

XE ĐẠP THỜ - BÀI TOÁN CHO CÔNG TÁC HẬU CẦN TRONG CHIẾN DỊCH ĐIỆN BIÊN PHỦ NĂM 1954

Nhận bài:

05 – 09 – 2015

Chấp nhận đăng:

30 – 11 – 2015

<http://jshe.ued.udn.vn/>

Nguyễn Mạnh Hồng

Tóm tắt: Trong Chiến dịch Điện Biên Phủ năm 1954, khi Đại tướng Võ Nguyên Giáp cùng Bộ Chỉ huy Chiến dịch quyết định chuyển từ phương án “đánh nhanh thắng nhanh”, sang “đánh chắc, tiến chắc” thì vấn đề đặt ra là phải giải quyết được bài toán hậu cần. Với tinh thần “tất cả để đánh thắng thực dân Pháp”, ta đã huy động các phương tiện vận tải từ hiện đại đến thô sơ phục vụ chiến dịch. Việc đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về hậu cần đã góp phần quan trọng vào chiến thắng. Bài viết dưới đây trình bày về xe đạp thờ - một phương tiện vận tải thô sơ nhưng đầy hiệu quả của bộ đội và dân công Việt Nam phục vụ cho Chiến dịch Điện Biên Phủ.

Từ khóa: chiến sĩ; dân công; hậu cần; xe đạp thờ; Điện Biên Phủ.

1. Đặt vấn đề

Cuộc kháng chiến chống Pháp của dân tộc Việt Nam đã kết thúc cách đây hơn 60 năm. Những binh lính Pháp tham gia Chiến dịch Điện Biên Phủ năm 1954 sẽ khó có thể quên được thất bại của mình trước đất nước Việt Nam nhỏ bé và kì lạ. Khi nói về chiến thắng Điện Biên Phủ, các nhà nghiên cứu đã chỉ ra nhiều nguyên nhân và khẳng định nguyên nhân cơ bản nhất làm nên chiến thắng vĩ đại đó chính là đường lối chính trị và quân sự đúng đắn của Đảng Lao động Việt Nam, sự quả cảm, bất khuất của quân đội nhân dân Việt Nam và tài năng của những người lãnh đạo - đã biết khơi dậy các nguồn lực của dân tộc, tạo nên sức mạnh to lớn để giành thắng lợi trong một trận “quyết chiến chiến lược”. Thắng lợi của Chiến dịch Điện Biên Phủ còn là thắng lợi của việc sử dụng những chiếc xe đạp thô sơ trong công tác hậu cần cho chiến dịch.

2. Nội dung

2.1. Từ “đánh nhanh, thắng nhanh” chuyển sang “đánh chắc, tiến chắc” và bài toán hậu

cần cho chiến dịch

Cái tên Điện Biên Phủ lúc đầu không có trong kế hoạch Navarre, nhưng từ cuối năm 1953, do các cuộc tấn công của ta trong Đông - Xuân 1953-1954, Điện Biên Phủ đã trở thành “trung tâm điểm” của kế hoạch Navarre. Điện Biên Phủ là một thung lũng rộng lớn ở phía tây vùng rừng núi Tây Bắc, có lòng chảo Mường Thanh dài gần 20km, rộng từ 6 đến 8km, cách Hà Nội khoảng 300km. Thung lũng này nằm gần biên giới Việt - Lào, trên một đầu mối giao thông quan trọng. Theo đánh giá của Navarre và nhiều nhà quân sự Pháp – Mỹ thì Điện Biên Phủ ở vào một vị trí chiến lược quan trọng chẳng những đối với chiến trường Đông Dương mà còn đối với cả Đông Nam Á.

Điện Biên Phủ được Pháp xây dựng thành tập đoàn cứ điểm mạnh nhất ở Đông Dương. Lực lượng Pháp ở đây lúc đông nhất là 16.200 tên do tướng De Castries chỉ huy. Lực lượng của Pháp ở Điện Biên Phủ được bố trí thành một hệ thống phòng ngự mạnh gồm 49 cứ điểm, các cụm cứ điểm đề kháng có khả năng hỗ trợ cho nhau khi bị đối phương tấn công. Điện Biên Phủ được chính Tổng chỉ huy quân đội Pháp ở Đông Dương Navarre đánh giá là căn cứ lực lượng, không quân tốt nhất ở miền Bắc Đông Dương khi đó.

Tại mặt trận Điện Biên Phủ, người Pháp luôn tự tin đến mức ngạo mạn rằng đây là “pháo đài bất khả xâm

* Liên hệ tác giả

Nguyễn Mạnh Hồng

Trường Đại học Sư phạm, Đại học Đà Nẵng

Email: nmhong@dce.udn.vn

phạm”. Bộ chỉ huy Pháp tính toán rằng, Điện Biên Phủ cách Hà Nội, cách các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ và Thanh Hóa từ 300 đến 500km đường chim bay, chỉ có Quốc lộ số 6 từ Hà Nội đi qua Hòa Bình, Sơn La lên, thì việc Việt Minh bảo đảm vũ khí, đạn dược, hậu cần, lương thực, thuốc men cho hàng vạn người chiến đấu trong một thời gian dài là rất khó, nếu không nói là không thể thực hiện được. Thực tế chiến dịch cho thấy Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã làm được điều mà đối phương coi là không thể nếu thiếu phương tiện vận chuyển hiện đại: hàng vạn tấn vật chất đã được các phương tiện thô sơ vận chuyển tới khu vực tương như bất khả xâm phạm, để sau đó các cuộc tấn công của chủ lực Việt Minh đã khiến một tập đoàn cứ điểm hùng mạnh chết lạng giữa núi rừng Tây Bắc.

Có những bước ngoặt của một trận chiến được quyết định trong một khoảnh khắc, với trận Điện Biên Phủ bước ngoặt quan trọng đó xảy ra khi Đại tướng Võ Nguyên Giáp cùng Bộ Chỉ huy Chiến dịch quyết định chuyển từ phương án “đánh nhanh thắng nhanh” sang “đánh chắc, tiến chắc”. Chọn cách “đánh chắc, tiến chắc” ta có thể tập trung tuyệt đối ưu thế binh lực, hỏa lực bảo đảm chắc thắng cho từng cuộc chiến đấu. Chọn cách “đánh chắc, tiến chắc”, chúng ta muốn đánh lúc nào thì đánh, muốn đánh nơi nào thì đánh, lúc nào chuẩn bị đầy đủ và chắc thắng thì đánh, không chắc thắng thì không đánh.

Theo phương án “*Lúc đầu thời gian nổ súng được quyết định là 17h00’ ngày 25-1-1954, sở dĩ ta quyết định như vậy là vì Pháp mới đặt chân tới Điện Biên Phủ, chưa kịp triển khai các công trình phòng thủ, lực lượng của ta đông, tinh thần quyết chiến quyết thắng cao*” [7, tr.77]. Quyết định ban đầu của ta đã được Đại tướng Vi Quốc Thanh – Trưởng đoàn Cố vấn quân sự Trung Quốc tại Việt Nam đồng ý với phương án tấn công ngay khi Pháp mới tới Điện Biên Phủ. Ông khuyên ta là: “*Nếu không đánh sớm, nay mai địch tăng cường thêm quân và củng cố công sự thì cuối cùng không còn điều kiện công kích quân địch nữa*” [7, tr.69].

Mọi công việc chuẩn bị về tinh thần và vật chất cho trận đánh được triển khai theo phương án “đánh nhanh, thắng nhanh”. Tuy nhiên trước ngày nổ súng, Đại tướng Võ Nguyên Giáp nhận thấy địch không ngừng củng cố công sự ngày càng vững chắc, trong khi việc kéo pháo của ta vào trận địa đang gặp khó khăn vì pháo nặng, đường dốc, không kịp thời gian như kế hoạch dự kiến.

Suốt 11 ngày đêm suy nghĩ, tính toán, theo dõi tình hình, Đại tướng Võ Nguyên Giáp thấy địch ngày càng tăng cường lực lượng, ra sức củng cố trận địa và những khó khăn của ta chưa có cách khắc phục. Sau nhiều trăn trở, cân nhắc, cuối cùng Đại tướng đi đến kết luận đánh theo cách này nhất định thất bại và quyết định phải chuyển sang phương châm “đánh chắc, tiến chắc”.

Điện Biên Phủ là trận đánh duy nhất trong kháng chiến cả ta và Pháp chủ động chọn địa điểm, đặt tất cả tinh hoa của mình vào trận đánh. Thành hay bại của cả cuộc chiến về chính trị, quân sự ngoại giao phụ thuộc phần lớn vào trận này. Cũng tại đây, người Pháp đã mắc sai lầm cả về chiến thuật và chiến lược. Sai lầm đó bắt nguồn từ việc đánh giá sai sức mạnh của đối phương và quan trọng nhất, đã không thể hình dung hết những điều mà dân tộc Việt Nam có thể làm vì đất nước mình. Từ bỏ phương án “đánh nhanh thắng nhanh”, cũng đồng nghĩa với việc phải giải quyết cho được bài toán hậu cần cho chiến dịch.

Trong lịch sử, nhân dân ta đã sử dụng thành công các phương tiện thô sơ như thuyền, bè, trâu, ngựa... để vận chuyển hậu cần làm nên những chiến thắng lẫy lừng. Trong Chiến dịch Điện Biên Phủ năm 1954, những chiếc xe đạp mảnh mai vốn được người Pháp sản xuất ra để làm phương tiện đi lại, nhưng khi mang sang Việt Nam đã được cải tiến, gia công lại để trở thành những chiếc xe đạp thồ - một phương tiện vận tải “thần thánh”. Xe đạp thồ cùng những nỗ lực phi thường của hậu phương đã giải quyết được bài toán hắc búa nhất về hậu cần cho trận đánh lịch sử Điện Biên Phủ.

2.2. Xe đạp thồ - cầu nối hậu phương với tiền tuyến

Muốn thắng Pháp tại Điện Biên Phủ, chúng ta không chỉ dựa vào tinh thần chiến đấu của binh sĩ, vào tài nghệ lãnh đạo của người chỉ huy, mà còn cần có lương thực, thuốc men và hàng loạt các nhu yếu phẩm khác. Bằng cách nào để bảo đảm về mặt hậu cần cho 56.000 bộ đội chủ lực và hàng vạn dân công chiến đấu xa hậu phương từ 500 đến 700km trước sự kiểm soát, tấn công của máy bay địch và bao vây núi đèo hiểm trở của Tây Bắc? Khi chuyển phương án từ “đánh nhanh, thắng nhanh” sang “đánh chắc, tiến chắc”, Đại tướng Võ Nguyên Giáp và Bộ Chỉ huy đã xác định cần phải huy động tối đa khí tài vật lực cho chiến dịch. Nếu khắc phục được bài toán hậu cần, chính những khó khăn này

sẽ trở thành chìa khóa, tạo nên yếu tố bất ngờ dẫn đến chiến thắng.

Kể từ cuối tháng 1-1954, vấn đề chiến thuật và vấn đề hậu cần gắn bó chặt với nhau. Vây hãm địch dài ngày làm nảy sinh những khó khăn mới rất lớn về tiếp tế lương thực, thực phẩm và đạn dược. “Đánh chắc, tiến chắc” có nghĩa là chiến dịch sẽ diễn ra trong một thời gian tương đối dài ngày, và như vậy vấn đề mang tính sống còn cho các cuộc chiến đấu là công tác đảm bảo hậu cần. Là vị tổng tư lệnh của chiến dịch, Tướng Giáp có một niềm tin khác thường là cả dân tộc sẽ tìm ra giải pháp để giải quyết vấn đề này.

Giải pháp “cả dân tộc” được tiến hành thông qua việc động viên sức người, sức của từ hậu phương. Trong Chiến dịch Điện Biên Phủ, ta đã “*huy động được 25.000 tấn gạo, 907 tấn thịt, 917 tấn thực phẩm khác*” [1, tr.78]. Để đưa tất cả tới được mặt trận, ngoài một ít ô tô, xe trâu, thuyền thì có một loại phương tiện đã trở nên thần thánh – xe đạp thồ. Xe đạp thồ là loại xe đạp được cải tiến, gia cố để thồ hàng hóa, nhu yếu phẩm và những vật dụng khác phục vụ cho cuộc chiến. Dưới bàn tay đầy sáng tạo của nhân dân Việt Nam, xe đạp thồ trở thành biểu trưng cho sự nối liền không thể cắt đứt giữa hậu phương và tiền tuyến, là một trong những phương tiện vận chuyển quan trọng trong chống Pháp và cả chống Mỹ sau này “*Trong chiến dịch Điện Biên Phủ, bộ đội và dân công ta đã sử dụng hơn 21.000 chiếc xe đạp thồ, được gọi với tên là “binh chủng xe đạp thồ”, hoạt động trên suốt chiều dài gần 1.500km*” [1, tr.176].

Xe đạp thồ là sáng tạo của Việt Minh nhưng lại là bất ngờ đối với Pháp. Người Pháp đã không tính toán được và không ngờ rằng trên con đường bộ duy nhất lên Điện Biên Phủ những người dân công đã vận chuyển an toàn một khối lượng lớn vật chất cho chiến dịch. Sự đảm bảo hậu cần đã góp phần quan trọng vào thành công của chiến dịch.

Lực lượng xe đạp thồ được biên chế thành từng đoàn theo địa phương, mỗi đoàn có nhiều trung đội, mỗi trung đội có từ 30-40 xe, các trung đội chia ra nhiều nhóm, mỗi nhóm khoảng 5 xe để hỗ trợ nhau khi qua đèo hoặc vượt dốc cao. Mỗi đoàn xe thồ có một xe chuyên chở phụ tùng thay thế, sửa chữa dọc đường. Mỗi chiếc xe đạp thồ có sức chở trung bình từ 50 đến 100kg, tương đương sức mang vác của 5 người, nhưng tốc độ nhanh hơn và có thể vận chuyển được các vật tư cồng

kênh, vận chuyển chất lỏng như xăng, dầu. Xe đạp thồ có thể đi được trên nhiều loại đường, nhiều loại địa hình khác nhau mà ô tô không thể đi được. Ưu điểm của loại phương tiện này là không cần nhiên liệu, dễ sửa chữa, dễ nguy trang, dễ sử dụng, có thể đi lẻ hoặc đi thành đoàn trong điều kiện thời tiết không thuận lợi.

Để có thể thồ được khối lượng lớn, từ một chiếc xe đạp, dân công, bộ đội buộc thêm vào ghi đông một đoạn tre nhỏ, dài khoảng một mét gọi là “tay ngại” để điều khiển xe; buộc vào trục yên xe một đoạn tre cao hơn yên khoảng 50cm để cầm, vừa giữ thăng bằng xe, vừa đẩy xe. Tăng thêm độ cứng của khung xe bằng cách hàn thêm sắt, buộc thêm gỗ, dùng vải, quần áo cũ, săm xe cũ để gia cố, tăng độ bền của săm lốp. Thời gian đầu, mỗi xe thồ chỉ chở được 80 đến 100kg, sau trọng tải được tăng dần lên nhờ các sáng kiến cải tiến “gá” buộc. Hai chiếc xe thồ gá lại có thể chở được 2 thương binh nặng (nằm) và 4 thương binh nhẹ (ngồi). Các xe đạp có đèn phát điện còn được sử dụng để tạo ánh sáng phục vụ các bác sĩ phẫu thuật trong đêm. Kỷ lục vận chuyển bằng xe đạp thồ thuộc về chiến sĩ dân công Ma Văn Thắng (Đoàn Phú Thọ), có chuyến anh chở 352kg hàng.

Lúc mới chở, mỗi người chỉ thồ được 80kg hàng, sau đó động viên nhau chở được 100, 150kg, khi thồ được 200kg thì nhiều người không tin có thể nâng lên nặng hơn được nữa, vì nhiều đoạn đường khó khăn, chênh vênh trên sườn núi cao, lại phải đi trong đêm tối, đường trơn, mưa rét. Tuy nhiên, anh em vẫn bàn nhau sửa lại xe cho chắc, làm thêm giá đỡ để xe chở được nhiều hơn, đồng thời luyện cách di chuyển cho thành thạo trong từng cung đường, sẵn sàng giúp đỡ nhau khi cần thiết. Sau mỗi lần tìm cách tăng trọng tải, anh em trong đơn vị tổ chức rút kinh nghiệm. Phong trào cải tiến xe đạp thồ để tăng khối lượng vận chuyển hàng hóa ra mặt trận tạo nên khí thế thi đua hết sức mạnh mẽ trong các đoàn dân công. Kết quả là, trọng tải hàng hóa của mỗi xe đạp thồ ngày càng tăng cao.

Chiến tranh là sự thử thách lớn nhất đối với một chế độ xã hội. Kháng chiến chống Pháp là cuộc chiến tranh nhân dân, toàn dân, toàn diện. Trong khó khăn, nguy hiểm, trí tuệ của toàn dân được phát huy để vượt qua những thách thức của thực tiễn. Những cải tiến của xe đạp thồ là minh chứng sinh động cho tài năng của những con người bình thường nhưng vĩ đại.

Những đoàn xe thô từ miền Tây Thanh Hóa qua suối Rút, Mộc Châu sang Cò Nòi đến Sơn La, vượt hơn 500km xuyên rừng, lội suối, trèo đèo an toàn, bí mật đưa hàng tới đích. Chiến sĩ xe đạp thô Cao Văn Ty (thị xã Thanh Hóa) đạt kỷ lục thô từ 160kg lên 195 rồi 250 và 300kg, sau đó thường xuyên đạt 320kg một chuyến. Cứ như vậy, mỗi người cố gắng một ít, mỗi đoàn, mỗi địa phương động viên nhau cố gắng vận chuyển vượt chỉ tiêu những chiếc xe đạp thô tạo nên một dòng chảy không ngừng nghỉ cung cấp tối đa yêu cầu về lương thực, thực phẩm và các nhu yếu phẩm khác bắt chấp những trận bom dội của máy bay Pháp, bắt chấp sự khắc nghiệt của thời tiết và những hiểm trở khó lường của địa hình miền núi.

Đêm đêm dưới ánh đuốc và ngày ngày dưới các tán cây, đoàn xe thô như những đàn kiến khổng lồ kiên trì và chăm chỉ làm việc trên những con đường, đường lớn cũng như đường mòn, hàng ngàn, hàng vạn người, trai cũng như gái vận chuyển hàng hóa, tạo thành một “xã hội” thu nhỏ. Mọi sinh hoạt hàng ngày, tất cả đều được giải quyết trên cung đường vận tải. Các chiến sĩ xe đạp thô từ mọi miền quê tập trung trong đơn vị của mình, chia xẻ mọi thứ họ có và “nghiên cứu” ra những phương pháp mới để có thể chở được nhiều hàng hóa hơn, xe đi nhanh hơn, ít hỏng hóc hơn, ít bị máy bay Pháp phát hiện hơn.

Cũng có những chiến sĩ đã hy sinh, có xe thô bị bom Pháp làm nát vụn, song trong trận “quyết chiến chiến lược” với thực dân Pháp, các chiến sĩ xe đạp thô đã viết lên bản hùng ca riêng của mình, giữ vững là chiếc cầu nối hậu phương - tiền tuyến. Xã luận báo Nhân dân ngày 26-4-1954 viết: “Mỗi khi tiền tuyến cần gì, chúng ta phải trả lời: Có; không trả lời: Không; mỗi khi tiền tuyến đề ra việc gì, chúng ta phải trả lời: Làm được; không thể trả lời: Không làm được”. Với tinh thần đó, ngày ra trận là ngày hội, đường ra trận là con đường vui. Cảnh những đoàn xe đạp thô, đoàn dân công với những công việc bình thường của mình đã khiến cho không ít ký giả Phương Tây khâm phục. Trong cuốn sách “Mắt thấy ở Việt Nam”, nữ ký giả Pháp Yvon Panhinet đã vẽ lên một hình ảnh mang tính so sánh đầy ý nghĩa. Bà viết: “*Than ôi máy bay của ta lại thua đôi bò dân công của Việt Minh...*” [4, tr.92]. Câu nói có vẻ quá lời nhưng lại là sự thật, còn khi đánh giá anh em dân công thuộc “binh đoàn ngựa sắt” thì Giuyn Roa - tác giả cuốn “Trận Điện Biên Phủ” - lại nêu một nhận

xét khác: “*Tướng Navarre bị thua trận tại Điện Biên Phủ chính là thua những chiếc xe đạp thô những kiện hàng nặng 200-300kg, được điều khiển bởi những con người ăn không được no và ngủ thì nằm ngay trên những mảnh ni lông trải trên đất. Không phải các phương tiện hiện đại đánh bại tướng Navarre mà chính là trí thông minh và ý chí quyết thắng của đối phương đã quật ngã ông*” [4, tr.67].

Tinh thần đoàn kết, dám nghĩ dám đã góp phần làm nên những điều vĩ đại. Khẩu hiệu “*Tất cả cho tiền tuyến, tất cả để đánh thắng địch tại Điện Biên Phủ*” đã trở thành mệnh lệnh từ trái tim của mỗi dân công tham gia phục vụ cho chiến dịch, là sức mạnh tinh thần to lớn giúp họ vượt qua khó khăn nguy hiểm.

Nhằm ngăn chặn sự tiếp tế hậu cần của Việt Minh lên Điện Biên Phủ thông qua những đoàn xe đạp thô của lực lượng dân công, không quân Pháp đã tập trung oanh tạc những nơi xung yếu như đầu mối giao thông, những đoạn đường hiểm trở khó chữa, hệ thống cầu phà và những đoạn đường chạy qua đồi trống, bãi lầy, các đèo Pha Đin, Lũng Lô, ngã ba Cò Nòi, bến phà Tạ Khoa... đó là những mục tiêu đánh phá ác liệt cả ngày lẫn đêm của không quân Pháp. Chỉ tính riêng ở Cò Nòi, mỗi ngày máy bay Pháp đã ném xuống đây 69 tấn bom. Với khối lượng bom đạn của địch như vậy, địa hình Cò Nòi thay đổi hàng ngày. Chỉ trong hai tháng đầu năm 1954, các tổ quan sát của ta đã phải vẽ lại con đường 19 lần. Bất chấp các đợt ném bom của máy bay địch, các đoàn xe thô thoát ần, thoát hiện. Khi máy bay trinh sát của Pháp phát hiện được một đoàn xe thô và chỉ đường cho máy bay ném bom đến tiêu diệt, thì cũng chỉ trong nháy mắt các đoàn xe của ta đã tản ra, chạy vào các lùm cây khiến phi công Pháp chỉ thấy rừng rậm bạt ngàn và vô tận. Khi máy bay Pháp đi khuất, “đàn kiến” lại trở về với công việc như chưa từng có trận ném bom. Máy bay Pháp đã không tiêu diệt nổi những xe đạp thô của dân công Việt Nam, không triệt phá được nguồn tiếp tế hậu cần sáng tạo và to lớn của Việt Minh cho chiến dịch Điện Biên Phủ. Bécna Phôn trong cuốn “*Việt Minh 1945-1960*” đã viết: “*Chiến thắng Điện Biên Phủ trước hết và trên hết là những chiến thắng về tổ chức tiếp tế*” [1, tr.27]. Việt Minh đã chiến thắng Pháp tại Điện Biên Phủ bằng cách tiếp tế hậu cần mà người Pháp không ngờ tới.

Những chiếc xe đạp mảnh mai vốn là vật dụng di chuyển bình thường của người dân, thế nhưng trong Chiến dịch Điện Biên Phủ đã trở thành xe vận tải, chở

hàng vạn tấn lương thực vào chiến trường. Xe đạp thồ còn có mặt trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước (1954-1975). Trên khắp các mặt trận, trong công tác đảm bảo hậu cần cho chiến dịch, từ khu IV, khu V cho tới khu IX, Tây Nguyên... ở đâu cũng thấy các đơn vị xe đạp thồ. Ở huyện Tân Kỳ tỉnh Nghệ An đã thành lập cả một sư đoàn xe thồ do Bí thư Huyện ủy làm “sư trưởng”. Sư đoàn được tổ chức cứ một xã là một đại đội, dưới đại đội là trung đội, tiểu đội, 1.500 chiến sĩ dân công vốn là nông dân cày ruộng, cả đời chưa một lần đạp xe đạp, thế mà họ đã luyện tập để nhanh chóng làm chủ được chiếc xe đạp chở hai đến ba tạ hàng đi cả trăm cây số. Ở Sông Bé, có một đơn vị xe đạp thồ của 22 nữ dân công hoạt động từ năm 1967 đến năm 1971, vượt qua bom đạn và muôn vàn khó khăn thiếu thốn, đã đưa từ hỏa tuyến về phía sau hàng trăm thương binh và hàng ngàn tấn vũ khí, lương thực cho chiến trường. Xe đạp thồ có mặt tại những địa điểm gian nan và nguy hiểm nhất góp phần làm nên thắng lợi của dân tộc trong kháng chiến chống Mỹ.

3. Kết luận

Chiếc xe đạp thồ trong Chiến dịch Điện Biên từng khiến cả thế giới kinh ngạc là một biểu tượng sống của sự sáng tạo, sức mạnh của chiến tranh nhân dân, toàn dân, toàn diện. Đội quân xe đạp thồ xuất hiện ở Điện Biên là

một sự kỳ diệu chưa từng có trong lịch sử chiến tranh, không chỉ ở Việt Nam mà cả lịch sử chiến tranh thế giới. Bài học về phát huy sức mạnh của toàn dân tộc tiếp tục được phát huy, phát triển trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước và còn nguyên giá trị thực tiễn cũng như lý luận trong công cuộc xây dựng và bảo vệ Tổ quốc hiện nay. Đội quân xe đạp thồ là minh chứng sinh động cho tinh thần và ý chí quyết tâm chiến đấu giành và bảo vệ độc lập tự do của nhân dân Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

- [1] Bộ Quốc phòng – Tổng cục Hậu cần (2004), Công tác bảo đảm hậu cần trong chiến dịch Điện Biên Phủ, bài học kinh nghiệm và thực tiễn, NXB QĐND.
- [2] Đại tướng Võ Nguyên Giáp (2004), Điện Biên Phủ, NXB QĐND.
- [3] Đỗ Thiện, Đinh Kim Khánh (1984), Tiếng sấm Điện Biên, NXB QĐND.
- [4] Mạc Văn Trọng (1994), Điện Biên Phủ nhìn từ phía bên kia, NXB QĐND.
- [5] Nguyễn Phương Nam (2004), Những viên tướng ngã ngựa, NXB Lao động.
- [6] Phạm Gia Đức (1994), Điện Biên Phủ, Mốc vàng thời đại, NXB QĐND.
- [7] Võ Nguyên Giáp (2004), Điện Biên Phủ - điểm hẹn lịch sử, NXB Kim Đồng.

PACK BIKES – A SOLUTION TO THE LOGISLIC PROBLEM IN THE 1954 BATTLE OF DIEN BIEN PHU

Abstract: During the battle of Dien Bien Phu in 1954, when General Vo Nguyen Giap and the headquarters decided to shift their plan from “Speedy Attack, Quick Victory” to “Persistent Attack, Steady Advance”, it was crucial to solve the logistic problem. With the spirit “all to defeat the French colonialists”, all motorized and non-motorized transport means were deployed to serve the battle. The fact that the logistic requirements were sufficiently met made an important contribution to the final victory of the battle. This paper is to focus on the pack bike – a very effective non-motorized vehicle used by Vietnamese soldiers and public workers to serve the Dien Bien Phu campaign.

Key words: soldiers; public workers; logistic; pack bikes; Dien Bien Phu