Ninh. Tại Mỹ Tân Gò, các đơn vị dân quân liên tỉnh đánh phá giao thông trên Đường 16 và dọc sông Tiền, sông Vàm Cỏ. Những hoạt động liên tục của dân quân làm cho các cuộc hành quân càn quét của địch gặp nhiều khó khăn, đặc biệt là trong di chuyển cơ động lực lượng hỗ trợ, ứng cứu cho nhau.

Cùng với Phân Liên khu miền Đông, ở các tỉnh Phân Liên khu miền Tây, hoạt động đánh phá giao thông được đẩy mạnh, các quận lộ, hương lộ do vùng ta kiểm soát đã bị phá đứt không cho xe chạy. Ở Cần Thơ, năm 1952, dân quân du kích phá đường, phá cầu, làm đứt từng đoạn đường, đào thành chiến hào như từ Kinh Cù (xã Hòa An) đến chợ Long Mỹ; từ ngã ba Vĩnh

Tường đến Cái Nhum (xã Vị Thanh), tạo thuận lợi cho bộ đội chủ lực, bộ đội địa phương tác chiến. Tuy nhiên, việc phá hoại cầu, đường giao thông chiến lược hiệu quả chưa cao hoặc chưa gây khó khăn lớn cho địch; chủ yếu là do trình độ tác chiến và thiếu vũ khí trang bị cho dân quân du kích.

Sang năm 1953, chiến trường có nhiều diễn biến mới có lợi cho kháng chiến. Thực dân Pháp ở thế bị động do phải đưa lực lượng ở Nam Bộ ra chi viện cho chiến trường Trung và Bắc Bộ, các đơn vị tinh nhuệ của địch phần lớn được rút đi; số quân viễn chinh Pháp giảm xuống rõ rệt. Để bù vào sự thiếu hụt, chính phủ Bảo Đại ban hành lệnh động viên, ra sức bắt lính, xây dựng gấp rút các đơn vị ngụy quân. Với lực lượng còn lại rất mỏng, địch tập trung vào củng cố các đô thị và các nơi trọng yếu gần vùng căn cứ kháng chiến.

Thừa thế thắng lợi trên các chiến trường chính, ở Nam Bộ, hoạt động đánh phá giao thông của dân quân được đẩy mạnh. Trên các tuyến giao thông thủy, bộ, lực lượng dân quân cùng các đội chuyên môn liên hợp đánh phá tàu bè, cơ giới, chặn các đường giao thông chiến lược số 1, 13, 14 và các đường xe lửa Sài Gòn - Phan Thiết, Sài Gòn - Lộc Ninh, nơi địch ém quân và vũ khí, đạn dược tiếp viện cho chiến trường Nam Trung Bộ, Tây Nguyên và Lào... Hoạt động đánh phá giao thông địch ở Nam Bộ đầu năm 1953 đã làm cho thực dân Pháp bị động trong việc điều quân cho các chiến trường để đối phó với hoạt động mạnh mẽ của bộ đội.

Năm 1953, Tỉnh ủy Gia Định, Tây Ninh chỉ đạo thi đua phát triển du kích chiến tranh do Phân Liên khu ủy miền Đông phát động, song song với đợt thi đua giành giải thưởng luân lưu "Quyết chiến, quyết thắng" của Chủ tịch Hồ Chí Minh phát động từ ngày 3-3 đến ngày 19-8-1953 có ý

nghĩa quyết định đưa phong trào nhân dân, bộ đội tiến lên chiến đấu với địch đến cao độ của giai đoạn “cầm cự” chuyển mạnh sang “tổng phản công”. Thực hiện sự chỉ đạo của Tỉnh ủy về phong trào thi đua phát triển du kích chiến tranh, Tiểu đoàn 306 của tỉnh Gia Định, Tây Ninh tích cực hỗ trợ bộ đội địa phương và dân quân du kích đẩy mạnh hoạt động. Nổi bật là Đại đội địa phương huyện Châu Thành (C40) mở rộng hoạt động lấn chiếm, tiến lên đánh giao thông hào. Dân quân du kích các xã Thái Bình, Thanh Điền kết hợp với C40 liên tục đánh địch trên lộ 13 từ thị xã đến Bến Sỏi, nhất là đoạn Trảng Lớn và Tầm Long. Ngày nào cũng có từ 5 đến 7 trận đánh của dân quân du kích hoặc của Đại đội 40; xe bọc thép của địch bị diệt nhiều trên đoạn đường này; địch cho đây là “đoạn đường dẫm máu” (17). Tiếp đó, tháng 10-1953, trong khi Tỉnh ủy Gia Định, Tây Ninh triệu tập Hội nghị cán bộ kiểm điểm tình hình thực hiện sự chuyển hướng đấu tranh, dân quân tiếp tục tổ chức những trận giao thông chiến trên Đường 22 (Tây Ninh), Đường số 10 (Đức Hòa) giành thắng lợi.

Ngày 19-4-1954, Bộ Chính trị họp, ra Nghị quyết về các chiến trường toàn quốc phối hợp chặt chẽ với Mặt trận Điện Biên Phủ, trong đó nêu rõ: “Ở Điện Biên Phủ quân ta đã mở hai đợt tiến công thắng lợi; đã tiêu diệt hơn 5.000 quân địch, chiếm hầu hết những vị trí ở xung quanh và ở sát khu trung tâm tập đoàn cứ điểm của địch... Để tranh thủ tiêu diệt và tiêu hao thêm nhiều sinh lực địch hơn nữa ở các chiến trường và phối hợp chặt chẽ với mặt trận Điện Biên Phủ, các chiến trường toàn quốc phải ra sức đẩy mạnh hoạt động một cách liên tục trong một thời gian dài, và phải quán triệt phương châm “đánh nhỏ, ăn chắc”. Phải triệt để lợi dụng sơ hở và khó khăn của địch mà mở rộng chiến tranh du

kích, triệt phá những đường giao thông vận tải quan trọng và những kho tàng của địch” (18). Như vậy, trong sự chỉ đạo của Bộ Chính trị đối với các chiến trường, việc triệt phá những đường giao thông quan trọng nhằm ngăn cản sự chi viện giữa các chiến trường là nhiệm vụ hết sức quan trọng. Tư tưởng chỉ đạo này đã được Trung ương Cục, trực tiếp là Bộ Tư lệnh Phân Liên khu miền Đông, Phân Liên khu miền Tây lãnh đạo, chỉ đạo thực hiện hiệu quả.

Ở Phân Liên khu miền Đông, phối hợp với chiến trường Điện Biên Phủ, dân quân đẩy mạnh đánh phá giao thông. Sau khi mở rộng được vùng du kích, dân quân du kích tích cực cùng nhân dân phá hoại đường giao thông, cầu cống, nổi bật ở các huyện như Vàm Cỏ, Thủ Thiêm, Chợ Gạo (Mỹ Tân Gò); phá hoại đường giao thông ở Trảng Bàng, Hóc Môn, Đức Hòa Thành (Gia Định Ninh) và ở huyện Châu Thành (Thủ Biên). Đặc biệt ở Trảng Bàng, chỉ tính riêng tháng 5-1954 đã huy động tổng cộng 1.097 dân quân đi phá lộ thu nhiều kết quả (19).

Ở Phân Liên khu miền Tây, thực hiện sự chỉ đạo của Bộ Tư lệnh Phân Liên khu, Đảng bộ các tỉnh chỉ đạo đẩy mạnh đánh phá giao thông địch. Tiêu biểu như ở Sóc Trăng, sau thắng lợi của Chiến dịch Điện Biên Phủ (7-5-1954), Tỉnh ủy, Tỉnh đội chỉ đạo mở đợt hoạt động trên toàn tỉnh. Bộ đội tỉnh, huyện, dân quân du kích cùng các lực lượng địa phương đẩy mạnh tiến công, bao vây đánh chiếm từng khu vực trên các trục giao thông. Ở huyện Thạnh Trị, dân quân du kích cùng các lực lượng địa phương áp sát Đường số 4, làm chủ tuyến Nhu Gia - Phú Lộc, phía nam huyện tiếp giáp với vùng giải phóng Châu Thành, Hồng Dân, các xã Mỹ Quới, Hương Phú, Hương Quới (Vĩnh Quới), Tân Long. Tuyến đường Phú Lộc - Ngã Năm dân quân du kích hoàn toàn làm chủ. Ở huyện Long Phú, dân

quân du kích cùng lực lượng địa phương chiếm lĩnh xã Thành Thới An, Bã Xàu, làm chủ tuyến lộ Bài Xàu - Lịch Hội Thượng. ở huyện Kế Sách, dân quân du kích cùng bộ đội địa phương hoàn toàn làm chủ lộ Kế Sách - Vũng Thơm. Đến tháng 7-1954, sau khi Hiệp định Giơnevơ được ký kết (21-7-1954), quân Pháp ở nhiều đồn bốt tan rã, vùng giải phóng của tỉnh được mở rộng đến sát thị xã, thị trấn và ven các trục đường giao thông. Nhiều tuyến giao thông thủy, bộ bị cắt đứt. Các vùng giải phóng toàn tỉnh Sóc Trăng được nối liền.

Có thể khẳng định, tuy các trận đánh phá giao thông không diễn ra liên tiếp như giai đoạn 1945-1950, nhưng từ năm 1951 đến năm 1954, phối hợp với các lực lượng, hoạt động đánh phá giao thông của dân quân Nam Bộ tiếp tục được duy trì và phát triển. Mặc dù giữa Phân Liên khu miền Đông và Phân Liên khu miền Tây trong từng thời điểm âm mưu, thủ đoạn của thực dân Pháp trong thực hiện các kế hoạch quân sự có khác nhau; việc hành quân càn quét lấn chiếm và hỗ trợ giữa các chiến trường không diễn ra thường xuyên, nhưng hiệu quả đánh phá giao thông địch của lực lượng dân quân ngày càng nâng cao, thể hiện ở việc đánh đứt nhiều đoạn đường, làm gián đoạn nhiều tuyến đường hành quân quan trọng của địch. Và nếu như trong giai đoạn 1945-1950, việc đánh phá giao thông địch của dân quân giữ vai trò phối hợp là chủ yếu thì đến những năm 1951-1954, ở nhiều tỉnh dân quân giữ vai trò chủ động, góp phần trực tiếp vào thắng lợi cuộc kháng chiến chống Pháp của nhân dân Nam Bộ.

3. Tạm kết

Đánh phá giao thông là phương thức tác chiến phổ biến trên phạm vi toàn quốc. Ở Nam Bộ, phương thức tác chiến này được dân quân phát huy mạnh mẽ trong phối

hợp với bộ đội chủ lực, bộ đội địa phương và nhân dân thực hiện, mang lại nhiều hiệu quả tích cực và gây tiếng vang lớn. Ngoài tiêu hao, tiêu diệt sinh lực và phương tiện chiến tranh của địch còn làm ách tắc giao thông, cản trở các cuộc hành quân càn quét, cản trở việc tiếp tế giải tỏa đồn bốt, sự chi viện giữa các vùng, miền cũng như ngăn cản việc quân Pháp đem nhân tài, vật lực từ Nam Bộ ra Trung Bộ và Bắc Bộ.

Đối với giao thông đường bộ, quân dân Nam Bộ phối hợp với các lực lượng quyết tâm bằng mọi cách, mọi hình thức, mọi thứ vũ khí được trang bị, tổ chức đánh phá những con đường chiến lược của địch. Hoạt động đánh phá, chia cắt giao thông địch của dân quân diễn ra với nhiều hình thức như phá lộ, phá cầu cống, bố trí chướng ngại vật ngăn chặn bước tiến của địch, có kết hợp với chất nổ, mìn, lựu đạn, điển hình là dân quân phối hợp với các lực lượng đánh sập cầu Bến Lức (đoạn Sài Gòn - Mỹ Tho, 1951) làm gián đoạn giao thông hàng tháng. Các hoạt động như phục kích nhỏ lẻ, bắn tỉa vào xe cơ giới hoặc dùng địa lôi giết nổ diệt từng xe chở cả trung đội lính địch diễn ra thường xuyên. Kết hợp đánh nhỏ lẻ, nhiều trận phục kích của bộ đội địa phương và dân quân đã diệt từng đoàn xe chở quân địch có xe thiết giáp hộ tống.

Cùng với đường bộ, đánh giao thông đường sông là mặt hoạt động đạt được nhiều thành tích của dân quân. Nếu như chiến trường sông nước tạo điều kiện cho đối phương sử dụng tàu chiến hành quân càn quét, tiếp tế, giải tỏa đồn bốt thì cũng tạo điều kiện cho dân quân Nam Bộ cùng các lực lượng đánh địch bằng thủy lôi và phá giao thông bằng đắp cản, hàn sông tiêu diệt địch và bảo vệ vùng giải phóng. Và trên thực tế, thế trận thủy lôi chiến của dân quân phối hợp với các lực lượng đã nhấn

chìm hàng chục tàu chiến, diệt gọn nhiều đơn vị địch, thu nhiều vũ khí và chiến lợi phẩm. Trong khi đó, việc đắp cản hàn sông là hình thức hoạt động độc đáo, thể hiện vai trò to lớn của dân quân phối hợp với nhân dân thực hiện. Những cản dân quân làm lúc đầu bằng cây, sau đắp thành cản đất và hình thành trên khắp các tuyến sông ở Khu 7, Khu 8, Khu 9 những năm đầu kháng chiến cũng như ở Phân Liên khu miền Đông, Phân Liên khu miền Tây và Đặc khu Sài Gòn - Chợ Lớn sau này. Có cản dài chỉ một vài trăm mét, nhưng lực bình, rác rưởi tấp lại lâu ngày làm cho địch không đủ sức phá. Đặc biệt, trong những năm 1951-1954, ở nhiều nơi thuộc Phân Liên khu miền Tây, dân quân đã ngăn sông đắp thành nhiều cản lớn, có cản dài tới 2km. Các tỉnh như Cà Mau, Cần Thơ và Bến Tre, dân quân đi đầu trong việc đắp cản ngăn sông, làm cho nhiều nơi trong suốt cuộc kháng chiến tàu địch không thể vào được vùng giải phóng cũng như tiếp tế cho các khu vực khi bị tấn công.

CHÚ THÍCH

(1). Cho tới trước tháng 2-1947, tùy từng thời điểm, từng địa phương, lực lượng vũ trang quần chúng ở cơ sở có nhiều tên gọi khác nhau như: Tự vệ, du kích, dân quân, DQTV, dân quân du kích, DQTV - du kích, du kích địa phương... Ngày 19-2-1947, Bộ Quốc phòng - Tổng Chỉ huy ban hành Thông tư số 33TL/DB "Về tổ chức dân quân", nêu rõ: Tất cả các tổ chức vũ trang của dân chúng, ngoài Quân đội quốc gia đều lấy tên là "Dân quân Việt Nam". Dân quân Việt Nam gồm hai hạng là DQTV và đội du kích địa phương. *DQTV* có nhiệm vụ canh gác phòng gian trong địa phương, ngoài ra phụ trách việc vận tải, tiếp tế, phá hoại, tải thương, do thám... để giúp đỡ Quân đội quốc gia hay dân quân du kích địa phương. *Đội du kích địa phương* có nhiệm vụ chiến đấu

Tóm lại, đánh phá giao thông là một trong những nét nổi bật của chiến tranh du kích Nam Bộ trong kháng chiến chống thực dân Pháp. Trên mặt trận này, dân quân Nam Bộ giữ vai trò quan trọng, là lực lượng thường xuyên, chủ chốt đánh phá giao thông cả đường bộ và đường sông. Hiệu quả đánh phá giao thông địch thể hiện trong nhiều trận đánh nhỏ lẻ, trong phối hợp với bộ đội chủ lực, bộ đội địa phương ở nhiều trận lớn hay những chiến dịch diễn ra trên địa bàn. Kết quả nổi bật trong đánh phá giao thông của dân quân Nam Bộ là đã góp phần ngăn cản sự chi viện giữa các vùng, miền ở Nam Bộ cũng như từ Nam Bộ ra Trung Bộ và Bắc Bộ của thực dân Pháp, qua đó thực hiện được yêu cầu của Trung ương Đảng giao cho chiến trường Nam Bộ, trực tiếp góp phần vào thắng lợi của cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp ở Nam Bộ và để lại nhiều kinh nghiệm quý báu đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc thời kỳ mới.

bảo vệ làng mạc, tài sản và tính mạng của nhân dân. Hoặc đơn độc tác chiến, phá hoại đường sá, cầu cống, điện thoại, điện tín, kho tàng của địch, quấy rối địch, tiêu diệt từng bộ phận nhỏ của địch...; hoặc phối hợp với bộ đội để tác chiến hay bổ sung cho bộ đội (Bộ Quốc phòng, *Thông tư về tổ chức dân quân ngày 19-2-1947*, Số ký hiệu TW/858, Tài liệu lưu tại Viện Lịch sử quân sự). Ngày 7-4-1949, Chủ tịch Hồ Chí Minh ra Sắc lệnh tổ chức bộ đội địa phương. Sắc lệnh quy định rõ Quân đội quốc gia Việt Nam có hai phần: quân đội chính quy và quân địa phương. Thi hành Sắc lệnh này, ngày 7-7-1949, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng - Tổng Tư lệnh ban hành Nghị định số 103/NQQ về "Tổ chức bộ đội địa phương" và Thông tư số 46/TT quy định nhiệm vụ của cơ

quan các cấp, các ngành đối với việc xây dựng bộ đội địa phương. Nghị định quy định tổ chức của dân quân, nêu rõ: Bộ phận trước đây gọi là “dân quân tự vệ” nay gọi là “dân quân”; những đội gương mẫu gọi là “dân quân du kích”. Dân quân được tổ chức rộng rãi để chuẩn bị cho tất cả công dân thi hành nghĩa vụ tòng quân. Dân quân du kích nằm trong tổ chức dân quân, sinh hoạt trong tổ chức dân quân. Từ đây đến hết cuộc kháng chiến chống Pháp, khái niệm dân quân được dùng để chỉ tất cả các lực lượng vũ trang quần chúng cơ sở. Tuy nhiên, ở Nam Bộ, khi chỉ những đội dân quân tiêu biểu thì có tên gọi riêng là “dân quân du kích”, “dân quân du kích mật”, “dân quân du kích tại nghiệp”... (Bộ Quốc phòng, *Nghị định số 103/NQQ về tổ chức bộ đội địa phương*, Hồ sơ số 209, Phòng Bộ Quốc phòng, Tài liệu lưu tại Trung tâm Lưu trữ Bộ Quốc phòng).

(2), (3). Hội đồng Chỉ đạo biên soạn Lịch sử Nam Bộ kháng chiến, *Biên niên sự kiện Lịch sử Nam Bộ kháng chiến (1945-1975)*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2011, tr.49-50, 49-50.

(4). Đảng Cộng sản Việt Nam, *Văn kiện Đảng toàn tập*, tập 8, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2000, tr.156.

(5). Ban Tuyên giáo Tỉnh ủy Kiên Giang, *Kiên Giang kháng chiến chống Pháp (1930-1954)*, Nxb. Hồng Đức, Hà Nội, 2015, tr.202.

(6), (7). Bộ Quốc phòng, Viện Lịch sử quân sự Việt Nam, *Lịch sử đấu tranh chống phá càn quét, bình định trong cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp (1945-1954)*, tập 1 (1945-1950), Nxb. Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 2021, tr.78-79, 160.

(8). Xứ ủy Nam Bộ, *Tình hình hoạt động địch - ta của Khu 7, 8, 9 từ 1945 đến tháng 6-1949*, Tài liệu lưu tại Viện Lịch sử quân sự.

(9). Đại tướng Võ Nguyên Giáp chỉ đạo chiến tranh du kích, Bộ Tổng Tham mưu xuất bản năm 1963, tr.56.

(10). Khu 9, *Báo cáo tại Hội nghị ngày 20-12-1949*, Tài liệu lưu tại Phòng Khoa học quân sự Quân khu 9.

(11). Tỉnh Đảng bộ Cần Thơ, *Báo cáo về dân quân năm 1949*, Tài liệu lưu tại Phòng Khoa học quân sự Quân khu 9.

(12). Bộ Quốc phòng, Viện Lịch sử Quân sự Việt Nam, *Lịch sử đấu tranh chống phá càn quét, bình định trong cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp (1945-1954)*, tập 1 (1945-1950), Nxb. Quân đội Nhân dân, Hà Nội, 2021, tr. 239-240.

(13). Đảng ủy, Bộ chỉ huy quân sự tỉnh Sóc Trăng, *Lịch sử 30 năm kháng chiến của lực lượng vũ trang tỉnh Sóc Trăng (1945-1975)*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2013, tr.92-94.

(14). Lực lượng tham gia Chiến dịch là hai tiểu đoàn chủ lực của Khu là 403 và 404; 3 đại đội bộ đội địa phương của Long Châu Hậu là 1084, 1095 và 2004, Biệt động đội 304, 1 tiểu đoàn Itxarác (Campuchia), 2 trung đội dân quân tập trung của Tịnh Biên và Tri Tôn cùng các đơn vị dân quân du kích các xã trong vùng.

(15). Đảng ủy - Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh An Giang, *Lực lượng vũ trang nhân dân An Giang 30 năm kháng chiến (1945-1975)*, tập 1 (1945-1954), An Giang, 2001, tr.142-143.

(16). Hội đồng chỉ đạo biên soạn Lịch sử Nam Bộ kháng chiến, *Lịch sử Nam Bộ kháng chiến*, tập 1 (1945-1954), Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội, 2010, tr.454-455.

(17). Đảng bộ quân sự tỉnh Tây Ninh, *Lịch sử Đảng bộ quân sự tỉnh Tây Ninh (1945-2010)*, Nxb. Quân đội nhân dân, Hà Nội, 2016, tr.58.

(18). *Văn kiện quân sự của Đảng*, tập 3, Nxb. Quân đội nhân dân, Hà Nội, 1977, tr.694-695.

(19). *Tình hình dân quân du kích 6 tháng đầu năm 1954*, Tài liệu lưu tại Phòng Khoa học quân sự Quân khu 7.