

BINH ĐOÀN 12
VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ

LỊCH SỬ
VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ
(25/11/1965- 25/11/2010)

NHÀ XUẤT BẢN QUÂN ĐỘI NHÂN DÂN
Hà Nội - 2010

CHỈ ĐẠO NỘI DUNG

- Thường vụ Đảng uỷ - Bộ tư lệnh Binh đoàn 12**
- Đảng uỷ, Chỉ huy Viện khảo sát thiết kế**

CHỈ ĐẠO BIÊN SOẠN

Đại tá Nguyễn Phi Tiến - Phó bí thư Đảng uỷ - Viện trưởng
Đại tá Nguyễn Thế Phúc - Bí thư Đảng uỷ - Phó viện trưởng

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Phòng Chính trị Viện Khảo sát thiết kế

Lời giới thiệu

Trải qua 45 năm chiến đấu xây dựng và phát triển, Viện khảo sát thiết kế - Binh đoàn 12 đã đi qua bao tháng ngày gian nan vất vả, nhưng đã lập thành tích to lớn, góp phần xứng đáng vào thành tích chung của đoàn 559 - Bộ đội Trường Sơn Anh hùng. Những thành tích của Viện Khảo sát thiết kế đã cùng toàn Đảng, toàn quân và toàn dân ta hoàn thành sự nghiệp chống Mỹ cứu nước, giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất Tổ quốc, đưa cả nước ta tiến lên chủ nghĩa xã hội, tiến hành công cuộc xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa trong thời kỳ mới.

45 năm xây dựng, trưởng thành, máu xương, mồ hôi, tâm sức nghị lực và trí tuệ của các thế hệ cán bộ, chiến sĩ khảo sát thiết kế bộ đội Trường Sơn vun đắp lên truyền thống vẻ vang của đơn vị, đã từng luồn rừng mở lối khảo sát, thiết kế các tuyến đường vận chuyển chiến lược Trường Sơn - Đường Hồ Chí Minh.

Phát huy những thành tích của những năm kháng chiến chống Mỹ cứu nước và quán triệt sâu sắc đường lối cách mạng của Đảng trong thời kỳ mới thực hiện hai nhiệm vụ chiến lược xây dựng và bảo vệ tổ quốc, các lực lượng khảo sát thiết kế bộ đội Trường Sơn năm xưa lại tiếp tục lên đường với hành trang mới làm nhiệm vụ khảo sát thiết kế mở đường trên mọi miền của tổ quốc, thực hiện nhiệm vụ xây dựng kinh tế và quốc phòng. Chỉ trong một thời gian ngắn, cùng các lực lượng trên tuyến biên giới phía Bắc, cán bộ chiến sĩ của đơn vị đã khảo sát thiết kế được tuyến đường dài gần 1000km nối liền từ Tây sang Đông Bắc Tổ quốc mang tên đường quốc lộ 279, tạo điều kiện thuận lợi phục vụ đời sống nhân dân các dân tộc phía Bắc và nhiệm vụ quốc phòng an ninh bảo vệ độc lập chủ quyền vùng biên cương của Tổ quốc.

Trong những năm đổi mới đất nước, trong điều kiện của kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, lực lượng khảo sát thiết kế thực hiện nhiệm vụ kinh tế quốc phòng an ninh. Trong khó khăn của cơ chế kinh tế mới - cơ chế hạch toán kinh doanh, Viện khảo sát thiết kế đã tích cực chủ động, dám nghĩ dám làm phát huy tiềm năng thế mạnh của đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật đông đảo và các trang thiết bị hiện có. Tổ chức lại mô hình sản xuất và học hỏi kinh nghiệm của các đơn vị bạn. Chính vì vậy kết quả sản xuất kinh doanh của viện Khảo sát thiết kế liên tục phát triển, từng bước ổn định và đứng vững, khẳng định vị trí, vai trò của một doanh nghiệp quân đội trong cơ chế thị trường.

Ghi nhận công lao đóng góp của cán bộ, chiến sĩ khảo sát thiết kế trên từng chặng đường xây dựng và phát triển Đảng, Nhà nước, bộ Quốc phòng và Binh đoàn 12 đã dành cho tập thể và cá nhân của Viện nhiều Huân huy chương các loại, đặc biệt Đại đội 1 khảo sát Công binh, đơn vị tiên thân của Viện Khảo sát thiết kế đã được tuyên dương danh hiệu Đơn vị anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân (năm 1976).

Tái hiện những năm tháng đầy gian khổ hy sinh nhưng rất hào hùng oanh liệt trên từng chặng đường xây dựng và phát triển hơn bốn thập kỉ qua là nguyện vọng của các thế hệ cán bộ, chiến sĩ đã từng chiến đấu, công tác trong đội hình Viện khảo sát thiết kế. Đáp ứng nguyện vọng chính đáng đó; Đảng uỷ, Chỉ huy Viện khảo sát thiết kế tổ chức biên soạn cuốn lịch sử “Viện khảo sát thiết kế 45 năm chiến đấu xây dựng và phát triển (1965- 2010).

Tái hiện đầy đủ và trung thực của đơn vị là mong muốn và trách nhiệm của những người tham gia biên soạn công trình. Nhưng vì điều kiện thời gian đã lùi quá xa, khi mà đơn vị phải thường xuyên cơ động trên khắp mọi miền của Tổ quốc tài liệu thành văn không lưu giữ được nhiều nên giữa mong ước và chất lượng cuốn lịch sử của Viện còn có khoảng cách là điều khó tránh khỏi. Chính vì vậy Đảng uỷ, Chỉ huy Viện khảo sát thiết kế rất mong nhận được sự đóng góp của các đồng chí đã và đang công tác tại Viện để khi có điều kiện tái bản cuốn sử của viện sẽ được chính xác đầy đủ và hoàn thiện hơn.

Cũng nhân dịp này Đảng uỷ, Chỉ huy Viện xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc tới thân nhân các liệt sĩ, thương binh, cảm ơn các đồng chí đã từng chiến đấu trong đội hình của Viện, cảm ơn cấp uỷ, chính quyền đoàn thể và nhân dân các địa phương cũng như các cơ quan đơn vị bạn đã hết lòng ủng hộ, động viên giúp đỡ, tạo điều kiện cho Viện hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ mà Đảng, nhân dân và quân đội giao phó.

ĐẢNG ỦY, CHỈ HUY VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ

CHƯƠNG I

GIAI ĐOẠN CHỐNG MỸ CỨU NƯỚC (1965 - 1975)

I. ĐỘI KHẢO SÁT CÔNG BINH, CỤC THAM MUỖ CÔNG BINH, BTL 559, ĐƠN VỊ TIỀN THÂN CỦA VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ BINH ĐOÀN 12

Thực hiện các mục tiêu của nghị quyết Trung ương lần thứ 15, ngày 19/5/1959, Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng quyết định tổ chức “Đoàn công tác quân sự đặc biệt” làm nhiệm vụ vận chuyển chi viện vật chất chủ yếu là vũ khí chi viện cho miền Nam, sau đó mang tên “Đoàn 559”.

Thượng tá Võ Bẩm, phó Sư đoàn trưởng Sư đoàn 325 được Bộ Quốc phòng cử làm Đoàn trưởng kiêm bí thư Ban cán sự Đảng. Ban đầu mới có 9 cán bộ, trung tá Nguyễn Thanh đoàn phó, Lê Trọng Tâm, trợ lý tổng hợp và 6 sỹ quan.

Trong ngày thành lập Đoàn, trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, thứ trưởng Bộ Quốc phòng kiêm Chủ nhiệm Uỷ ban Thống nhất Trung ương trực tiếp truyền đạt chỉ thị của Bộ Chính trị trong ngày thành lập Đoàn xác định nhiệm vụ: “... phải mở một con đường đặc biệt trên dãy Trường Sơn từ Bắc vào Nam để chuyển nhân, tài, vật, lực vào cùng đồng bào đấu tranh giải phóng Miền Nam. Phương châm tuyệt đối bí mật và an toàn, không để kẻ địch đánh hơi thấy mà chủ động ngăn chặn, gây khó khăn cho ta...”.

Việc tuyển quân được triển khai rất nhanh chóng, được các Sư đoàn bạn 324, 325, 305... đồng tình. Ngay trong tháng 5/1959 đã thành lập được tiểu đoàn đầu tiên mang phiên hiệu 301 gồm 440 đ/c (có 56 sỹ quan, 394 hạ sỹ quan) tuổi đời từ 28 đến 35 chủ yếu quê Quảng Nam và Quảng Ngãi biên chế thành 11 đại đội. Chất lượng chính trị của tiểu đoàn đạt mức cao, có 42 đảng viên còn lại đều là đoàn viên Thanh niên Lao động tích cực. Tiểu đoàn 301 do đại úy Chu Đăng Chử, nguyên chủ nhiệm công binh sư đoàn 324 làm tiểu đoàn trưởng, Nguyễn Chính Danh làm chính trị viên, Ngô Văn Diệm làm tiểu đoàn phó. Tiểu đoàn 301 được bố trí 2 trợ lý soi đường (*) Hà Kỳ Thự và Trần Cảnh.

Tiểu đoàn 301 được tổ chức huấn luyện tại Sư đoàn 305 ở một khu rừng gần Đền Hùng. Bộ đội được rèn luyện một số kỹ năng đặc biệt như hành quân mang nặng, tìm đường theo góc phương vị, xoi đường và mở đường bí mật, xoá dấu vết trên đường

Là những con em Miền Nam, toàn tiểu đoàn không kể mưa nắng, mệt nhọc, hăm hở luyện tập chờ ngày lên đường trở về giải phóng quê hương.

Ngày 4/6/1959 tiểu đoàn hành quân bằng tàu hoả về ga Hàm Rồng, tiếp đó đi ô tô tập kết tại doanh trại Sư đoàn 325 ở nam Đồng Hới, Quảng Bình.

Tại đây, Tiểu đoàn 301 chính thức nhận nhiệm vụ.

1. Từ buổi ban đầu, Đoàn 559 mở các tuyến đường giao liên gửi thư

Trong thời gian tuyển quân, Đoàn trưởng Đoàn 559 Võ Bẩm chỉ đạo tổ chức 2 tổ trinh sát đường giao liên gửi thư, chuẩn bị địa bàn để 11 đại đội thuộc Tiểu đoàn 301 khẩn trương triển khai làm nhiệm vụ.

Tổ 1 do đồng chí Hà Kỳ Thự làm tổ trưởng, tổ 2 do tiểu đoàn phó Ngô Văn Diệm chỉ

(*) Thời kỳ mở đường giao liên, gửi thư “xoi đường” có nghĩa là trinh sát, thị sát, khảo sát đường.

huy trình sát đường giao liên gửi thư, chuẩn bị địa bàn để 11 đại đội thuộc Tiểu đoàn 301 khẩn trương triển khai làm nhiệm vụ.

Tổ 1 do đồng chí Hà Kỳ Thự làm tổ trưởng, tổ 2 do tiểu đoàn phó Ngô Văn Diệm chỉ huy. Cuối tháng 6 đã xác định được tuyến giao liên gửi hàng đầu tiên. Điểm đầu từ Khe Hó, huyện Bến Hải qua Động Em, Động Nóc đến làng Mít, Bờ Hồ Sứ huyện Hương Hoá, qua làng Cát Sứ, động Voi Mẹp cao điểm 1701, động Ca Lư, vượt đường số 9 đến làng Riêu, làng Rao, Ta Riệp, Pa Lin, đến A Túc. Việc giữ bí mật tuyến đường được xem như yêu cầu đặc biệt: tuyệt đối không được để lại dấu chân trên mặt đường, không được để lộ khói lửa, không được trao đổi nói chuyện thành tiếng. Mùa khô nước suối cạn, vết chân không bị lộ, nhưng mùa mưa đất ướt phải trải ni lông trên mặt đường để bộ đội vượt qua, người đi sau cùng có nhiệm vụ cuốn ni lông lại và xoa hết dấu vết.

Đoàn trưởng Võ Bẩm, tiểu đoàn phó 301 Ngô Văn Diệm, đồng chí Hà Kỳ Thự là các cán bộ trinh sát, khảo sát đường giao liên, gửi thô vận chuyển bộ đầu tiên trên tuyến đường 559.

Tiểu đoàn 301 chia làm nhiều trạm, rải quân từ tây Quảng Bình vào Tà Rụt, chân đèo A Pông biên giới hai tỉnh Quảng Trị và Thừa Thiên, có nhiệm vụ cuộc thành đường, nguy trang đường. Ngày 13/8/1959 chuyển hàng đầu tiên được gửi vào chiến trường gồm 20 khẩu tiểu liên, 20 súng trường, 10 thùng đạn giao cho đại diện Khu 5 tại kho Ta Riệp.

Tính đến cuối năm 1959 đã vận chuyển được 50 tấn hàng gồm 2500 súng trường, 146 trung liên, 1.721 tiểu liên, 1.416 súng ngắn, 2.800 quả lựu đạn, 500 thủ pháo, 550 kg thuốc nổ cho Liên Khu 5. Đặc biệt đã có 550 cán bộ chiến sỹ cấp trung đội, đại đội và kỹ thuật quân khí vào chi viện cho Quân khu 5 và Nam bộ hành quân trên con đường giao liên đầu tiên này.

Đó là thành quả đầu tiên trên tuyến đường vận tải chiến lược 559 - Trường Sơn, đường mòn Hồ Chí Minh.

Năm 1960 địch dùng nhiều trung đoàn chủ lực cùng bảo an mở rộng cuộc càn quét quy mô lớn dọc Đường số 9 ra đến khu phi quân sự. Một vài trạm của ta đã bị lộ, hai cán bộ chiến sỹ hi sinh. Đặc biệt tháng 5/1960 địch lại dùng hơn một vạn quân mở cuộc càn quét lớn mang tên “Hoành Sơn” đàn áp hàng trăm cơ sở kháng chiến của ta, dân hai bên Đường số 9 phải bỏ làng đến nơi khác ở, ta không còn chỗ dựa.

Tiểu đoàn 301 phải rút ra hậu cứ, phía tây Quảng Bình để củng cố. Để đối phó, Đoàn 559 phải tổ chức trinh sát đường gửi thô khác sang phía tây sau động Voi Mẹp vượt núi cao rừng rậm qua Rào Thanh, Cát Sứ, Rào Quán vượt Đường số 9 vào Lang Chánh, Pa Lin, đến A Túc phía tây Thừa Thiên. Tuyến đường hầu hết đi giáp biên giới Lào khó khăn hơn, dài hơn nhưng đảm bảo an toàn bí mật hơn.

Thời gian này sau khi được củng cố, Tiểu đoàn 301 được bổ sung quân số tổ chức thành Trung đoàn 70. Bộ Quốc phòng thành lập thêm Trung đoàn 71, điều động vào tuyến, Đoàn 559 phát triển thành cấp sư đoàn.

Từ sau nghị quyết 15 của Trung ương Đảng, tình hình cách mạng miền Nam đã có những chuyển biến mạnh mẽ. Phong trào “đồng khởi” khởi đầu ở Bến Tre ngày càng phát triển rộng lớn. Ở nhiều địa phương ta đã giành quyền làm chủ, nhu cầu chi viện cho Miền Nam chủ yếu là vũ khí ngày càng đòi hỏi lớn. Mạng đường giao liên phía trong từ các chiến khu Dương Minh Châu, U Minh Hạ, chiến khu Đ đến Phước Long, Quảng Đức, nối với Khu 5, miền Tây tỉnh Khánh Hoà ra đến tây Thừa Thiên nối với tuyến giao liên của Đoàn 559 đã tạo được thuận lợi lớn trong việc chi viện từ Miền Bắc vào Miền Nam.

Đầu năm 1961, dự kiến được tình hình phát triển, Đoàn 559 cử đ/c Chu Đăng Chử dẫn đầu một tổ trinh sát đường gửi thô sang phía tây Trường Sơn từ Cầu Khỉ (huyện Lệ Thủy, Quảng Bình) vượt đỉnh 1001 qua động Vàng Vàng đến Tà Pường, vượt biên giới

Việt Lào ở chân đỉnh núi Cô Tư Lư Cu có độ cao 734 mét tới bản Ta Nang của Lào, đến Bản Đông, vào Ta Beng tới La Hạp. Tổ này được giao khảo sát tiếp tuyến từ Làng Sen đi Tam Bôi, Huội San đi Sa Đi đến Mường Noòng. Một số đoạn đường nói trên là cơ sở để phát triển thành đường ô tô sau này.

Chuẩn bị tiến sâu mở rộng phạm vi hoạt động vào phía trong, đ/c Nhận được giao chỉ huy đội khảo sát tìm đường qua vùng Mường Noòng, Tà Beng, La Hạp (Lào) đến A Túc Tây Thừa Thiên.

Cuối năm 1961 đầu năm 1962 các tuyến đường gửi thô sau đây đã được hình thành:

- Tuyến đường gửi thô phía đông Trường Sơn trên đất Việt Nam từ nam Quảng Bình qua đỉnh 1001, động Voi Mẹp, A Choóc, vượt Đường số 9 qua Khe Sanh, Ta Riệp, Pai Linh tỉnh Thừa Thiên.

- Ba tuyến vượt sang phía tây Trường Sơn trên đất bạn Lào đó là tuyến từ Vít Thu Lù qua Ta Ha, Ta Cốc, Bản Đông, Mường Noòng đến La Hạp; tuyến từ Vít Thu Lù, Ta Ha, điểm cao 1034, Ta Lôi, Cha Ky vượt sông Sa Mu, Đường 9, Mường Noòng, đến La Hạp và tuyến Vàng Vàng, Làng Sen, Tam Bôi, Huội San đến Sa Đi.

- Ngoài ra còn 1 tuyến dự bị từ động Vàng Vàng, Ta Rua, Bản Vát, Bản Cọ, Vàng Pô, Na Thôn, Mường Nưa, Sê Pôn, La Hạp, Mường Noòng và trực đường sông Sê Băng Hiên đến Đường số 9.

Đoàn 559 đã sử dụng các phương thức vận chuyển bằng xe đạp, voi, la, ngựa thô nhưng gửi thô vẫn là phương thức có hiệu quả lúc bấy giờ.

Điều đáng nói là thời gian đó tình hình chính trị còn rất phức tạp, dân chưa được giác ngộ, có gia đình còn có người theo địch. Tổ trình sát phải hết sức cảnh giác và điều quan trọng là phải làm tốt công tác dân vận, giúp đỡ dân, động viên dân, thuyết phục dân theo cách mạng.

Tháng 1/1962 địch mở các cuộc càn quét lớn cấp tiểu đoàn vào tây Thừa Thiên - Huế, đánh vào khu vực Ba Lòng, Cam Lộ phá căn cứ địa của ta, chiếm lại vùng giải phóng, vùng Tà Rụt, A So, A Lưới, ở đó có đường giao liên gây nhiều khó khăn cho ta.

Tháng 7/1962 chính phủ 3 phái ở Lào được thành lập trong đó có phái hữu thân Mỹ. Ta nhận định phái thân Mỹ này sẽ gây nhiều khó khăn cho ta nên Đoàn 559 đã tổ chức xoi đường vận chuyển gửi thô sang đường biên giới Việt - Lào mới đảm bảo tuyệt đối bí mật. Trên đất Lào chỉ vận chuyển gạo, nhu yếu phẩm tạm thời không vận chuyển vũ khí.

Ngoài ra, Đoàn 559 còn chủ trương mở tuyến vận tải sông. Đoàn phó, trung tá Nguyễn Thanh trực tiếp chỉ huy 1 đội khảo sát xác định được các luồng lạch có thể vận tải sông được: thuyền có trọng tải nhỏ từ 1 đến 3 tấn có thể vận chuyển từ Bản Vát, Bản Cọ tới ngã ba sông Sê Pôn tới Bản Keng, tây nam Bản Đông khoảng 3 km. Huyện Lệ Thủy tỉnh Quảng Bình đã giúp đỡ tuyển một số người có kinh nghiệm trong nghề sông nước, nghề đóng thuyền gỗ, tổ chức đội vận tải thuyền đầu tiên trên tuyến Trường Sơn.

Một sự kiện đặc biệt đáng ghi nhớ, vào cuối tháng 5/1962, Đoàn trưởng Võ Bẩm được vinh dự gặp Bác Hồ trực tiếp báo cáo tình hình công tác của Đoàn 559. Bác khen ngợi, động viên và căn dặn: “Việc mở đường như vậy là tốt, phải tiếp tục phát huy, phải mở thêm nhiều đường hơn nữa để bảo đảm được yêu cầu của cách mạng Miền Nam”.

Thời gian này Cục Không quân đã chi viện vận chuyển bằng máy bay một số khối lượng hàng hoá vào Sê Pôn, Trung đoàn 70 đã huy động lực lượng sức người, xe đạp thô nhanh chóng giải toả hàng từ Sê Pôn giao cho các chiến trường, không để ứ đọng, đảm bảo bí mật và không thất thoát hàng hoá.

Liên tỉnh Trị Thiên tổ chức đoàn vận tải Bắc Sơn gồm 1.500 người vừa khảo sát xoi đường vừa vận chuyển hàng hoá vào cho chiến trường Trị Thiên và cho Khu 5. Đoàn Bắc Sơn còn tổ chức chuyển hàng trên một tuyến đường khác từ Mường Noong, La Hạp trên đất Lào về miền Tây Trị Thiên và Khu 5.

Tháng 8/1962, Viện Thiết kế Giao thông giao nhiệm vụ cho đội Khảo sát 42 (*) biệt phái cho Quân đội khảo sát thiết kế đường quân sự khu vực biên giới tỉnh Quảng Bình vào giới tuyến tạm thời Vĩnh Linh, có tên gọi là đường 15 Đ. Điểm đầu là Khe Gát qua Cổ Tràng, Zìn Zìn, U Bò 1, U Bò 2 theo sông Long Đại đến Làng Ho, đèo 800, đèo 1001 sang bản A Troóc trên bờ sông Sê Bông Hiên. Đội giao cho 2 tổ định tuyến và thiết kế sơ bộ, gồm các đ/c Bùi Ngự, tổ trưởng tổ 1 và tổ trưởng tổ 2 Nguyễn Bá Thanh. Trong tương lai tuyến đường này sẽ phát triển thành tuyến vận tải cơ giới. Trước mắt tập trung thi công đường công vụ làm đường gùi thồ vận tải hàng hoá cho chiến trường Trị Thiên, Quân Khu 5. Mặt khác, đường công vụ này còn giữ vai trò đảm bảo an ninh biên giới.

Đến năm 1962 Đoàn 559 đã đưa hơn 1 vạn người trong đó có 7.400 bộ đội vào chiến trường bằng đường giao liên, hơn 1000 tấn hàng gồm vũ khí, gạo muối cho đồng bào Trị Thiên. Đặc biệt trong số hàng kể trên có số lượng muối, vải là quà của Bác Hồ gửi tặng đồng bào các dân tộc trên tuyến hành lang.

Mỹ Ngụy dùng kế hoạch “bình định”, “chiến thuật”, “trục thẳng vận”, “thiết xa vận” mở các cuộc càn quét ra vùng nông thôn, đồng bằng và đánh phá lên các vùng rừng núi. Chúng mở chiến dịch “Phượng hoàng” dùng lực lượng lớn có xe tăng xe bọc thép, máy bay yểm trợ đánh vào khu vực Ba Lòng, Cô Ca Va, nam Đường số 9. Tiếp đó chúng tổ chức chiến dịch “Lam Sơn 12”, dùng trục thẳng đổ bộ xuống vùng A Dưa ấp, Cát Sứ, Chang Hin, đánh chiếm lại khu vực A Sầu, A Lưới. Bọn phản động Lào cấu kết với nguy quyền miền Nam Việt Nam dùng sức ép ngoại giao ngăn chặn ta vận tải trên đất Lào, huấn luyện thổ phỉ biệt kích tung ra phá hoại hành lang vận chuyển phía Tây của ta.

Do bị càn quét, nhân dân các dân tộc phía đông bị đói, phải dồn lên biên giới sinh sống hoặc chạy sang đất Lào cư trú. Bọn Lào tuy rất tích cực phát hiện tiêu diệt biệt kích nhưng kết quả cũng rất hạn chế.

Vận tải bị ngưng trệ, tình hình sức khoẻ của bộ đội cả ở phía đông và phía tây Trường Sơn đều bị giảm sút. Do vậy chủ trương của Đoàn lúc này là củng cố lực lượng, tăng cường sức khoẻ cho bộ đội, tập trung giữ vững hành lang biên giới phía bạn Lào và khẩn trương tổ chức lực lượng để vào cuối năm đường nội địa có thể hoạt động trở lại. Nhưng thực tế đường phía đông hoàn toàn bị tê liệt.

Tuy nhiên, Đoàn 559 vẫn phải tổ chức vận chuyển những mặt hàng thiết yếu, tập trung vận chuyển gạo cứu đói để giữ vững sức chiến đấu của bộ đội hai Trung đoàn 70, 71, của các dân tộc vùng hành lang và giúp bạn giữ dân vùng giải phóng.

Đội của đ/c Hà Kỳ Thự đã khảo sát nhiều tuyến đường gùi thồ nam sông Bạc đi Tà Oọc, Đắc Chung, Sê Ka Mán. Trục chính là Bạc Cồ vượt sông Sê Kông, qua suối Sông Khon, Tăng Cát Nhầy, Huổi Mù, Tăng Cát Nội, Bắc Ca Don, Lơ Vơ Cầu qua Đắc Lan, Đắc Tiên đến Cha Vần, Đắc Seng, Đắc Địa, Đắc Rây, Ta Oọc.

(*) Một số CBKT Đội 42 sau này được điều động sang Đội Khảo sát Công Binh BTL559: Đỗ Văn Ư, Nguyễn Bá Thanh, Phạm Tiến Chí, Phùng Bá Phổ.

Ngoài ra còn khảo sát một nhánh nối nam Sê Kông qua Bản Song đến Chà Vần, một nhánh khác từ Đắc Rây qua Đắc Chung sang Khu 5. Khi xuyên sâu vào vùng Nam Lào, cán bộ và chiến sỹ của Đội gặp không ít khó khăn. Đây là miền đất lạ, chưa hiểu rõ phong tục tập quán, không thuộc địa hình, địa vật. Có những vùng trên thực tế so với

bản đồ đã có nhiều biến đổi, khó nhận ra. Lúc đó phải dựa vào dân để điều tra, khai thác, tìm tòi và xác minh. Đây chỉ là một vấn đề nan giải, do “ngôn ngữ bất đồng”. Dựa vào dân, nhờ dân giúp đỡ, phải được dân tin, dân hiểu, được dân đùm bọc là điều rất cơ bản trong cả quá trình công tác hàng chục năm sau này của cán bộ chiến sỹ khảo sát trên tuyến đường Trường Sơn.

Đây là những tuyến khảo sát cho đường giao liên gửi thô, nhưng cũng là cơ sở ban đầu để sau này phát triển thành đường vận tải cơ giới. Đó là đường ngang B46, một thời góp công lớn cho việc chuyển hàng và binh khí kỹ thuật đáp ứng cho chiến trường Khu 5 và đồng bằng Nam Bộ.

Về vận tải đường sông phía Nam Lào, Đoàn 559 đã cử một đoàn khảo sát lòng lạch sông Sê Kông để mở đường vận tải thủy từ Bạc đến Bắc Ka Don. Đoạn sông này có 35 thác lớn nhỏ, 19 thác phải dùng bộc phá hạ dốc, dọn đá mồi côi nhọn trên lòng sông đảm bảo thuyền đi an toàn. Đi xuôi dòng từ Bạc đến Bắc Ka Don phải mất 16 tiếng đồng hồ. Phương án mở đường vận tải sông trên Trường Sơn cũng đã hình thành từ đây.

Hai Trung đoàn 70 và 71 vẫn tiếp tục mở đường gửi thô. Trung đoàn 71 từ Ba Tới đến Bạc đi Nậm Hiên. Trung đoàn 70 sử dụng 1 tiểu đoàn cùng Tiểu đoàn 1 Trung đoàn 98 của Bộ tăng cường mở đường thô từ Bản Keng đi La Hạp có chiều dài 70 ki lô mét, do đội khảo sát của đ/c Hoàng Đình Luyến xác định theo tiêu chuẩn đường ô tô.

Thời gian này Đoàn 559 đã bàn giao tuyến đường gửi thô nội địa cho các tỉnh hậu phương phụ trách. Hai Trung đoàn 70 và 71 của Đoàn 559 đều sang hoạt động trên đất Lào. Mỗi Trung đoàn được biên chế 1 đại đội công binh, trong đó có 1 tổ trinh sát tìm đường giao liên gửi thô. Hai đại đội này là 2 đơn vị công binh trực thuộc đầu tiên của Đoàn 559, trong đó đại đội mang phiên hiệu 36 biên chế cho Trung đoàn 70 là đơn vị được huấn luyện đầy đủ. Trên tuyến phía tây Trường Sơn lúc này có Tiểu đoàn 1, Trung đoàn 98 của Bộ biệt phái và 2 đại đội công binh làm nhiệm vụ thi công cầu đường.

Tiểu đoàn 1, Trung đoàn 98 thực hiện 2 nhiệm vụ: làm đường thô từ Bạc đi Tăng Non, làm cầu và hệ thống kho. Lực lượng Công Binh của 2 Trung đoàn 70 và 71 mở rộng đường giao liên thành đường thô. Một đường từ Mường Noòng vào La Hạp đi Pe Hai, A Túc sau này là hướng của đường B45. Đường thứ 2 gửi thô từ Bạc đi Nậm Hiên và Bạc đi Chà Vằn sau này phát triển thành đường B46.

Các đơn vị công binh đều sử dụng trung đội trinh sát của mình làm công tác khảo sát tìm tuyến đường và tự thiết kế hệ thống cầu trên phạm vi được giao nhiệm vụ.

Đầu năm 1963, sau khi chính phủ 3 phái ở Lào tan rã, các lực lượng phái hữu đưa quân lấn ra vùng giải phóng Lào dọc hành lang Đường số 8 và Đường số 12 uy hiếp tuyến vận tải chiến lược của ta. Đảng ta và Đảng bạn chủ trương phối hợp mở chiến dịch 128. Đến 19/4/1961, toàn bộ vùng Trung Lào nằm giữa Đường số 8 và Đường số 12 đã được giải phóng có biên giới chung với các tỉnh Hà Tĩnh và Quảng Bình thuộc Miền Bắc Việt Nam.

2. Quyết tâm của Trung ương Đảng, Chính phủ và Quân đội về việc mở đường vận tải cơ giới:

Chỉ có gửi thô và hành quân bằng đường giao liên không thể nào đáp ứng yêu cầu của cách mạng Miền Nam ngày càng phát triển. Trung ương đã khẳng định phải có đường cơ giới để vận chuyển lớn và cơ động được binh khí kỹ thuật. Ngày 6/5/1959, trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, uỷ viên Trung ương Đảng, thứ trưởng Bộ Quốc phòng chủ trì hội nghị tại Quân khu 4 bàn việc xây dựng đường giao thông đáp ứng chi viện cho Miền Nam.

Hội nghị gồm có đại diện Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông Vận tải và Bưu điện, tỉnh uỷ Quảng Bình cùng tham dự. Hội nghị xác định thực hiện việc xây dựng đoạn đường phía tây Quảng Bình có tên gọi “Đường Biên phòng Lệ Thủy, Quảng Bình” nối từ Long Đại đi Lương Thiện vào Làng Ho.

Tỉnh Quảng Bình tổ chức huy động dân công, thanh niên xung phong thành lập 2 công trường, Trung đoàn bộ binh 270 Quân khu 4 thành lập 1 công trường đảm nhiệm đoạn khó khăn nhất. Bộ Giao thông Vận tải và Bưu điện huy động cán bộ kỹ thuật tổ chức khảo sát và tăng cường hướng dẫn thi công.

Để chuẩn bị cho giai đoạn xây dựng những đoạn đường tiếp theo, cũng trong năm 1959, Viện Thiết kế Giao thông đã giao cho đội Khảo sát 2 tổ chức khảo sát thiết kế tuyến đường từ Troóc đi Cường Hà, Phú Quý, Sa Lung có tiêu chuẩn đường cấp 4.

Việc mở đường ô tô vận chuyển chi viện cho cách mạng Miền Nam đã được Trung ương quyết tâm từ năm 1959 ngay khi có nghị quyết Trung ương 15. Trong kháng chiến chống Mỹ, đường Biên phòng Lệ Thủy mang tên gọi Đường 16, đoạn đường Đội 2 Viện Thiết kế Giao thông khảo sát thiết kế có tên gọi Đường 15. Đường 16 và Đường 15 đều nằm trong hệ thống đường do Bộ Tư lệnh 559 quản lý sau này.

3- Triển khai xây dựng đường cơ giới trên đất bạn Lào:

Tháng 2/1961, đoàn trưởng Đoàn 559 báo cáo Tổng Tham mưu phó Trần Văn Trà, đề nghị Quân uỷ Trung ương làm việc với Trung ương Pa Thét Lào xin mở trục đường ô tô từ Hướng Lập tới Hạ Lào rẽ sang Tây Quảng Nam, Tây Nguyên vùng Kon Tum để có thể vận chuyển lớn hơn đáp. Tổng Quân uỷ và Bộ Quốc phòng nhất trí, cử đồng chí Trần Lương, uỷ viên Trung ương Đảng làm việc cụ thể với Đảng bạn. Trung ương Đảng Nhân dân Cách mạng Lào nhất trí cùng phối hợp mở rộng vùng giải phóng Lào, mở đường ô tô vận chuyển hàng hoá trên đất bạn Lào vào Miền Nam, đồng thời vận chuyển một số nhu yếu phẩm giúp bạn.

Trong các năm 1960 - 1961, ta và Bạn phối hợp đã giải phóng các huyện Ka Lưm, Tha Teng, tỉnh Xa La Van, huyện Đắc Chung, Xăng Xay, tỉnh Át Tô Pơ, hình thành một vùng giải phóng liên hoàn. Bạn thành lập một tỉnh mới có tên gọi Ta Vên Oọc (*), Quân khu Hạ Lào trực tiếp lãnh đạo.

Sau đó Bộ Tổng Tham mưu tổ chức một đơn vị mang phiên hiệu Đoàn 6, quân số khoảng 1 đại đội là bộ đội tình nguyện hoạt động ở Lào thời kháng chiến chống Pháp vào tỉnh Ta Vên Oọc vào làm nhiệm vụ xây dựng cơ sở và thu mua gạo ở Hạ Lào giúp quân đội Hạ Lào, đồng thời hoạt động tại vùng biên giới Lào và Khu 5 bắt liên lạc với cán bộ giải phóng ở miền Nam Việt Nam. Từ đó Hạ Lào trở thành hậu phương trực tiếp của Thừa Thiên và Khu 5.

Sau khi hành lang giữa Đường số 8 và Đường số 12 của Lào được giải phóng, tháng 6/1961 một lực lượng của Quân khu 4 vừa khảo sát vừa thi công mở đường 129 từ Lăng Khằng (trên đường số 12 Lào) dọc tỉnh Khăm Muộn đến Mường Phìn (trên đường số 9 Lào) theo tiêu chuẩn đường quân sự làm gấp để vận chuyển hàng từ Việt Nam theo đường số 12 qua đường số 9.

(*) Tiếng Lào nghĩa là “Mặt trời mọc”, tức là tỉnh Miền Đông, nay là tỉnh Sê Kông.

Quân khu 4 phối hợp với bạn Lào tiếp tục giải phóng các huyện Sê Pôn, Mường Phìn, Mường Noòng, Mường Ăng Khăm dọc Đường số 9. Cả một vùng Trung Lào rộng lớn từ Đường số 8, Đường số 12 và Đường số 9 đã được giải phóng. Đây là điều kiện hết

sức thuận lợi để Đoàn 559 tổ chức thực hiện chủ trương chuyển một hướng mới sử dụng đất Bản, phía tây Trường Sơn mở đường vận chuyển cơ giới cho chiến trường Miền Nam.

Thời Pháp thuộc Đường 12 từ Khe Ve đi La Trọng, Bãi Dinh, qua Mụ Dạ (Việt Nam) đến Lăng Khằng (Lào) dài 88 km tiêu chuẩn cấp 5, mặt đường 3,5m láng nhựa, dùng để vận chuyển phục vụ kinh tế và chủ yếu để kiểm tra an ninh, quân sự cả hai đất nước thuộc địa. Đã nhiều năm không sử dụng nên đoạn đường từ Lăng Khằng (Lào) đến Bãi Dinh (Việt Nam) đã hư hỏng, Bộ Quốc phòng điều động Trung đoàn 98 khảo sát và thi công khôi phục lại. Đến tháng 11/1961 toàn tuyến đường mới được đưa vào sử dụng.

Thời gian này ta đã có đường 129 nối đường 12 đến Đường số 9 phía đất Bản Lào. nhưng đường còn rất xấu, vào mùa mưa không hoạt động được. Đến tháng 12/1961, bắt đầu mùa khô, ta tranh thủ vừa sửa đường vừa vận tải. Kết quả là đã có 60 xe của Tổng cục Hậu cần theo đường 129 vào đến Sê Pôn trên đường số 9.

Từ tháng 6 đến tháng 9/1963, nhiều đội khảo sát đường ô tô vào nghiên cứu, khảo sát tìm đường từ Đường 9 xuống phía Nam. Đội Khảo sát của Cục Công binh, Bộ Quốc phòng do thiếu tá Hoàng Đình Luyến (*) chỉ huy thực hiện khảo sát đoạn Bản Đông đi Bạc. Đây là những ngày gian khổ, mở đầu cho chặng đường gian nan tìm đường cơ giới tiếp theo.

Đoạn đường khảo sát đầu tiên từ Sê Pôn đi Mường Noòng dài 60 km, từ Sê Pôn đi Bản Thơm đường đi ven suối, cắt qua suối nhiều lần, phải làm nhiều cầu nhỏ. Từ Bản Thơm đến Mường Noòng tuyến đi theo đường phân thủy, ít cầu cống, phà thuận lợi. Trên toàn tuyến phải làm 35 chiếc cầu tổng chiều dài 284 mét, nhiều cống và phải làm 15 đường vòng tránh. Có nhiều đoạn đường đi trong rừng già, vừa kín đáo lại vừa tận dụng được gỗ xây dựng cầu, phà.

Sau khi khảo sát xong, nhân dân huyện Mường Noòng đã phát cây làm đường công vụ ngay từ tháng 10 năm đó. Hoàn thành nhiệm vụ khảo sát đoạn Sê Pôn đi Mường Noòng, đội đ/c Hoàng Đình Luyến tiếp tục khảo sát đoạn từ Mường Noòng đến Lục Tùng Ca Hay dài 84 km. Phía nam thuộc huyện Tà Ôi, địa hình rất phức tạp. Có đoạn địa hình bằng phẳng chỉ cần phát cây là ô tô có thể đi được, nhưng có đoạn lại gặp vách đá cheo leo hiểm trở, dốc cao. Nếu không làm mặt đường, toàn tuyến chỉ sử dụng được mùa khô. Tuyến qua 5 con sông, suối lớn rộng từ 30 đến 150 mét, đó là sông Sê La Nông, Sê La Măng, Sê La Càn, suối Tôm Ru, suối Tôm Ưn. Đội khảo sát đã tính toán khối lượng, phải huy động 22.000 công để làm mới 98 km, sửa chữa 38 km đường, xây dựng 300 mét cầu, 450 mét đường ngầm và phải có một bộ cầu nổi DLP để đảm bảo cho công tác vượt sông. Xây dựng được tuyến đường này Đoàn 559 sẽ có một trục dọc nối Đường 12 từ Việt Nam qua Mụ Giạ theo Đường 129 đến đường số 9 vào đến Nam sông Bạc.

Đầu năm 1964, Bộ tăng cường Tiểu đoàn 2 tình nguyện giúp Bản đồng thời bảo vệ hành lang cho Đoàn 559 ở Hạ Lào làm đường cơ giới vào Tà Xềng và Tà Ngâu. Sang năm 1965, Bộ tăng cường thêm một tiểu đoàn tình nguyện chiến đấu vùng At Tô Pơ - Sê Ka Mán và Nậm Kông giữ vùng giải phóng phía tây nam At Tô Pơ.

Mùa khô năm 1963 - 1964 Đường 129 dài 132 km điểm đầu từ Xóm Pég điểm cuối Bản Na Bo trên Đường số 9 qua các địa danh Dốc Nứa, Na Mô, Na Bo, Na Phi Lăng được Tiểu đoàn 25 khôi phục. Đây là con đường qua nhiều địa hình phức tạp, có núi cao, có nhiều đèo quanh co lại có cả vùng ruộng lầy. Toàn tuyến có 132 cầu có 3 vị trí vượt sông lớn trên 100 mét.

Sau khi khôi phục, Tiểu đoàn 25 được giao làm nhiệm vụ bảo đảm giao thông tuyến đường 129 một thời gian dài.

Trước đó, Bộ Tổng Tham mưu đã chỉ thị cho Cục Công binh tổ chức khảo sát các tuyến đường mới phía tây chuẩn bị cho kế hoạch vận chuyển cơ giới chi viện cho Miền Nam. Hai đội trinh sát đã lên đường vào tháng 5/1964. Đội 1 do trung uý Nguyễn Văn Bền chỉ huy, khảo sát từ Na Phào đi Sê Pôn; Đội 2 đoạn Mường Noòng đi Bạc đ/c Trần Minh là đội trưởng. Hai tuyến đường được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp 5. Để phục vụ kịp thời cho thi công, bước 1 phải có thiết kế sơ bộ vào tháng 7/1964 theo tiêu chuẩn đường quân sự làm gấp, đến tháng 2/1965 phải hoàn thành bước 2 thiết kế theo tiêu chuẩn kỹ thuật đường cấp 5. Hai đội có quyết tâm cao, tranh thủ thời tiết, khắc phục khó khăn đã kịp thời hoàn thành giai đoạn 1 kịp phục vụ cho Trung đoàn 98 triển khai thi công.

Ngày 19/7/1964 trung đoàn trưởng Phan Quang Tiệp chỉ huy một bộ phận trung đoàn bộ và đại đội 4 lên đường, ngày 5/8 đến La Hạp. Tiểu đoàn 1 trước đây được tăng cường cho Đoàn 559 nay trở về Trung đoàn 98 và nhận nhiệm vụ mở đường cơ giới từ Bản Đông vào Mường Noòng đến La Hạp theo đồ án thiết kế của đội Khảo sát số 2. Ngày 9/8/1964, Đại đội 4, Tiểu đoàn 1 thay mặt toàn trung đoàn bố nhát cuộc đầu tiên mở đầu cho việc thi công đường vận tải cơ giới tuyến tây Trường Sơn của Trung đoàn 98. Ngày 9/8 trở thành ngày truyền thống của lực lượng Công binh Trường Sơn - 559 sau này.

Đoạn Bản Đông đến Bạc dài 146 km, trong đó có 700 m cầu quân sự, trên 2.000 m ngầm và hàng trăm cống được hoàn thành chỉ trong hơn 4 tháng thi công. Với quyết tâm cao “Vì miền Nam ruột thịt” với dụng cụ thô sơ, không dùng thuốc nổ để bảo đảm bí mật bất ngờ, toàn trung đoàn chịu đựng khó khăn gian khổ, thiếu thốn vật chất, chịu đựng mưa nắng, làm thêm giờ, không có ngày nghỉ để hoàn thành nhiệm vụ. Nhiều đợt thi đua đột xuất được phát động, đặc biệt khi nghe trên đài thu thanh biết tin Mỹ, Ngụy đã giết hại anh Nguyễn Văn Trỗi vào ngày 15/10/1964, các đại đội toàn trung đoàn đã phát động thi đua biến căm thù thành hành động cách mạng, quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ được giao. Với tinh thần quyết tâm cao, đoạn đường khó khăn nhất trên toàn tuyến đã hoàn thành trước thời hạn, ngay sau đó đoạn đèo này đã được đặt tên là “Đèo Anh Trỗi”.

Triển khai ổn định cho các đơn vị thi công đoạn Bản Đông đến La Hạp, trung đoàn trưởng Phan Quang Tiệp cùng một số cán bộ tham mưu đi duyệt lại tuyến đường đã được Đội khảo sát 2 thực hiện, bổ sung chi tiết và lập kế hoạch thi công đoạn La Hạp đến Bạc.

Với thắng lợi to lớn vừa đạt được trong hơn 2 tháng lao động, với khí thế mới, với tinh thần lao động quên mình vì Miền Nam ruột thịt, ngày 25/10, trong một thời gian ngắn, Trung đoàn 98 triển khai thi công đến cuối tháng 12/1964 đã hoàn thành khối lượng đoạn La Hạp đến Bạc kết thúc thắng lợi nhiệm vụ Đoàn 559 giao. Đây là kết quả thu được ngoài dự kiến.

Thông đường đến Bạc, phó Tham mưu trưởng Công binh Nguyễn Văn Nhạn, cùng đại diện Bộ Tư lệnh 559 dẫn đầu một đoàn 7 xe Gatz chở hàng từ hậu phương chạy thử, được coi như một lễ thông xe. Nhân dân các bộ tộc Lào, cán bộ chiến sỹ đón đoàn trong niềm vui phấn khởi.

(*) Đại tá Hoàng Đình Luyến năm 1968 - 1976 là Cục phó Cục Tham mưu Công binh 559, 1976 - 1982 là Viện trưởng Viện Khảo sát thiết kế Binh đoàn 12, từ 1982 Viện trưởng Viện Thiết kế Bộ Quốc phòng.

Đây là đoạn đường cơ giới đầu tiên do công binh Đoàn 559 thực hiện. Từ hậu phương lớn có thể vận chuyển chi viện cho cách mạng Miền Nam bằng ô tô qua các Đường 12, 129, Đường số 9 và vào đến Bạc với tổng chiều dài gần 400 km. Điều đó chứng

minh rằng quyết tâm của Bộ, của Đoàn 559 thi công đường cơ giới trên đất Bạ là hoàn toàn đúng đắn và có cơ sở.

Từ đây vận chuyển bằng cơ giới sẽ là phương thức chủ đạo của Đoàn 559 ở tuyến tây Trường Sơn. Niềm tin của cán bộ chiến sỹ Trường Sơn được nhân lên, mặt khác củng cố thêm quyết tâm của Bộ Tư lệnh Đoàn 559, của Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng trong việc tổ chức vận tải cơ giới trên địa bàn tây Trường Sơn.

Tháng 11/1964 cơ quan Đoàn bộ được củng cố tổ chức phù hợp. Riêng phòng Tham mưu có ban Cầu đường gồm trưởng ban, 1 phó ban, 1 trợ lý kỹ thuật Công binh, 1 trợ lý tiếp liệu kho, 3 trợ lý hành lang soi đường (*). Như vậy Đoàn bộ 559 đã có cơ quan giúp Đảng uỷ và Tư lệnh quản lý công tác cầu đường gồm nhiều phương thức đường giao liên gùi, thồ, đường ô tô, đường sông, có đầy đủ các trợ lý phụ trách. Ngành trinh sát, khảo sát cầu đường đã được đặc biệt chú ý.

Lực lượng Công binh 559 cũng đã hình thành. Ngoài hai trung đoàn trực thuộc 70 và 71 còn có Tiểu đoàn 25 Quân khu 4 và Trung đoàn 98 biệt phái đầy đủ 3 tiểu đoàn có tăng cường. Các đơn vị đều được biên chế trung đội trinh sát, khảo sát.

Nhằm tăng cường nhiệm vụ và tổ chức cho Đoàn 559, nghị quyết số 54/ĐU/TW tháng 4/1965 xác định Bộ Tư lệnh 559 có nhiệm vụ quyền hạn tương đương cấp Quân khu, trực thuộc Bộ Quốc phòng.

Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ, uỷ viên Trung ương Đảng, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải được Bộ Chính trị và Chính phủ chỉ định kiêm nhiệm Tư lệnh kiêm Chính uỷ Bộ Tư lệnh 559, đại tá Vũ Xuân Chiêm phó Chủ nhiệm Tổng cục Hậu cần làm phó Chính uỷ, thượng tá Võ Bẩm phó Tư lệnh, thượng tá Vũ Văn Đôn Cục trưởng Cục Quản lý xe được giao nhiệm vụ Tham mưu trưởng, thượng tá Nguyễn Văn Nhạn giữ chức Tham mưu phó phụ trách công binh. Các cơ quan Bộ Tư lệnh được tổ chức gồm Cục Chính trị, Bộ Tham mưu, Cục Hậu cần.

Quân uỷ khẳng định Đoàn 559 có 3 lực lượng chính:

- Lực lượng mở đường cơ giới và mở thêm đường gùi thồ mới, duy tu sửa chữa, củng cố đường cũ.
- Lực lượng vận tải bằng ô tô và gùi thồ.
- Lực lượng bảo vệ.

Ngoài ra, còn có các lực lượng bảo đảm khác: Thông tin, Quân y, Sửa chữa xe máy v.v... được huy động từ quân đội, Bộ Giao thông vận tải, các địa phương, tất cả đều đặt dưới sự lãnh đạo, chỉ huy thống nhất của Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh 559.

Đoàn 559 được tổ chức thành 3 tuyến, tương đương cấp sư đoàn, có Đảng uỷ tuyến, chỉ huy trưởng, chính uỷ chỉ huy.

* Tuyến 1 từ Khe Ve (đầu đường 12 biên giới Lào Việt) đến đường số 9 (Lào). Lực lượng gồm Trung đoàn ô tô vận tải 245, Tiểu đoàn Công binh 25, các lực lượng thanh niên xung phong, công nhân mở đường mới, bảo đảm giao thông, Tiểu đoàn 14 cao xạ, các cơ sở kho tàng...

* Tuyến 2 từ Làng Ho vượt đường số 9 vào bắc Bạc (Lào), trục ngang đường B45 La Hạp, Lào qua đất Trị Thiên. Lực lượng gồm Trung đoàn ô tô vận tải 265, lực lượng thanh niên xung phong, đơn vị gùi thồ, bộ binh, giao liên cao xạ...

(*) Đ/c Phan Quang Tiệp, năm 1973 - 1976 là Cục trưởng cục Tham mưu Công binh Bộ Tư lệnh Trường Sơn, sau đó là Thiếu tướng Tư lệnh Binh đoàn 12.

* Tuyến 3 từ nam Bạc đến đường ngang B46 từ Chà Vằn đi Khâm Đức, đường C4 từ ngã ba Phi Hà đi Tà Ngâu (biên giới Việt Nam - Cam Pu Chia). Lực lượng công binh có Trung đoàn 98, đến tháng 5/1965 có thêm Trung đoàn Công binh 279 do Bộ Tư lệnh

Công binh tăng cường. Lực lượng vận chuyển có Tiểu đoàn ô tô vận tải 58, Tiểu đoàn 161 thuyền gắn máy vận tải trên sông Sê Kông từ Bạc đến Bắc Ka Don, Tiểu đoàn thô xe đạp trên tuyến B46 và các đại đội gửi thô trên đường Phi Hà Tà Ngâu. Các tổ chức khác bộ binh, thông tin, bảo vệ... cũng được tổ chức như tuyến 1 và 2.

4- Khảo sát mở đường cơ giới 128.

Bộ Giao thông Vận tải được Nhà nước giao tổ chức thi công đường 128 từ Xóm Pég đi Lùm Pùm đến Na Bo trên Đường số 9.

Triển khai nhiệm vụ này, ngay đầu tháng 4/1965 Bộ đã cử phó Viện trưởng Viện Thiết kế Giao thông Nguyễn Nam Hải tổ chức khảo sát thiết kế tuyến đường quan trọng này kịp cho các đơn vị thi công.

Ngày 8/4/1965 đ/c Nguyễn Vĩnh, đội trưởng đội Khảo sát 3 Viện Thiết kế Giao thông được cử làm đoàn trưởng chỉ huy 12 xe chở thực phẩm nhập tuyến. Hành quân trong thời chiến mãi 10 ngày sau mới đến được Lùm Pùm. Tiếp đó Bộ Giao thông vận tải còn điều động nhiều cán bộ kỹ thuật vào biệt phái cho Công trường 128 và cho Đoàn 559.

Rất khẩn trương đ/c Nguyễn Nam Hải tổ chức ngay 3 tổ khảo sát:

- Tổ 1, đ/c Trần Văn Cư, một cán bộ khảo sát có kinh nghiệm làm tổ trưởng phụ trách từ Xóm Pég vào.

- Tổ 2 do đ/c Nguyễn Vĩnh phụ trách từ Lùm Pùm trở ra gặp tổ đ/c Cư sau đó khảo sát trở vào hỗ trợ cho đ/c Cư.

- Tổ 3 do đ/c Nguyễn Tiến Duy, một cán bộ kỹ thuật được đào tạo từ Trung Quốc khảo sát từ Đường 9 trở ra Lùm Pùm.

Đường 128 được xác định bước đầu làm theo tiêu chuẩn đường quân sự làm gấp. Các tổ được trang bị địa bàn và dao phát cây. Với kinh nghiệm nghề nghiệp, tổ trưởng cùng một vài cán bộ công nhân có kinh nghiệm nhận nhiệm vụ thị sát tuyến, có 2 công nhân khoác súng K44 canh giữ, cùng đi phát tuyến và một người dân bản dẫn đường. Nhóm đi sau định đỉnh đường cong, đo cự ly giữa các cọc và ước tính khối lượng. Tên cọc và chỉ dẫn cần thiết cho đơn vị thi công được ghi lên thân cây theo quy ước.

Phần lớn tuyến đường đi giữa rừng già, nhiều tầng che phủ còn rất kín đáo, xe có thể chạy ban ngày. Các tổ khảo sát trực tiếp giao hồ sơ đến các đơn vị đại đội thi công. Hồ sơ cũng đơn giản, bước đầu chỉ có chiều cao phải đắp và chiều sâu phải đào của từng cọc, ước tính khối lượng để thực hiện kịp thời. Các công trình cầu, cống, ngầm chỉ xác định vị trí, bản sơ họa, có khi chỉ thống nhất với nhau bằng miệng, chưa có thiết kế cụ thể.

Cuối cùng tuyến 128 cũng đã được xác định qua các địa danh Mụ Già, Lăng Khàng, Seng Phan, Pắc Pha Năng, Xóm Pég, Tha Pa Chon, Bản Càng, Lùm Pùm, Bản Viêng, Noọng Ka Deng, Nhang Nhao, Xốp Nậm, Tha Mô, Nậm Mi vượt đèo Vang Mu đến Keng Khang Cao, Vang Khoái, Na Hi, Na Bo trên đường số 9. Trong điều kiện khẩn trương, nhưng hai đơn vị thiết kế và thi công đã rất thống nhất trong công việc, giao tuyến thuận lợi.

Đường 128 được khảo sát trong mùa mưa, vật chất thiếu thốn chỉ có cơm với cá khô, mắm tôm, đầu mùa khô mới có một ít thịt hộp, thịt thùng, thịt thúng. Có hôm sáng đi làm, đang khô ráo, nhưng mưa đến bất thường, khi về nước suối dâng cao, không thể bơi qua được, phải tìm nhà dân bản ngủ nhờ hoặc căng tăng vồng ngủ qua đêm ngoài rừng.

Nhằm vận tải sâu vào chiến trường Tây Nguyên và Quân khu 5, các đơn vị trinh sát của các trung đoàn thi công dựa vào đường giao liên gửi thô đã khảo sát, chỉnh lý lại

các đoạn bất hợp lý, mở rộng bán kính đường cong, hạ các độ dốc quá tiêu chuẩn, thiết kế các ngầm qua sông, chọn các vị trí làm bến phà.

Tuyến đường 128 được kéo dài từ Bạc qua Đèo Long, Cha Ré, Tăng Cát, Xa Nắc, Bờ Ne, Chà Vần, Bô Phiên, Sê Ka Mán, Sê Sụ vào Phi Hà đến Tà Xéng có chiều dài gần 243 km.

5. Khảo sát thiết kế trục ngang vượt khẩu: Đường 20 Quyết thắng

Mùa khô năm 1965 - 1966 trên đất bạn Lào, ta đã có trục dọc 128 từ Mụ Gia vào đến Bạc, thuộc tỉnh Sê Kông cùng chung biên giới với tỉnh Quảng Nam có trục dọc hỗ trợ 129 từ Xóm Pénng đến Đường 9. Để vận chuyển hàng vượt khẩu ta mới chỉ dựa vào đường 12, một trục đường ngang từ Khe Ve, tỉnh Quảng Bình nối sang trục dọc đường 128 Lào tại Mụ Dạ. Từ cuối năm 1964, đường 12 bị đánh phá ngăn chặn ngày càng ác liệt, giao thông bị ách tắc, hàng hoá bị ứ đọng vận chuyển cho chiến trường không đạt được yêu cầu kế hoạch. Đường 16 từ Thạch Bàn đến Làng Ho thuộc huyện Lệ Thủy tỉnh Quảng Bình thi công năm 1959 mới được 40 km, muốn nối qua Tây Trường Sơn phải vượt qua đèo 1001, còn phải mở 80 km mới đến được Đường số 9.

Đoạn Seng Phan - Pắc Pha Năng phía Bắc đường 128, đã vào mùa khô tây Trường Sơn, sang tháng 11 vẫn bị ngập nước trên một khu vực rộng hàng chục km². Trong lúc đó đầu tháng 10 đoạn phía nam Đường 128, từ Tha Pha Chôn vào Đường 9, đường lại đã khô tạnh. “Túi nước Seng Phan” là cản trở lớn cho công tác vận chuyển. Dự tính khi nước rút một thời gian sau vài tuần, hai ngầm Na Tông và Pắc Pha Năng vẫn chưa thể sử dụng được. Giải pháp đối phó tích cực nhất là phải trực tiếp khảo sát thiết kế và chỉ đạo thi công tại chỗ hai cầu này ngay khi đang bị ngập nước để khi nước rút ở mức độ nào đó có thể tranh thủ vận tải ngay.

Cơ quan Tham mưu Công binh cử cán bộ thiết kế xuống hiện trường xử lý việc này. Tại hạ lưu ngầm Na Tông, Đại đội 2 Tiểu đoàn 25 triển khai bắc cầu quân sự mặt lát gỗ tròn đường kính 12 đến 15 cm. Do lòng sông toàn đá cứng không thể đóng cọc được nên mố cầu phải được xếp bằng đá hộc. Tại điểm vượt sông Pắc Pha Năng địa hình trống trải các chiến sỹ công binh đã bắc một “cây cầu chìm” dưới mặt nước nhằm bảo đảm được bí mật trong quá trình chạy xe. Công binh đại đội 2 phát huy sáng kiến khắc phục trở ngại khi tác nghiệp đóng cọc mố trụ dưới mặt nước. Tiểu đoàn 25 còn bắc một cầu phao quân sự cơ động có thể tháo lắp cất dấu dễ dàng, dài 60 mét hoàn thành sớm hơn thời gian quyết tâm. Tuy vậy hai cầu Na Tông và Pắc Pha Năng cũng chỉ giải quyết được một số chuyển xe lần mùa tức thời năm 1965, chưa phải là giải pháp cơ bản lâu dài.

Đường 129 ở phía Tây, cao độ thiên nhiên thấp hơn Đường 128 nên lũ lụt rút còn chậm hơn, nên tuyến đường này không thể hỗ trợ cho Đường 128. Còn Đường 128 không đáp ứng được nhiệm vụ vận chuyển chi viện liên tục bốn mùa như nhiệm vụ đã được Trung ương giao. Do vậy biện pháp lâu dài và ổn định hơn là phải tìm cách mở thêm đường ngang từ Việt Nam sang Lào về phía nam Tha Pa Chôn vừa tránh được túi nước Seng Phan, đồng thời thời gian thi công có khả năng nhanh gọn hơn. Nhiệm vụ cấp bách này không những của Bộ Tư lệnh Đoàn 559 mà còn là của cả Quân đội và Nhà nước phải đặc biệt quan tâm.

Thiếu tướng Phan Trọng Tuệ, Bộ trưởng Giao thông Vận tải, Tư lệnh kiêm Bí thư Đảng uỷ Bộ Tư lệnh 559 phối hợp bàn bạc và đã được sự nhất trí cao của Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tư lệnh binh chủng Công binh, Bộ Tư lệnh 559 về việc phải mở thêm trục đường ngang từ hậu phương ra chiến trường trên đất Quảng Bình.

Tư lệnh Phan Trọng Tuệ truyền đạt chủ trương và trực tiếp giao nhiệm vụ triển khai công tác khảo sát thiết kế tuyến đường này cho đ/c Nguyễn Nam Hải. Đây là một nhiệm vụ khó khăn vì tài liệu còn lưu giữ tại ngành giao thông cho biết “các chuyên gia tầm cỡ thời Pháp thuộc khẳng định với địa hình địa thế Quảng Bình, ngoài Đường 12 không còn có nơi nào có thể làm đường ô tô vượt Trường Sơn sang Lào được”. Đại tá Vũ Xuân Chiêm, phó Chính uỷ Đoàn 559 trực tiếp động viên các đồng chí phụ trách đoàn khảo sát trước ngày lên đường nêu rõ yêu cầu phải khẩn trương, giữ bí mật và phải thiết kế nhanh kịp cho các đơn vị thi công. Cũng trong lúc này Nhà nước đang khẩn trương tuyển quân.

Chủ nhật 27/6/1965 đoàn gồm 13 đồng chí, một tổ điện đài 15 watts lên đường. Xe gat 63 được Liên Xô trang bị mới tinh nguyên chở đoàn hành quân. Anh em hạ ghế cạnh thành xe ngồi thoải mái, giữa thùng xe chất đầy ba lô cá nhân, trang thiết bị khảo sát, điện đài, xoong nồi, gạo thực phẩm, chuẩn bị đủ cho 2 tháng làm việc tại hiện trường.

Đến Phong Nha, Quảng Bình, đoàn chia làm hai, thị sát hai hướng tuyến để so sánh phương án. Sau 12 ngày luồn rừng, ngày 15/7/1965 cả hai tổ tập trung tại Phong Nha tham gia lựa chọn phương án để khảo sát bước định tuyến.

Phương án 1 từ Khe Nét qua Đòng, Khe Tum, U Bò lên biên giới có chiều dài khoảng 100 km, ít đá hơn nhưng phải qua nhiều khe suối, ước tính phải có đến hàng trăm cầu cống loại vừa và nhỏ. Đ/c Nam Hải trực tiếp đi thị sát tuyến này.

Phương án 2 do đ/c Mai Sơn phụ trách từ Khe Nét qua Trà Ang, U Bò, Khe Tum, Ca Ròng, A Ky lên biên giới ngắn hơn 30 km, nhưng phải qua 40 km đường đá liên tục, khối lượng phá đá rất lớn ước tính trên một triệu khối đá. Đ/c Mai Sơn và đ/c Phi Đình Tuấn thị sát phương án 2.

Tham gia cuộc họp chọn phương án có đ/c Phạm Vọng trưởng ty Giao thông vận tải Quảng Bình và đ/c trưởng đồn công an biên phòng. Sau khi thảo luận có nhiều ý kiến khác nhau, trưởng đoàn khảo sát Nam Hải nêu ý kiến chọn phương án 1 tuyến đi qua Đòng lý do chính là ta chưa có kinh nghiệm thi công tuyến đường đá trong chiến tranh.

Đa số ý kiến nhất trí chọn phương án 1.

Thống nhất phương án chọn, đ/c Nam Hải và đ/c Mai Sơn về Hà Nội báo cáo Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Quốc phòng và Tư lệnh Phan Trọng Tuệ.

Đoàn khảo sát chia làm hai tổ khảo sát bước định tuyến theo phương án 1. Phi Đình Tuấn khảo sát từ Ba Khe lên Đòng, Hoàng Tường khảo sát từ hướng biên giới ngược lại.

Trong lúc đó, vào trung tuần tháng 7/1965, đ/c Phan Trầm, chỉ huy phó Công trường 128 được Tư lệnh Phan Trọng Tuệ giao nhiệm vụ đi thị sát từ Lùm Pùm huyện Bua La Pha, tỉnh Khăm Muộn (Lào) đến biên giới Việt Lào nối với đoạn phía đông. Có nhiều đoạn địa hình rất khó khăn trong đó đèo Phu La Nhích, ngầm Ta Lê, cua chữ A là trọng điểm.

Đồng chí Phan Trầm lúc này đã được bổ nhiệm chỉ huy trưởng Công trường 20. Trách nhiệm cao với nhiệm vụ, sau khi cùng một số đ/c cán bộ khảo sát chủ chốt thăm lại đoạn khó khăn nhất của phương án 2, nghe báo cáo hai phương án đã thị sát, đ/c Phan Trầm tham khảo ý kiến tập thể cán bộ kỹ thuật, phân tích tuy khi thi công phải phá đến hơn 1 triệu m³ đá nhưng nền đường tốt không bị lầy lội, giai đoạn khai thác dễ bảo đảm giao thông, đường ngắn lợi về vận chuyển.

Tập thể chỉ huy và các cơ quan thống nhất kiến nghị chọn phương án 2 và báo cáo lên cấp trên xin phê duyệt. Phương án 2 đi qua dốc Đồng Tiền, Trà Ang, U Bò, Khe Tum,

Ka Roòng, A Ky lên biên giới Lào Việt nối với đoạn phía tây vượt qua cua chữ A, qua Ta Lê, Phu La Nhích, Cha Là đến Lùm Pùm (đường 128).

Sau khi nghe báo cáo, Tư lệnh Phan Trọng Tuệ, Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh tán thành phương án kiến nghị. Tư lệnh chỉ thị khẩn trương triển khai ngay bước thiết kế kỹ thuật, đồng thời có nhiều quyết định cụ thể tạo điều kiện cho công trường 20 thi công trong đó có phương án điều động đủ quân số theo yêu cầu, cấp đủ 270 tấn bộc phá đánh đá, huy động bổ sung phương tiện xe máy thi công.

Lực lượng khảo sát thiết kế phía Đông Trường Sơn chia thành 4 tổ, phân địa đoạn khảo sát định tuyến đáp ứng yêu cầu vừa thiết kế vừa thi công.

- Đội trưởng khảo sát công trường 20 Hà Đình Huỳnh và đội phó Trần Tập phụ trách từ Phong Nha đến đầu bản Tân Trạch, phục vụ đơn vị thi công đã tập kết tại cửa rừng. Đ/c Tường Duy Hùng đã công tác ở đội Khảo sát công trường 13C đảm nhiệm công tác định tuyến, Hà Đình Huỳnh chuyên đi cao đạc.

- Đội Khảo sát của Ty Giao thông Quảng Bình do đ/c Đinh Nho Nhiên một cán bộ kỹ thuật lâu năm đã công tác từ thời chống Pháp làm đội trưởng đảm nhận từ biên giới về U Bò.

- Đoạn giữa khó khăn nhất chia cho 2 tổ: tổ Phi Đình Tuấn từ Đồng Tiền “đánh” lên Khe Ro và tổ Hoàng Tường từ Khe Ro “đánh” lên U Bò. Dốc Đồng Tiền và Đèo Ba Thang trong đoạn này là hai điểm khó khăn phức tạp về địa hình nhất trong toàn tuyến đường.

Do yêu cầu thi công, tổ Hoàng Tường chia thành hai tổ, Cao Trung phụ trách 1 tổ làm từ Khe Diêm lên U Bò.

Phi Đình Tuấn là cán bộ kỹ thuật cùng đi với đ/c Nam Hải vào khảo sát đường 20 và tham gia thi sát theo phương án 2 cùng đ/c Mai Sơn. Hoàng Tường quê Cao Bằng, dân tộc Tày là cán bộ kỹ thuật xông xáo, có nhiều kinh nghiệm khảo sát đường núi.

Các tổ được bổ sung một số dân công xã Thượng Trạch phát tuyến.

Mưa đã chuyển dần từ Tây Trường Sơn qua Đông Trường Sơn. Các đơn vị khảo sát không những phải giải quyết những phức tạp về địa hình địa thế mà còn phải khắc phục về thời tiết để hoàn thành nhiệm vụ. Có hôm, lúc sáng sớm ra đường còn lội bộ qua suối được, chiều về nước suối lên cao, chảy xiết, phải chọn cây rừng đủ độ dài, chặt cây cho đổ đúng hướng qua suối làm cầu mới về lán được. Là tuyến đường phức tạp, mũi nào cũng có khó khăn, nhưng khó khăn nhất là đoạn từ dốc Đồng Tiền vào Ba Thang lên Khe Ró toàn vách đá đứng thành, anh em đã đi lại nghiên cứu nhiều phương án nhưng chưa có giải pháp nào đạt mong muốn. Nhờ có một người dân tộc Rục đưa đường, đã tìm được lối lên đèo Ba Thang. Các cán bộ kỹ thuật khảo sát đã tính toán rất kỹ lưỡng. Muốn vượt đèo Ba Thang với độ dốc 12% thì phải nâng chân dốc lên 4 m và hạ đỉnh đèo xuống 5 m. Giải pháp đó sẽ tránh được vách đá dựng đứng trên tuyến mà trước đó Phi Đình Tuấn đã có dự kiến sử dụng phương án khoét đào hàm ếch đoạn đường đá này.

Phía tây, hai tổ khảo sát của công trường 128 sau khi đã có hướng tuyến thi sát, vào tháng 8/1965, tổ Trần Văn Cư và tổ Nguyễn Tiến Duy chia nhau khảo sát bước thiết kế kỹ thuật đoạn đường từ Lùm Pùm sang U Bò hợp điểm với hướng phía đông.

Mặc dầu cùng trong địa bàn huyện Bua La Pha tỉnh Khăm Muộn, nhưng 15 km từ Lùm Pùm đến Ka Tốc phía Tây, địa hình tương đối “dễ chịu”, nhưng phía đông lại rất khó khăn. Dãy núi Phu La Nhích chạy theo hướng đông bắc - tây nam, chân phía tây là Nậm Cha Là, chân phía đông là Nậm Ta Lê. Cha Là và Ta Lê là hai nhánh sông đầu nguồn của sông Sé Bàng Phai, một con sông tương đối lớn cắt qua huyện Bua La Pha sang huyện Nhôm Ma Rat chảy về hướng Tây Bắc nước Lào. Từ Lùm Pùm đến Phu La Nhích đường chim bay chỉ có 22 km phải vượt độ cao 400 mét nên phải tìm yên ngựa

phù hợp triển tuyến đổ xuống hai bên sườn núi, chiều dài đến 40 km mới đảm bảo độ dốc cho phép 12%. Tương tự như vậy phía đông sông Ta Lê phải thả dốc từ hợp điểm với khảo sát Đường 20 nhiều lần mới tìm được đúng vị trí ngầm Ta Lê phù hợp địa hình địa thế và có tốc độ nước chảy vừa phải.

Sau 45 ngày khảo sát trong mùa mưa, đầu tháng 10/1965, hai tổ khảo sát Công trường 128 đã hoàn thành nhiệm vụ khảo sát thiết kế kỹ thuật đoạn phía tây Đường 20. Đ/c Nguyễn Xuân Tiểu sau khi đã duyệt xong hướng tuyến thực địa cho 4 tổ đoạn phía đông, sang duyệt tuyến phía tây, kết thúc nhiệm vụ duyệt thực địa do Phó Tư lệnh Nguyễn Tường Lân uỷ nhiệm.

Ngày 21/1/1966, đúng mùng một Tết Bính Ngọ, tại Công trường 20, Phó Tư lệnh Nguyễn Tường Lân ra lệnh nổ loạt bộc phá đầu tiên đón xuân và hưởng ứng chiến dịch “Chọc thủng Trường Sơn, mở đường thắng lợi” do Bộ Tư lệnh 559 phát động.

Ngày 10/4/1966 Đường 20 từ Phong Nha, Quảng Bình sang Lùm Pùm, tỉnh Khăm Muộn dài 123 km qua các địa danh sau đó đã thành trọng điểm thường xuyên bị địch đánh phá Phong Nha, Dốc Đồng Tiền, Trà Ang, Ba Khe, Cua chữ A, Ta Lê, Phu La Nhích, Chà Là, Hin Lấp, Ka Tốc, Lùm Pùm đã thông xe.

“Đường 20 Quyết thắng” là đường ngang từ hậu phương vào chiến trường, cửa khẩu thứ hai thành trục chính vận chuyển hầu như được cả hai mùa mưa nắng biên giới hai nước. Đặc biệt Đường 20 đã giải toả được túi nước Seng Phan - Pắc Pha Năng luôn làm ách tắc vận chuyển trong nhiều mùa mưa, điều mà cán bộ chiến sỹ đã từng có mặt năm 1965 trên tuyến đường này băn khoăn, suy nghĩ, lo lắng.

Đường ngang này là thành quả báo cáo với Đại tướng Tổng Tư lệnh chiến công mà cán bộ chiến sỹ Đoàn 559 đã thực hiện từ mong ước của Đại tướng trong dịp vào thăm Quảng Bình tháng 5/1961: “Quân và dân Quảng Bình phải nỗ lực mở nhiều đường hơn nữa để hỗ trợ cho Đoàn 559 chi viện cho miền Nam”. Ngày đó, Đại tướng đã cầm bút vạch lên bản đồ một nét chì đỏ từ Bố Trạch lên phía Tây, hướng của tuyến Đường 20 bây giờ.

Cán bộ, chiến sỹ, công nhân khảo sát thiết kế tuyến đường Trường Sơn mang tên Bác Hồ vĩ đại, tự hào được đóng góp trí tuệ, công sức của mình vào công trình Đường 20 huyền thoại. Điều này chắc chắn sẽ đem lại tự tin cho họ trước khi bước vào các công trình tiếp theo đang chờ đón.

II. Thành lập đội Khảo sát Công binh trực thuộc Bộ Tham mưu BTL 559, tiền thân của Viện Khảo sát thiết kế Binh đoàn 12

Bước vào mùa khô Tây Trường Sơn, vào tháng 10/1965, Đoàn 559 đã được bổ sung quân số. Toàn Đoàn có 16.500 quân nhân, 1.600 công nhân giao thông, 7.700 thanh niên xung phong, được trang bị 46 máy húc C100 và Đông phương hồng, 10 máy ép hơi khoan đá, 735 ô tô các loại.

Quân uỷ Trung ương khẳng định hành lang vận chuyển trên đất Lào đã giao cho Đoàn 559 là lâu dài cho đến ngày toàn thắng. Việc làm đường ô tô vận chuyển cơ giới tiến sâu vào chiến trường, thay thế vận chuyển gùi thồ không thể đáp ứng được nhu cầu chiến tranh là nhiệm vụ trọng tâm được xác định cho những năm sau.

Đã đến lúc công tác khảo sát thiết kế cầu đường trên tuyến đường Trường Sơn phải tổ chức hoàn chỉnh hơn để giúp Bộ Tư lệnh chỉ huy và chỉ đạo xây dựng hệ thống cầu đường được kịp thời đáp ứng được yêu cầu nhiệm vụ.

Đ/c Nguyễn Nam Hải được Bộ Tư lệnh giao nhiệm vụ tổ chức tập hợp và thống nhất các tổ khảo sát trước đây do phòng Công binh Bộ Tham mưu Bộ Tư lệnh 559 chỉ huy trực tiếp.

Ngày 25/11/1965 Đội Khảo sát Công binh được thành lập theo quyết định 241/QL, Bộ Tư lệnh bổ nhiệm ban chỉ huy Đội gồm:

Đội trưởng Thiếu uý Nguyễn Xuân Quang

Chính trị viên Thiếu uý Phan Văn Kiến.

Đội phó Nguyễn Vĩnh, cán bộ kỹ thuật biệt phái

Đội phó Hồ Sỹ Dậu, cán bộ kỹ thuật biệt phái

Đội được biên chế 4 tổ khảo sát dựa trên các tổ hiện có và một số nhân viên Đội bộ.

Lúc mới thành lập, đội viên đội Khảo sát Công binh hầu hết đều là các kỹ sư, cán bộ kỹ thuật trung cấp Giao thông chủ yếu từ khoá 7 đến khoá 14 và các công nhân có tay nghề khảo sát bậc cao, các cán bộ sơ cấp từ Bộ Giao thông vận tải sang. Đây là sự kết hợp rất chặt chẽ giữa Bộ Quốc phòng và Bộ Giao thông vận tải, đồng thời cho thấy tuyến Đường 559 đang xây dựng là công trình cực kỳ quan trọng.

Đội trưởng Nguyễn Xuân Quang và một vài cán bộ kỹ thuật, một số nhân viên được điều động từ các đơn vị, tập trung về "R" tại hang Hoá Tiến, Tuyên Hoá, Quảng Bình. Nhưng chỉ được vài ngày sau đó, do yêu cầu nhiệm vụ cấp thiết, đ/c Nguyễn Xuân Quang và đ/c Cao Trung cán bộ kỹ thuật biệt phái nhận lệnh vào phối hợp cùng Trung đoàn 98 khảo sát tuyến Sa Thầy - Pô Cô - Sê Rê Pốc đến tháng 6 năm 1966 mới về Đội. Cũng là một đặc điểm của đơn vị khảo sát, đội trưởng, cán bộ chủ chốt của đơn vị lại không có mặt một thời gian dài khi mới bắt đầu tổ chức, xây dựng đơn vị.

Chính trị viên Phan Văn Kiến được điều động từ Trung đoàn 98, đầu tháng 1/1966 mới về nhận nhiệm vụ tại "R". Lúc đầu mới có mặt 6 đồng chí, 3 đồng chí và 3 công nhân kỹ thuật. Các tổ khảo sát khác đang làm nhiệm vụ trên tuyến phía tây Trường Sơn và đường 20 Quyết thắng.

Bộ Tham mưu lệnh cho đội Khảo sát ngày 5/1/1966 hành quân sang sở chỉ huy Đoàn 559 tại khu vực Lùm Pùm. Hôm đó mưa phùn, gió đông bắc, trời lạnh. Đến Khe Ve, được các nữ lái xe trên Đường 12 cho "quá giang" đến Bãi Dinh. Hôm sau đến đồn của khẩu Cha Lo Làm thủ tục qua biên giới, qua đò suốt đêm đi theo tuyến 050 mới mở, còn nguyên cây cối nguy trang, 5 giờ sáng mới đến trạm ba ríe Xiêng Phan.

"Đội bộ" đang lao động xây dựng lán trại, đào hầm chữ A thì 2 tổ khảo sát đ/c Phùng Bá Phổ tìm đường giao liên và Nguyễn Bình trên Đường 128 xong nhiệm vụ về cùng xây dựng nơi ăn ở.

Đ/c Nguyễn Nam Hải được Bộ Tư lệnh và Bộ Tham mưu giao nhiệm vụ tổ chức xây dựng đội Khảo sát Công binh, ban đầu cho biết đ/c Hà Kỳ Thự sẽ là đội trưởng. Tuy nhiên sau đó Bộ Tư lệnh lại điều động đ/c Thự về phòng Hành quân củng cố lại tuyến giao liên.

Tổ chức biên chế ban đầu được xác định như sau:

Tên gọi Đội Khảo sát Công binh.

- Quân số 96 người gồm ban Chỉ huy 4 đ/c, đội bộ và 8 tổ khảo sát

- 8 tổ khảo sát gồm:

- + Trên Đường 20 có 3 tổ Phi Đình Tuấn, Hoàng, Tường, Nguyễn Tiến Duy.
- + Trên tuyến 128 và 128 kéo dài có 2 tổ Nguyễn Bình, Đoàn Văn Đạt.
- + Tuyến gùi thổ có 2 tổ Phùng Bá Phổ, Vi Văn Miết.
- + Tuyến cực Nam Sa Thầy - Pô Cô - Sê Rê Pốc tổ Cao Trung.

Ban chấp hành chi bộ cũng được chỉ định 5 đồng chí:

- Bí thư Phan Văn Kiến.
- Phó Bí thư Vi Văn Miết.
- Chi uỷ viên Nguyễn Xuân Quang, Nguyễn Vĩnh, Đoàn Văn Đạt.

Đội Khảo sát Công binh thuộc Bộ Tham mưu Đoàn 559 đơn vị chuyên môn kỹ thuật có 1 kỹ sư và 30 trung cấp kỹ thuật cầu đường, địa chất, thủy văn được đào tạo từ các trường chính quy, có thâm niên công tác từ Bộ Giao thông được biệt phái sang quân đội.

Đội trưởng và chính trị viên đã qua trường quân sự, hai đ/c đội phó phụ trách kỹ thuật là cán bộ lãnh đạo nhiều năm tại các đội Khảo sát Giao thông có nhiều kinh nghiệm.

Chi bộ có 30 đảng viên chiếm 1/3 quân số là hiếm có trong một đơn vị thời chiến lúc đó. Các tổ trưởng là cán bộ kỹ thuật các khóa 7, 8, 9 trường Trung cấp giao thông, đa số đều là đảng viên đủ trình độ và bản lĩnh độc lập công tác, đảm bảo có thể xử lý được các tình huống có thể xảy ra trên địa bàn hoạt động được giao.

Các đ/c Nguyễn Nam Hải, Nguyễn Xuân Tiểu được Bộ Tư lệnh, Bộ Tham mưu giao nhiệm vụ chỉ đạo thực hiện tổ chức đơn vị và chính trị viên Phan Văn Kiến đề nghị sắp xếp ban đầu lúc mới thành lập.

Nhiệm vụ của Đội phân tán nhiều nơi, gần nhất cũng vài chục kilômét, có nơi xa hàng trăm đến hàng ngàn kilômét, có đoạn chỉ cần bố trí một tổ vài ba người, nhưng ở những địa đoạn khó khăn phức tạp lại cần 12 - 15 đ/c. Thấy được tính chất công việc, Bộ Tham mưu và Cục Chính trị đã báo cáo Bộ Tư lệnh chấp thuận duyệt biên chế nhanh chóng.

Một thời gian sau, các đ/c trong ban chỉ huy Đội, cấp uỷ mới gặp được nhau thống nhất các biện pháp lãnh đạo đơn vị có đặc điểm luôn phân tán, hoạt động trong thời chiến ở địa bàn hết sức gian khổ này. Và cũng một thời gian nữa toàn đơn vị mới được tập trung nhưng cũng trong “khoảnh khắc” vài ba ngày rồi công việc lại cuốn hút, anh em lại tự lực phấn đấu kiên cường tự lập hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ của mình được cấp trên giao.

Tính đến mùa khô năm 1966 đã khảo sát thiết kế để các đơn vị thi công: hàng ngàn kilômét đường gùi thồ, giao liên, 1.500 km đường ô tô và 150 km đường sông.

Trong 2 năm 1965 - 1966, cán bộ kỹ thuật khảo sát thiết kế Bộ Giao thông Vận tải biệt phái công tác trong đội Khảo sát Công binh, các trung đội trình sát của các trung đoàn Công binh đã đóng góp trí tuệ, công sức không nhỏ hình thành đường 128, đường 20, hai con đường huyết mạch cho cả mạng đường Trường Sơn rộng lớn.

Từ các tổ nhỏ riêng lẻ, ngày 25/11/1965 đã tập hợp lại thành Đội Khảo sát Công binh một tổ chức có quy mô, đủ trình độ đảm nhiệm nhiệm vụ ngày càng lớn, càng phức tạp trong những năm sau. Ngày 25/11 là ngày truyền thống của các lực lượng Khảo sát Thiết kế Trường Sơn.

Kinh nghiệm khảo sát thiết kế đường ô tô, sự đoàn kết nhất trí, tương trợ giúp đỡ lẫn nhau trong tổ, tinh thần tự lực, tự quản, khắc phục khó khăn về vật chất, chịu đựng gian khổ trong mùa mưa, cảnh giác cao với mọi âm mưu của địch, sự giúp đỡ của các đơn vị thi công, của nhân dân địa phương... đã giúp các tổ trong đội Khảo sát Công binh hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ.

CHƯƠNG 2

THỰC HIỆN CHỦ TRƯỞNG TÍCH CỰC MỞ ĐƯỜNG CƠ GIỚI

TIẾP TỤC KHẢO SÁT THIẾT KẾ CÁC TRỤC DỌC XUỐNG PHÍA NAM, MỘT SỐ TRỤC ĐƯỜNG NGANG, ĐƯỜNG PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH

A. CẦU ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN ĐẦU NĂM 1966

Dầu mùa khô 1965 — 1966, tuyến đường vận chuyển của Đoàn 559 đã có:

- Trục dọc đường ô tô 129 dài 132 kilômét từ Xóm Pég (Đường 12) đến Kê Pô (Đường số 9).

- Trục dọc Đường ô tô 128 dài 176 kilômét từ Mụ Gia (Đường 12, biên giới Lào Việt) đến Na Bo (Đường 9, Lào).

- Đường số 9 từ Na Bo đến Bản Đông dài 30 kilômét, đã có từ thời thuộc Pháp.

- Đường ô tô 29A từ Bản Đông đến Sa Di dài 29 kilômét và đoạn tiếp theo qua Tà Beng, La Hạp đến Bạc (có tên gọi 128 kéo dài) tổng số dài 134 kilômét.

- Trục vượt khẩu đường 12 từ Khe Ve qua Mụ Gia đến Lăng Khằng dài 88 kilômét.

- Trục vượt khẩu Đường 20 Quyết thắng dài 123 km từ Phong Nha đến Lùm Pùm

Sáu tuyến đường cơ giới trên tạo thành trục vận chuyển hàng hóa từ Quảng Bình vượt sang Tây Trường Sơn từ Trung Lào đến Hạ Lào qua 4 tỉnh Khăm Muộn, Sa Va Na Khet, Xa Ra Van, Sê Kông có biên giới chung với các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên, Quảng Nam.

Đường 12 từ Việt Nam sang Lào có từ thời Pháp thuộc. Từ tháng 8/1964 địch đã tập trung đánh phá, mặt đường đá dăm láng nhựa đã bị cày xới, nền, mặt đường đều rất xấu.

Phía bắc Đường số 9 đã hình thành hai trục dọc nền đất song song 128 và 129 đã có một số đường ngang liên hoàn hỗ trợ.

Đường 129 mở năm 1961 sau chiến dịch 128 giải phóng Trung Lào, Đường 128 thi công mùa mưa năm 1965 chưa được cải tạo, chất lượng đường rất xấu xe chạy không đạt 15 km/giờ.

Phương thức giao liên gửi thổ vắn được coi trọng nhiều tuyến đường giao liên đang được sử dụng nổi phía nam tỉnh Quảng Bình vượt Trường Sơn vào Hạ Lào, trong đó có các trục đường ngang gửi thổ từ La Hạp qua A Túc sang Thừa Thiên và trục từ nam sông Bạc qua Đắc Chưng vận chuyển hàng và vũ khí hạng nhẹ vào cho Khu 5.

B. KHẢO SÁT THIẾT KẾ MỞ THÊM NHIỀU TUYẾN ĐƯỜNG TRÊN KHẮP CHIẾN TRƯỜNG TRƯỜNG SƠN, ĐỐI PHÓ VỚI CÁC THỦ ĐOẠN ĐÁNH PHÁ NGĂN CHẶN CỦA ĐỊCH

Trên tuyến đường Trường Sơn, địch thực hiện chiến lược “chiến tranh ngăn chặn” dùng máy bay các loại với vũ khí hiện đại đánh phá, nhằm không cho ta vận chuyển hàng vào chiến trường. Bộ Tư lệnh Trường Sơn quyết tâm chống lại âm mưu đó bằng nhiều cách, trong đó biện pháp tích cực nhất là phải mở nhiều tuyến đường hỗ trợ nhau gồm các trục dọc, các trục ngang, các tuyến đường tránh lớn nhỏ, tạo thành một hệ thống đường liên hoàn giữa các trục dọc, quyết tâm bảo đảm giao thông giữ được thế chủ động trong quá trình vận chuyển.

I. KHẢO SÁT MỞ THÊM ĐƯỜNG MỚI, Củng cố CÁC TRỤC DỌC

Thực hiện nghị quyết của Đảng ủy, quyết tâm của Bộ Tư lệnh Đoàn 559, bộ đội công binh phấn đấu kéo dài Đường 128 đến ngã ba biên giới, nền đường rộng từ 4,50 mét đến 5,00 mét bảo đảm cho xe kéo pháo hành quân, tăng lưu lượng xe, kéo dài cung độ mỗi đêm xe phải chạy được khoảng 100 kilômét. Thời gian tiếp theo phải mở thêm được

nhieu trục dọc song song nhằm phân tán sự đánh phá của địch. Cục Tham mưu Công binh đã chỉ đạo công tác phát triển cầu đường theo hướng đó.

1. Khảo sát mở đường 35 (đường 128 kéo dài xuống phía nam Đường 9

Sau khi hoàn thành công tác khảo sát thiết kế Đường ôtô 128 phía Bắc Đường 9, các tổ của đội Khảo sát Công binh lần lượt được phân công khảo sát các đoạn đường phía nam.

Đ/c Trịnh Bá Cẩm được giao nhiệm vụ tổ trưởng khảo sát tuyến đường 35, nối từ Đường số 9 (cách bản Na Bo về phía tây 4 kilômét) đến Sa Đì. Từ sông Sê Băng Hiêng có cao trình khoảng 300 mét sang đèo Tha Mé có cao trình 664, khống chế trên chiều dài đường chim bay 15 km, việc triển khai tuyến đủ độ dốc cho phép 15% là rất khó khăn. Do đó phải triển khai tuyến từ Na Bo đến Sa Đì đi dài đến 60 kilômét, mới đạt độ dốc cho phép. Đây là một đoạn có địa hình rất phức tạp, sông rộng, đèo cao, cây cối rậm rạp, xa dân bản.

Núi cao, rừng rậm, sông sâu, thác ghềnh đối với những người khảo sát tựa như cơm ăn, nước uống, khí trời. Điều đó có nghĩa là không có khó khăn nào ngăn cản được bước chân người khảo sát để tìm đường thông tuyến. Tuy nhiên đối với các chiến sỹ khảo sát thì việc ốm đau là việc ngoài ý muốn của mình. Trong lúc cả tổ đang cố gắng lùng sục tìm phương án hợp lý cho Đường 35 thì bỗng nhiên đồng chí Em, chiến sỹ thanh niên xung phong, quê Kỳ Anh, Hà Tĩnh mới được bổ sung cho tổ, bị sốt rét, đã 3 ngày không ăn uống gì, y tá điều trị không thuyên giảm mà ngày càng trầm trọng thêm, đồng chí Em bị sốt ác tính.

Lúc này toàn tổ đã sang phía Nam sông Sê Băng Hiêng cách Đường số 9 khoảng 20 kilômét, đang ở nhờ một bản dân địa phương. Trạm phẫu thuật gần nhất đóng tại vùng Sê Pôn cách xa chỗ trú quân gần 30 kilômét. Trời đã xẩm tối, nhưng vì sinh mệnh đồng chí, tổ trưởng quyết định huy động tất cả anh em khoẻ đốt đuốc đi đêm, thay nhau cáng đ/c Em đến trạm. Ngoài súng đạn bảo vệ, anh em còn chủ động mang theo cuộc xêng để phòng bệnh nhân hy sinh dọc đường.

Trong chiến trường, đốt đuốc đi đêm là một việc làm mạo hiểm. Nhưng vì vùng này chưa có hoạt động của ta nên máy bay địch chưa dòm ngó nhiều. Anh em dẫn dò nhau phải tuyệt đối bí mật, im lặng không trò chuyện ồn ào. Để cảnh giới máy bay, đuốc phải là sát mặt đất chỉ đủ để thấy đường đi, khi có tiếng máy bay từ xa là phải tắt ngay. Rất may, đường đi trong rừng già cây cối um tùm, còn được thiên nhiên che chở!

Đến Sê Pôn trời vừa sáng!

Trạm quân y tiếp nhận bệnh nhân và chuyển ngay vào hầm để kịp cấp cứu. Một lát sau bác sỹ cho biết có khả năng cứu sống được. Tuy cáng thương suốt đêm mệt nhọc nhưng mọi người rất mừng. Anh em yên tâm quay trở về tiếp tục nhiệm vụ.

Sau ba tuần lễ, Đường 35 được khảo sát xong, tuyến đường đã được khẩn trương hoàn thành trong một thời gian ngắn. Đường 35 là trục dọc thứ hai từ Bản Đông vào Sa Đì song song với đường 29A.

Một thời gian sau đó, Cục tham mưu Công binh đã chuyển đổi tên gọi đường 35 thành một đoạn của đường trục dọc 128 kéo dài thống nhất từ Mụ Dạ vào Na Bo, Sa Đì nối với Bạc đến Tà Xêng, vào Sê Rê Pốc phía Nam.

2. Khảo sát Đường 128 kéo dài □ Sê Kông đến Sê Rê Pốc

Trung đoàn 98 được phân công đóng quân ở khu vực vùng cao nguyên Bô lô Ven Nam Lào, phục vụ mặt trận Tây Nguyên. Đầu năm 1966, Đội trưởng Nguyễn Xuân

Quang và tổ trưởng Cao Trung cùng trung đội trinh sát của trung đoàn, khảo sát mở đường từ Bạc (S5) qua Chà Vần, Sê Ka Mán, Sê Sụ, Phi Hà đến Tà Xẻng vùng 3 biên giới (S9), lúc này trục dọc 128 có chiều dài 586 km. Năm 1967, tổ Cao Trung lại khảo sát để trung đoàn mở tiếp đến S9 điểm 4, S9 điểm Đ5 đến Sê Rê Pốc nâng trục dọc 128 lên 831 km. Tất cả các mùa mưa từ năm 1965 đến 1967 đội trưởng Nguyễn Xuân Quang và Cao Trung đã cùng trung đội trinh sát Trung đoàn 98 đều ở lại Trường Sơn khảo sát phục vụ cho đơn vị thi công.

Đến giai đoạn này tuyến 128 Tây Trường Sơn từ Mụ Dạ đến Sê Rê Pốc qua 4 tỉnh từ Trung đến Hạ Lào đã tạo được cơ sở để mở các đường ngang vượt Trường Sơn sang các chiến trường Miền Nam Việt Nam.

3. Khảo sát Đường 128B □ Bắc Lùm Pùm đến Km31 Đường 9

Đường 128B là trục dọc thứ ba ở phía bắc Đường số 9 là tuyến đường tương đối kín nằm vào quãng giữa song song với hai trục dọc 128 và 129. Điểm đầu từ Pa Kha qua Na Tơ, Na Bon, đến Phu Xứng, Na Phi Lăng, qua Xa Bông đến Đường số 9 cách Na Bo khoảng 8 km về phía tây, có chiều dài 96 km bằng phẳng, ít khối lượng trừ đoạn Phù Kiều có đèo dốc. Tiếp đó trinh sát hai Bình trạm 31 và 32 đã khảo sát để công binh bình trạm thi công các đường ngang liên hoàn nối 3 trục đường 128 128B và 129 thành một mạng đường làm phân tán sự đánh phá của địch, giảm bớt sự hư hỏng xe vận tải và ít thương vong lực lượng.

II. TỪ TRỤC DỌC 128 ĐẾN CÁC TRỤC NGANG SANG CHIẾN TRƯỜNG.

Cho đến đầu năm 1966, tuy đã có một trục dọc vận tải cơ giới xuyên suốt tây Trường Sơn, nhưng việc vận chuyển hàng hóa vũ khí sang các chiến trường Miền Nam vẫn phải dùng phương thức gửi thô, rõ ràng không thể đáp ứng yêu cầu của chiến trường. Vì vậy mở các đường ngang vận tải cơ giới sang phía đông được Đảng ủy và Bộ Tư lệnh quyết tâm hàng đầu, nhiệm vụ này được xem là trọng tâm cho kế hoạch năm 1966.

1. Khảo sát Đường B45, trục ngang sang chiến trường Trị Thiên

Đường ngang B45 từ La Hạp sang Thừa Thiên lần lượt được phân chia địa đoạn từ tây sang đông cho 3 đ/c Phi Đình Tuấn, Đình Kiện và Đoàn Văn Đạt khảo sát.

Tổ Khảo sát đ/c Phi Đình Tuấn sau khi giao tài liệu thiết kế đoạn Đường 9 - Sa Di đến Ta Beng cho Bình trạm, được giao khảo sát tiếp việc chỉnh lý nâng cấp đoạn La Hạp - Rừng Thông, và đường tránh ngã ba La Hạp. Đoạn đi Rừng Thông địa hình vùng rừng núi khó khăn, đã có đường ô tô già chiến được cải tạo từ đường thô, nay phải khảo sát nâng cấp cho đường ô tô vận tải có trọng tải lớn. Dự đoán ngã ba La Hạp sẽ thành trọng điểm, nên yêu cầu phải triển khai xa trọng điểm, cố gắng đi vào rừng kín.

Tổ khảo sát Đình Kiện, sau khi nghỉ an dưỡng một thời gian rất ngắn ở Cự Nẫm, Quảng Bình đã nhập tuyến sang Tây Trường Sơn về đơn vị, lúc đó đang đóng quân tại vùng Na Bo Bắc Đường số 9. Tuy đã là quân số của Đội gần một năm, nhưng đây lại là lần đầu gặp gỡ chỉ huy và anh em cùng Đội. Đó cũng là đặc điểm chung của đội Khảo sát Công binh công tác trên chiến trường Trường Sơn. Hầu hết các tổ đều độc lập công tác, nhận nhiệm vụ của các cấp chỉ huy theo điện thoại hoặc qua điện đài 15W từ các bình trạm, các trung đoàn thi công.

Đầu tháng 4 năm 1966, tổ Đình Kiện được giao khảo sát đoạn giữa đường B45, một đoạn đường rất đặc biệt. Tư lệnh Đoàn 559 đại tá Hoàng Văn Thái trực tiếp giao nhiệm vụ. Tư lệnh nói rõ đại ý: Vùng A Lưới, A Sầu miền tây Thừa Thiên đang là vùng tranh

chấp giữa ta và địch. Đã nhiều lần Mỹ Ngụy đưa quân lấn chiếm, pháo kích từ Huế lên hai huyện A Lưới, Hương Điền. Dân bản địa sinh sống lâu đời phải dời vào rừng, để lại một vùng trắng. Mất cơ sở không có dân, quân Giải phóng hoạt động rất khó khăn. Nhưng khó khăn đến mấy, ta cũng phải quyết tâm giành lại dân, mở rộng vùng giải phóng. Làm đường ngang B45 thọc sâu sang miền Tây Thừa Thiên Huế là rất quan trọng, yêu cầu rất cấp thiết.

Đinh Kiện tổ chức một nhóm gồm các cán bộ có kinh nghiệm thị sát đoạn được giao từ Rừng Thông đến dốc Con Mèo, số còn lại đến kho Binh trạm 34 chuẩn bị hậu cần cho đợt khảo sát định tuyến.

Tư lệnh Đoàn 559 cử đại úy Hà Kỳ Thự, trợ lý công binh và ba bảo vệ cùng công tác với tổ khảo sát trong bước thị sát. Công binh Binh trạm 34 thời điểm này đã mở được 15 ki lô mét đường già chiến từ La Hạp sang phía đông. Đoàn đến Rừng Thông địa hình không khó khăn mấy, nhưng từ A Túc, tuyến cắt ngọn sông Sê Pôn leo lên Động Con Tiên biên giới Lào Việt, cao độ thiên nhiên 1.000 mét lại rất hiểm trở. Đoạn 15 km tiếp đó đến Dốc Con Mèo càng phức tạp hơn, tuyến phải len lỏi qua đỉnh Trường Sơn giữa rừng già có cao độ 1000, 900, 800.... lên xuống nhấp nhô, báo trước khó khăn trong giai đoạn định tuyến ở bước kỹ thuật.

Khí hậu, thời tiết Trường Sơn vùng Sê Pôn (Lào), Hương Hoá, A Lưới (Việt Nam) quanh năm mây mù ẩm ướt, cây rừng đại ngàn cao to chưa khai thác. Nhiều loại rắn rết, vắt xanh trên cây, vắt đen dưới đất, đông tây Trường Sơn chưa nơi nào loài vắt lại dày đặc như vùng này. Đến Ta Bôi tổ khảo sát được một người dân Vân Kiều dẫn đường, công việc khảo sát có phần thuận lợi hơn. Người du kích này đi trước, đánh dấu các hố chông trước đây dân bản đã bố trí chống địch càn quét. Qua Dốc Con Mèo được khoảng 5 kilômét, nhìn thấy rõ một con đường mòn thẳng xuống hướng La Đụt – A Lưới, người dẫn đường ước tính phải đi khoảng nửa ngày đường nữa mới đến A Lưới, dưới đó địch còn hoạt động.

Cả tổ dừng lại nghỉ trưa ăn cơm để quay về binh trạm. Cơm nắm muối rang ớt, ở chiến trường thời đó thật đã là quý lắm. Các chiến sỹ khảo sát nhường một nắm cơm mời anh du kích cùng đi, nhưng anh không nhận. Anh xúc động nói: “Bộ đội ăn đi, mình quen ăn sẵn rồi!” Anh vui vẻ nhận mấy viên đá lửa và gói muối. Vật chất chẳng đáng là bao, nhưng lại là thứ mà anh cùng dân bản từ người già đến trẻ em đều đang rất quý.

Đồng bào dân tộc Vân Kiều, Tây Thừa Thiên, chín năm một lòng theo Bác Hồ chống thực dân Pháp, nay lại quyết tâm tham gia đánh Mỹ, tuy gian khổ ác liệt hơn nhiều, nhưng truyền thống yêu nước giúp đỡ bộ đội cán bộ kháng chiến vẫn mãi mãi được giữ vững.

Đợt thị sát đã hoàn thành sau 5 ngày cơm muối, lặn lội xuyên rừng vượt núi. Lãnh đạo Binh trạm 7 vui mừng khen ngợi, đồng thời cho bổ sung hậu cần, cử thêm bộ đội bảo vệ, động viên anh em nhanh chóng khảo sát bước định tuyến.

Thị sát đến đâu, theo dấu đã quy ước nội bộ, số cán bộ chiến sỹ còn lại khảo sát định tuyến giao cho Trung đoàn 10 thi công, và vận chuyển lương thực từ Binh trạm 34 vào để có đủ điều kiện tập trung hoàn thành nhiệm vụ.

Kể từ ngày vào khảo sát đường Trường Sơn, chưa bao giờ tổ đ/c Đinh Kiện lại gặp nhiều gian nan thử thách như lần đi khảo sát đường ngang B45 này.

Đường B45 đi vào vùng giáp ranh tranh chấp giữa ta và địch. Phát hiện ta đang làm đường, địch dùng mọi biện pháp tung biệt kích thám báo thăm dò, để tìm cách ngăn chặn, phá kế hoạch của ta. Trên diện rộng, máy bay cường kích bắn phá, huy động cả máy bay B52 dội bom rải thảm tàn phá. Cây cối đất đá tan hoang, hố bom chi chít.

Sau khi đánh phá ở mức độ huỷ diệt, cho rằng quân ta đã rút ra khỏi vùng dự kiến, chúng cho máy bay trực thăng quần đảo, đổ quân nguy và lính chur hầu đánh thuê dự tính chiếm đóng lâu dài, lập đồn bốt ngăn chặn. Quân ta kiên cường bám trụ, bộ đội bảo vệ hành lang kết hợp cùng du kích địa phương kịp thời tiến công vây bắt. Địch đã lại phải dùng trực thăng thu quân rút chạy.

Tổ khảo sát đồng chí Đinh Kiện được lệnh của Binh trạm 7 rút ra khỏi khu vực, sang Binh trạm 34 phía tây để bảo toàn lực lượng. Trên đường đi, gặp hai cô du kích gửi rau lang cho biết khu vực phía trước có một toán thám báo chưa kịp lên trực thăng đang ẩn náu, các đơn vị bộ binh Binh trạm đang vây bắt. Sau đó hai cô du kích này đã dẫn tổ đồng chí Đinh Kiện đi tránh sang con đường khác để bảo toàn lực lượng và để giữ được bí mật tuyệt đối.

Đợt Mỹ Ngụy đổ quân xuống Động Con Tiên, Binh trạm 7 cùng Trung đoàn 10 công binh ngoan cường chiến đấu, quyết giữ vùng giải phóng Tây Thừa Thiên, giữ con đường B45 chiến lược.

Phó Tư lệnh Nguyễn Tường Lân trực tiếp đi kiểm tra cho xe chạy trên tuyến đường vùng núi Trường Sơn, biên giới hai nước Việt Lào mới mở còn đang ẩm ướt bùn lầy. Thủ trưởng Binh trạm 7, trung đoàn trưởng Trung đoàn 10, đ/c Đinh Kiện đón Phó Tư lệnh từ ngoài mặt đường.

Trước đó, tổ đ/c Đoàn Văn Đạt hành quân theo đường giao liên vào khảo sát đoạn cuối đường B45 từ dốc Con Mèo sang phía Đông đến sân bay già chiến A Lưới theo sự phân công của chỉ huy đội Khảo sát. Thời điểm này bộ đội Quân Khu 4 vừa giải phóng được các đồn địch A Lưới, A Sô, Ta Bát... là các tiền đồn của địch bảo vệ thành phố Huế. Vào vùng giáp ranh nên tổ đ/c Đoàn Văn Đạt được trang bị 2 tiểu liên, súng CKC đến từng cán bộ chiến sỹ, tổ trưởng có súng ngắn K54. Ngoài vật chất lương thực thuốc men cấp cứu, phòng bệnh, anh em còn được cấp thêm mũ tai bèo, mũ sắt, quần áo bà ba đen. Những đ/c ốm yếu lúc khảo sát Đường 35 đã chuyển ra tuyến sau, nay được bổ sung thêm đủ 15 người. Anh em được quán triệt kỹ về mặt chính trị, tư tưởng, xác định được nhiệm vụ công tác tại vùng giáp ranh là phải kiên định chấp nhận hy sinh gian khổ để hoàn thành mọi nhiệm vụ.

Đ/c Đoàn Văn Đạt là tổ trưởng, lại là chi uỷ viên đội Khảo sát, chịu trách nhiệm liên hệ với các đơn vị bộ đội Miền Nam và các địa phương cho cả 3 tổ khảo sát. Đó là “Tiểu đoàn Ông Thệ”, một đơn vị quân Giải phóng, bộ đội địa phương dọc tuyến đường và bệnh viện già chiến Quân khu 4.

Việc tiếp đón đơn vị vào công tác ở khu vực mới giải phóng được bố trí rất chặt chẽ, nhằm đảm bảo bí mật, an toàn. Đến trạm biên giới, giao liên dẫn vào “Rừng Thông” bàn giao cho trạm gác thứ nhất của “Tiểu đoàn Ông Thệ”, anh em nghỉ tại đây, tổ trưởng Đoàn Văn Đạt và 2 cán bộ đi theo 2 bộ đội giải phóng, lội dọc con suối có nước chảy, lần lượt qua thêm hai trạm gác nữa mới được 3 đ/c cán bộ tham mưu tiểu đoàn ra làm việc sau khi xem kỹ giấy giới thiệu của Bộ Tư lệnh Đoàn 559. Cán bộ tham mưu “Tiểu đoàn Ông Thệ” cho biết tình hình dân sau khi giải phóng vùng hành lang Tây Thừa Thiên, tình hình địch, biệt kích, thám báo, hướng dẫn vị trí bản cũ, nơi ở tạm mới trong rừng của các bản A Lưới, A Sô, Ta Cô, Ta Bát, chỉ dẫn đường thồ, đường giao liên, đường mòn của dân. Được bộ đội và du kích địa phương dẫn đường, tránh các bẫy mìn hầm chông chống địch của dân bản, tổ đ/c Đạt phân công thị sát, tranh thủ khảo sát định tuyến. Trong vòng 1 tháng, đầu tháng 6/1966 hoàn thành đến A Lưới. Tổ rút về an dưỡng tại Bồ Trạch Quảng Bình.

Đường B45 dài 87 km là đường ngang nối từ La Hạp thuộc huyện Tà Ôi tỉnh Sa La Van trên trục dọc đường 128 đến A Lưới, được Trung đoàn 10 thi công thọc sâu sang ngang vào chiến trường B4 - Trị Thiên. Năm 1967 đã phát huy tác dụng. Đặc biệt, thời gian sau này đường B45 đã giúp các đơn vị chiến đấu đưa xe, pháo vận chuyển hậu cần vào phục vụ cho việc công phá thành phố Huế, giữ thành phố một thời gian sau Mậu Thân 1968, làm Mỹ, Ngụy hoang mang lo sợ dẫn đến chúng phải xuống thang chiến tranh từng bước.

Dưới sự chỉ huy chỉ đạo của cục phó Nguyễn Nam Hải, có các trợ lý phòng Công trình Trần Văn Cư, Đặng Văn Phúc, Nguyễn Hoá giúp sức, thời gian sau đó tổ khảo sát Đoàn Văn Đạt và tổ Đình Kiên khảo sát kéo dài Đường B45 vào đến A Sầu, A Đốt (Thừa Thiên), Bù Lạch đi Xưởng Giấy, vượt đèo A Yên (Lào) sang A Tép về Trà Làng qua A Vương đến Trao (Quảng Nam), được tiếp tục thi công nối với Đường 14 cũ đã có.

Đội Khảo sát Công binh, phòng Công trình Cục Tham mưu công binh được đóng góp cùng Trung đoàn 10, Binh trạm 7 chiến công chung này.

2. Khảo sát trục ngang B46 sang chiến trường Tây Nguyên

Tháng 5 năm 1967, bắt đầu vào mùa mưa, chính trị viên Phan Văn Kiến, đội phó Nguyễn Vĩnh cùng hai tổ khảo sát vào phối thuộc với Trung đoàn 10 mở đường B46 điểm đầu từ sân bay Cha Vann biên giới tỉnh Sa Ra Van và tỉnh At Tô Pơ (Lào) đến Đắc Ru Doóc tỉnh Kon Tum (Việt Nam). Tổ thứ nhất do đ/c Đỗ Văn Ư làm tổ trưởng, tổ phó Phạm Tiến Chí, tổ thứ hai do tổ trưởng Nguyễn Quốc Khánh và Phan Bá Thỏa là tổ phó chỉ huy.

Tại chỉ huy sở Binh trạm 44, Binh trạm trưởng Hồ Quang Trung, Trung đoàn trưởng Đinh Hào, cùng trung đoàn phó Nguyễn Thúc Yêm họp quán triệt nhiệm vụ, nêu yêu cầu vừa khảo sát vừa thi công trong mùa mưa, khảo sát đến đâu giao cọc và tài liệu đến đấy.

Tuyến đường khảo sát trong rừng già xa dân, phía đông không xa là vùng địch kiểm soát nên phải đề cao cảnh giác đề phòng thám báo, thú dữ□ Binh trạm, Trung đoàn tạo điều kiện tốt nhất cho anh em hai tổ khảo sát làm nhiệm vụ.

Đầu tháng 6/1967, máy bay thả biệt kích đổ bộ xuống hoạt động từ Chà Vann đến Đắc Chung phạm vi 40 ki lô mét đoạn đầu đường B46 lúc này đang thi sát. Bộ đội địa phương tổ chức chiến đấu truy lùng, chúng phải rút lui.

Du kích địa phương đã tặng cho tổ khảo sát tám bản đồ ảnh công nghệ hàng không hiện đại của Mỹ, tỷ lệ 1/50.000 khu vực Đắc Chung được dán ni lông cẩn thận, mưa không thấm nước biệt kích bỏ lại trong khi rút chạy không kịp mang theo. Bản đồ thể hiện địa hình địa thế, sông núi, bản làng, đầy đủ đường đồng mức, cao độ của các ngọn núi, giúp cho việc tìm tuyến đường nhanh chóng hơn. Trước đó, anh em khảo sát dùng bản đồ của Pháp cũ, chỉ vẽ được “sông núi vệt que củi” rất khó xác định địa hình.

Vùng thượng lưu Sê Ka Mán, biên giới hai tỉnh Sa La Van và At Tô Pơ (Lào) núi non hiểm trở, nhiều thác ghềnh. Mùa mưa lũ, nước chảy rất hung dữ qua lại khó khăn. Tranh thủ thời gian, những hôm lũ nhỏ anh em chọn cây gỗ to dài, ngấm hướng chặt đổ ngang sông làm cầu qua lại. Nhưng cũng có những ngày, buổi sáng qua được phía đông sông, buổi chiều mưa rất to nước lúc chảy xiết ngập cây gỗ, ngập cả bờ sông, không trở về được, phải ngủ đối giữa rừng.

Trong tổ đ/c Đỗ Văn Ư có Nguyễn Hồng Phương một thanh niên vùng biển, khỏe mạnh, xông xáo rất giỏi bơi. Anh đưa ra sáng kiến chặt giây song buộc chặt vào gốc cây, chằng ngang qua suối để mọi người nín vào giây qua sông. Phương phải qua lại nhiều

lần diu anh em yếu qua sông đảm bảo an toàn. Tuy nhiên tất cả phải hết sức thận trọng, bởi chỉ cần trượt tay là nguy hiểm đến tính mạng.

Trên tuyến sang đất Kon Tum, thì khó khăn thử thách của các chiến sỹ không còn là sông suối lũ lụt mưa rừng nữa. Mảnh đất Kon Tum một thời nổi tiếng bởi những chiến công về đánh chông, đánh mìn, bẫy, thò, chống giặc càn thôn bản. Khi giặc đã rút, mìn chông bẫy thò chưa kịp gỡ, còn rất nguy hiểm. Mặc dù đã có dân quân, du kích địa phương dẫn đường, đ/c Phan Bá Thỏa vẫn bị sập hầm chông trong khi đi thị sát. Anh bị thương nặng, đồng đội phải cáng về trạm quân y cấp cứu điều trị, và về tuyến sau.

Đoạn cuối tuyến đường Lan Tôn đến Đờ Ru Doóc, cuối đường B46 (trên đường 14) dài 40 ki lô mét trên địa phận tỉnh Kon Tum, bị địch càn quét thường xuyên. Tại đây, gần chi khu huấn luyện biệt kích Khâm Đức ở phía bắc và đồn Đắc Pét phía nam.

Thị sát gần đến Đắc Lô trên suối Đắc Chè, một con suối nhỏ chảy qua đường 14, tổ thị sát của ta mắc võng trú quân phía dưới suối, trong lúc đó một toán biệt kích ngủ ở phía trên. Sáng hôm sau, địch chuyển quân trước về đồn Đắc Pét phía nam, còn các chiến sỹ khảo sát lại theo Đường 14 thị sát đường lên Đắc Tả phía bắc, ngược hướng đi, nên không xảy ra đụng độ.

Trên dọc đường Trường Sơn, vùng núi rừng giữa các tỉnh At Tô Pơ và Gia Lai — Kon Tum là nơi có nhiều thú rừng hoang dã sinh sống. Rừng đại ngàn hoang sơ chưa bị khai phá. Chi khu quân sự Khâm Đức sử dụng khu rừng này huấn luyện biệt kích đi thực tế nên dân chúng cũng tránh xa, ít săn bắn. Voi mẹ, voi con sống từng đàn, thành “gia đình voi”. Khỉ, vượn, hươu, nai đến các loài muông thú nhỏ như chồn, cáo và thú dữ hổ, báo□ đều sống chung ở khu rừng này. Chim muông, cá suối, cua đá nhiều vô kể. Xa hậu phương, xa binh trạm, xa dân, thường thiếu gạo có khi muối ăn cũng phải dè xẻn, nhưng thú rừng, cá suối là nguồn thực phẩm, lá chua, cây chuối, môn thực là nguồn rau xanh được núi rừng thiên nhiên cung cấp.

Vào cuối đợt tìm Đường B46, khi đi thị sát ven vùng núi quanh chi khu Khâm Đức, anh em bắt gặp một con hổ khá lớn bị chết vì trúng bom do máy bay B52. Tổ khảo sát kéo “ông Hổ” xuống suối ngâm nước cho cá rút hết thịt. Tháng sau khi xong nhiệm vụ, quay lại lấy xương mang về nơi đóng quân, đào hầm tổ chức nấu cao suốt 8 ngày đêm. Tranh thủ ngày nghỉ ngơi chờ nhiệm vụ mới, anh em tổ chức săn bắn hươu nai sấy thịt dự trữ thực phẩm cho đợt công tác sau.

Tuyến đường ngang chủ yếu vào chiến trường Tây Nguyên mang tên gọi B46 được hình thành qua các địa danh Chà Vần, Đắc Ray, Noọng Việt, Sê Ka Mán, Đắc Dục, Đắc Chả, Đắc Nông, Lan Tôn, Đắc Rơ Lao đến Đờ Ru Doóc trên đường 14 tỉnh Kon Tum. Đờ Ru Doóc cách Khâm Đức, chi khu quân sự địch đang chiếm đóng về phía Bắc chỉ khoảng hơn 30 km và đồn tiền tiêu Đắc Pét khoảng 12 km về phía nam, Đường 14 là vùng tranh chấp, lợi thế lúc này đang về phía địch.

Đường B46 được Trung đoàn 10 thi công cách Đờ Ru Doóc khoảng hơn 10 ki lô mét thì tạm thời dừng lại vì Đường 14 đang bị địch kiểm soát, kìm chế.

Nhận rõ đường B46 của ta từ trục dọc 128 sang Tây Nguyên là tuyến đường lợi hại, Mỹ Ngụy đã tìm mọi biện pháp ngăn chặn, phá hoại. Chúng đưa bộ binh đồn trú tại Đắc La kết hợp với không quân yểm trợ đến đánh phá. Phía ta với phương châm “đánh địch mà đi mở đường mà tiến”, đ/c Toàn tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn 1, Trung đoàn 10 công binh chỉ huy tiến đoàn chiến đấu, vài ngày sau đồn Đắc La được giải phóng, nhen lên niềm tin “đã đánh là thắng” trong cán bộ và chiến sỹ công binh. Trong việc chống địch đánh nòng, công binh Trung đoàn 10 đã chiến đấu dũng cảm bảo vệ được đội hình thi công, bảo vệ được trang thiết bị.

Đáng ghi nhận đ/c Nguyễn Trọng Tứ, chiến sỹ tổ đ/c Nguyễn Quốc Khánh hăng hái tham gia chiến đấu, bắn đạn AT vào đội hình địch, chúng hoang mang rút chạy, góp phần bảo vệ an toàn cho khảo sát và thi công làm nhiệm vụ. Nguyễn Trọng Tứ được Trung đoàn 10 biểu dương, khen thưởng.

3. Khảo sát đường ô tô vùng Hạ Lào

Trong những năm 1966 — 1967, trung úy đội trưởng Đội Khảo sát công binh Nguyễn Xuân Quang và tổ Khảo sát do Cao Trung làm tổ trưởng cùng trinh sát Trung đoàn 98 đã kịp thời thị sát và khảo sát nhiều tuyến đường khu vực phía nam Đoàn 559, vùng Hạ Lào trong đó có Đường 49A từ Phi Hà (Km 557 đường 128) đến Xiêm Pạng trên đất Cầm Pu Chia.

Mồng 1 tết Bính Ngọ, tức ngày 21/1/1966 Trung đoàn 98 đang đóng quân tại ngã ba Đông Dương đón Xuân, có điện khẩn của Bộ Tư lệnh nội dung chuyển sang thi công Đường 49, điểm đầu từ ngã ba Phi Hà qua các địa danh Chín Suối, bãi đá Lâm Phu, Lanh Tanh, Đèo 200, qua sông Nậm Công, vượt suối Tà Ngâu nối sang đất bạn Cầm Pu Chia, điểm cuối là Xiêm Pạng. Bức điện có ghi toạ độ cho từng địa danh, chiều dài ước tính khoảng 200 ki lô mét, thời gian thi công không được quá 4 tháng. Mục đích của con đường là giải toả hàng ngàn tấn hàng đang bị ứ đọng. Bộ Tư lệnh chỉ thị rõ liên hệ với đồng chí Nguyễn Đức Phương, mật danh “Ông Chủ” tại K20 Xiêm Pạng, Cầm Pu Chia triển khai ngay và báo cáo về Đoàn.

Ngày mồng 2 tết, các tiểu đoàn được bố trí từ ngoài vào theo thứ tự Tiểu đoàn 1, 2 rồi đến Tiểu đoàn 3. Bộ phận khảo sát cũng chia làm 3 tổ khảo sát đến đâu giao cho đơn vị thi công đến đó.

Tuyến đi trên cao nguyên, địa hình không khó khăn lắm.

Đoạn Phi Hà đến Tà Ngâu dài khoảng 120 ki lô mét được che phủ dưới rừng cà bông tương đối kín. Các điểm khó khăn là khu vực Chín Suối địa chất yếu, nền đường nhiều chỗ bị lầy, bãi đá Lâm Phu dài 2 ki lô mét sát bờ sông Sê Xù, 5 ki lô mét Đèo 200 trống trải, địa chất đất lẫn đá tương đối cứng và không xa địch còn chốt lại Mường Mây.

Đoạn Tà Ngâu đến K.20 dài gần 100 ki lô mét đường đi giữa rừng khộp dễ thi công. K20 nằm trên đất Cầm Pu Chia là bí danh kho của “Ông chủ”. Hàng hóa chở đầy ắp bằng thuyền máy tấp nập cập bến nhập kho khẩn trương. K20 là một khu kho lớn chứa hàng vạn tấn hàng chưa được chuyển đi. Gạo, thực phẩm, xăng dầu, nhu yếu phẩm được phân khu vực xếp sắp trật tự ngăn nắp gọn gàng. Đây là lý do cần có con Đường 49 nối đến Phi Hà để chuyển sang Tây Nguyên.

Con đường được thi công như một chiến dịch. Trung đoàn là một tuyến chiến dịch, tiểu đoàn phụ trách một địa đoạn, mỗi đại đội một phân đoạn. Tác nghiệp thi công trong hành tiến. Khảo sát đi trước kết hợp bước thị sát và định tuyến giao tuyến khảo sát tài liệu thiết kế trực tiếp cho các phân đội. Đội hình thi công theo phương thức vừa nhảy cóc, vừa cuốn chiếu trong từng phân đội.

Các cán bộ, chiến sỹ khảo sát rất vất vả khẩn trương mới kịp phục vụ các phân đội. Ngoài mặt đường làm lán sáng lán tối, đêm về lên tài liệu tính toán khối lượng. Hai đ/c Nguyễn Xuân Quang, Cao Trung các cán bộ khảo sát có kinh nghiệm, ngược xuôi chỉnh lý các đoạn chưa hợp lý, nhằm giảm khối lượng nhanh chóng hoàn thành con đường. Trọng điểm chỉnh lý là Đèo 200, độ dốc cao, bán kính đường cong bé, có đoạn phải dùng tuyến tránh dài hơn, che khuất mắt địch ở Mường Mây (At Tô Pơ) cách đó không xa.

Qua 38 ngày đêm liên tục lao động, ngày 4/3/1966 con đường dài 244 ki lô mét đã hoàn thành. Tranh thủ 2 tháng mùa khô còn lại, xe nối đuôi nhau vào K20 rút hàng vận tấn hàng tồn đọng chuyển về hướng chiến trường Tây Nguyên.

Tiếp đó Trung đoàn 98 khảo sát Đường 49B song song với 49A, có khoảng cách 2 đến 3 km. Trung đoàn 98 thi công đoạn này rất nhanh gọn chuyển hàng hóa khai thác ngược từ Cam Pu Chia ra chi viện một phần cho chiến trường Khu 5, Tây Nguyên, một phần cho Nam Lào, một phần dự trữ cho các lực lượng Đoàn 559 ở phía Nam khi cầu đường phía ngoài ách tắc không vận chuyển hàng từ phía Bắc vào được.

Đường 49A, 49B được khảo sát và thi công kéo dài qua Stung Treng, Kratie trở thành một tuyến vận tải hai chiều rất lợi hại sử dụng trong nhiều năm. Hàng hóa khai thác từ Cẩm pu chia sang vận chuyển hàng sang chiến trường Nam Tây Nguyên và Miền Đông Nam Bộ.

III. KHẢO SÁT ĐƯỜNG PHỤC VỤ CÁC CHIẾN DỊCH

1. Khảo sát đường B70, B71 sang Tây Trị Thiên

Hai con đường phục vụ chiến dịch có tên gọi B70, B71 từ trục dọc 128 Tây Trường Sơn thọc sâu sang miền tây Quảng Trị và tây Thừa Thiên sát nách địch có yêu cầu thi công nhanh kết thúc gọn. Việc khảo sát tìm đường được chỉ huy đội cử 1 đến 2 cán bộ khảo sát có kinh nghiệm kết hợp với trung đội trinh sát của Trung đoàn thi công, trực tiếp cắm tuyến, trực tiếp giao tuyến tại hiện trường, nhiều khi chỉ giao nhận bằng lời.

Về chỉ đạo khảo sát thiết kế và thi công, trong các trường hợp thi công đường phục vụ chiến dịch, phòng Công trình cục Tham mưu Công binh chọn các sỹ quan có trình độ, khoẻ mạnh, nhanh nhạy trong việc nắm bắt tình hình tác chiến xuống đơn vị thi công giúp đỡ các đơn vị. Trung đoàn 83 Công binh từ Thượng Lào về được giao mở Đường B70. Tuyến đường này dài 61 ki lô mét, điểm đầu từ Tam Luông trên đường 29A vượt sông Sé Pôn tại Pe Luông (phân giới của tỉnh Quảng Trị - Việt Nam Sa Va Na Khẹt — Lào), qua A Gioi, Làng Klung đến Sa Trầm. Thời gian này vùng tây Quảng Trị đang là vùng chưa ổn định, máy bay địch đánh phá, trực thăng vây quét, một đơn vị khảo sát nhỏ tìm đường đã khó khăn, mở đường thọc sâu vào chiến trường cả trung đoàn còn khó khăn gấp bội, không thể bảo đảm bí mật bất ngờ như phía Tây Trường Sơn được.

Trung đoàn 7 Công binh được Bộ điều từ chiến trường Lào sang tây Quảng Trị mở Đường B71 từ Lan Nam đi Tam Dân. Đường B71 dài 25 kilômét ven thượng nguồn Rào Trắng chảy về Sông Bồ, vùng núi cao, độ dốc lớn thi công rất khó khăn. Cũng như đường B70, khu vực này gần vùng địch kiểm soát, thường bị địch không chế đánh phá.

Trung úy kỹ sư Phạm Hải đến Trung đoàn 83 và thiếu úy kỹ sư Trần Hữu Hạnh được cử giúp đỡ kỹ thuật thi công cho Trung đoàn 7. Hai đồng chí đều tốt nghiệp Đại học Bách Khoa đã vài mùa mưa lặn lội cùng các đơn vị ở Trường Sơn.

2. Khảo sát đường B45 kéo dài, đường B72, B73□

Đường B45 là đường ngang thọc sâu xuống A Lưới, Tây Thừa Thiên. Sau Tết Mậu Thân ta và địch đang giành giật quyết liệt thành phố Huế. Mỹ Ngụy tìm mọi cách ngăn chặn tiếp tế của ta từ Trường Sơn xuống theo Đường B45. Chúng dùng B52 đánh hủy diệt, dùng pháo tầm xa bắn lên vùng A Lưới, dùng phản lực, tiềm kích đánh phá cầu đường, trận địa pháo của ta, và cuối cùng dùng máy bay trực thăng đổ quân xuống Động Con Tiên, Dốc Con Mèo hòng chiếm đóng lâu dài vùng phía tây Thừa Thiên.

Hai tổ khảo sát đến Binh trạm 42 đúng thời điểm đó. Được lệnh của Binh trạm trưởng, để bảo toàn lực lượng làm nhiệm vụ của mình hai tổ chuyển quân sang phía tây

vùng kho của Binh trạm cách chiến trận khoảng 3 km. Lúc này hàng ba bốn chục máy bay trực thăng gầm rú trên bầu trời, đã có vài tốp bộ binh Ngụy và lính đánh thuê đổ bộ xuống Dốc Con Mèo lưng sục cơ sở của ta.

Tại đây, các đơn vị công binh và bộ binh của Binh trạm 42 đã tổ chức đánh trả quyết liệt, cuối cùng sau 3 ngày chúng phải rút quân.

Hai tổ khảo sát phân công khảo sát nhanh tuyến A Lưới đi Bình Điền qua các địa danh Khe Vi Linh, Làng Ngòi, Ta Lương, Khe Nghệ, Khe Chanh dài 45km có tên gọi Đường B72, trực tiếp giao tuyến, chỉnh lý các đoạn chưa hợp lý giúp các đơn vị thi công nhanh chóng tuyến đường này.

Kỹ sư Trần Hữu Hạnh trợ lý phòng Công trình đang công tác tại Trung đoàn 7 được điều động đến trực tiếp chỉ đạo. Do có sự phối hợp rất chặt chẽ giữa khảo sát và thi công đường Làng Ngòi — Ta Lương đã thông xe góp phần quan trọng cho pháo binh đưa pháo tầm xa vào lập trận địa bắn áp chế địch, chi viện cho mặt trận Huế lúc đó còn sôi sục. Cùng thời gian, đơn vị công pháo của Binh trạm 33 phối hợp với trung đoàn bộ binh tác chiến đập tan cụm cứ điểm Huội San — Lao Bảo giúp quân ta triển khai nhanh xuống phía đông, bảo đảm chiến dịch vây hãm Khe Sanh có hiệu quả.

Cuối tháng 2/1968 Đại tướng Võ Nguyên Giáp đã chỉ thị cho Bộ Tư lệnh 559, phải nghiên cứu cải tạo thành một hướng chiến trường nối từ Đường 9 — tây Trị Thiên - tây Khu 5 địa bàn có khả năng tác chiến lớn, liên tục và là vị trí chiến dịch, chiến lược rất quan trọng. Đại tướng nhấn mạnh yếu tố căn bản để giành thắng lợi đó là công tác chuẩn bị thế trận chiến trường.

Sau đó theo chỉ đạo của Cục phó Nguyễn Nam Hải, đ/c Trần Văn Cư cùng 3 đ/c đi thị sát tuyến Trao - Măng Sơn - Túy Loan vùng tây Quảng Đà dự kiến khi có điều kiện sẽ thi công để đưa pháo tầm xa vào hỗ trợ cho bộ binh đánh Đà Nẵng.

Đường B73 cũng được thị sát và khảo sát vào thời gian này. Điểm đầu từ A Sầu trên đường 14 qua xã Hương Phong, Hương Nguyên, cắt thượng nguồn sông Hữu Trạch rồi cắt sông Tả Trạch đến Hương Phú, nam động Li Hi về điểm cuối tại Khe Tre. Từ Khe Tre đã có đường cũ về huyện Phú Lộc Thừa Thiên và về Mũi Trâu đất Quảng Nam Đà Nẵng.

IV. ĐĂNG KÝ LẠI ĐỂ NÂNG CẤP CÁC TUYẾN ĐƯỜNG ĐÃ CÓ

Cơ động, cơ động và cơ động, đó là đặc thù của đơn vị khảo sát.

Hàng năm, cứ vào dịp cuối năm cũ, đầu năm mới, công việc tạm ổn đáp ứng được cho đơn vị thi công, các tổ đang công tác xa đều tranh thủ về đơn vị họp mặt hàng năm như một quy ước không thành văn của đại đội khảo sát. Nhân dịp này, chỉ huy đơn vị tổ chức họp chi bộ, chi đoàn thanh niên tổng kết một năm công tác.

Đây cũng là mốc thời gian để đơn vị đề nghị cấp trên biểu dương khen thưởng những tập thể và cá nhân trong năm qua đã đạt thành tích trong lao động, chiến đấu và công tác. Cán bộ chiến sỹ phấn khởi đón xuân và sẵn sàng nhận nhiệm vụ mới, những thách thức mới với quyết tâm cao hơn.

Tuy nhiên, không phải ngày đón năm mới nào cũng họp mặt đầy đủ toàn đơn vị. Do công tác ở xa, do nhiệm vụ chưa hoàn thành, hoặc được cấp trên giao tiếp nhiệm vụ đột xuất, hay các đơn vị nơi công tác đề xuất, nên có một số tổ không có mặt trong ngày đầu xuân. Năm nào đông vui nhất cũng chỉ đạt được 2/3 quân số.

Ban chỉ huy Đội rất vất vả vì vừa phải lo cho các tổ ở xa, vừa phải lo cho anh em về đơn vị đón Tết.

Tết Đinh Mùi — 1967, các tổ đang khảo sát ngoài Đường 9 đều tranh thủ hoàn thành công việc về Đội nghỉ ngơi vài ngày củng cố, sinh hoạt chi bộ, chuẩn bị nhận nhiệm vụ mới. Biên chế của đại đội 106 cán bộ chiến sỹ, nhưng chỉ về đại đội chưa được một nửa quân số, nhiều tổ công tác xa, ở vùng Hạ Lào tổ chức Tết cho anh em tại chỗ.

Còn hai ngày nữa là giao thừa, anh em sốt ruột vì chưa thấy có hương vị Tết. Chính trị viên Phan Văn Kiến chủ trì lo Tết, đại đội trưởng Nguyễn Xuân Quang mới đi công tác về, hai đại đội phó đều công tác trên tuyến.

Đoàn bộ cấp theo tiêu chuẩn mỗi cán bộ chiến sỹ được nửa bao thuốc lá Tam Đảo, nửa cân đường, nửa cân gạo nếp, 5 người một gói chè Hồng Đào. Tuy nhiên, lính khảo sát đã biết cách để bổ sung cho khẩu phần của mình. Một vài tư trang, những chiếc nhíp ô tô nhặt nhanh trên đường công tác mang đổi cho dân bản, đã có thêm gà, thêm lợn, thêm gạo nếp□ bổ sung cho bữa ăn thêm đậm đà. Lá dong rừng không thiếu, thế là vẫn có bánh chưng xanh, vẫn có câu đối đỏ!.

Thêm một may mắn, trạm xá Đoàn bộ báo gọi “chi viện” cho Đội khảo sát 4 cân thịt nai, mới sẵn được tối 29 tết. Chính trị viên Phan Văn Kiến trực tiếp lên nhận khai báo quân số về đông, được thêm nhiều xương và 2 cân thịt.

Đêm giao thừa không có tiếng súng - đối phương thỏa thuận ngừng bắn một ngày đơn vị tổ chức văn nghệ động viên cán bộ chiến sỹ trên tinh thần cây nhà lá vườn, có hái hoa dân chủ, có “tu lơ khơ bơi râu” bất kể có chỉ huy hay chiến sỹ mỗi lần thua đều được ghi dấu một vết nhọ nổi, trở thành nét sinh hoạt đầu xuân của chiến sỹ khảo sát Trường Sơn.

Đến giờ giao thừa, qua chiếc đài Orionton lắng nghe lời Bác Hồ chúc Tết, nghe thơ Tố Hữu, thưởng thức buổi ca nhạc đầu xuân. ấm trà nóng, miếng kẹo lạc tự chế biến giòn thơm, miếng thuốc lá từ hậu phương, tình đồng đội ở chiến trường, lời chính trị viên nhẹ nhàng, động viên□ không khí Tết Trường Sơn xa nhà vẫn ấm cúng, rộn ràng sắc xuân.

Chiều mùng 1 Tết! Có lệnh đột xuất, cục Tham mưu Công binh chỉ thị cử 2 cán bộ kỹ thuật đi công tác vào Binh trạm 7 cùng trưởng phòng Đảm bảo giao thông Nguyễn Kỷ. Chỉ huy Đội cử đ/c Nguyễn Ngọc Thương và Tường Duy Hùng nhận nhiệm vụ này và đi cùng xe với trợ lý của Cục đại úy Phạm Văn Vóc và Thượng úy Nguyễn Ngọc Tiến.

Vào 17 giờ 30 ngày 9 tháng 2 năm 1967, đoàn khản trương lên đường. Hơn một tiếng đồng hồ sau đó xe gát 69 bị trúng đạn 20 ly từ máy bay AC130 tại đèo Vang Mu, đ/c Nguyễn Ngọc Thương bị đạn xuyên vào tim, hy sinh ngay, đ/c Tường Duy Hùng bị thương, xe phải quay về bệnh viện tiền phương.

Máu từ tim đ/c Thương bắn vào tài liệu trong xác cốt mang vai. Bảng “tính sẵn bộc phá đánh đất đá” và một lá thư của người bạn công tác ở Bộ Giao thông gửi cho đ/c Hoàng Ngọc Châu lúc đó đang công tác tại Binh trạm 7, đ/c Thương mang theo trong xác cốt bị thấm máu, được đ/c Nguyễn Ngọc Tiến giữ và sau đó giao lại cho đ/c Châu.

Bảng “tính sẵn bộc phá đánh đất đá” thấm máu đỏ, đ/c Châu giữ gìn gần ba chục năm qua như một kỷ vật. Sau ngày khai trương “Bảo tàng Hồ Chí Minh” kỷ vật đó đã được trân trọng bàn giao lại cho Bảo tàng lưu giữ.

Nhiệm vụ Cục giao đầu năm cho đơn vị là đăng ký các tuyến đường đã thi công. Mục đích đăng ký để đánh giá chất lượng đường, tính toán được cung độ vận tải, khảo sát vật liệu xây dựng, xác định vị trí đóng quân cho các đơn vị bảo đảm giao thông, nơi đặt kho tàng hợp lý. Cụ thể phải đo chiều dài đường thẳng, chiều dài và góc đường cong, độ dốc nền đường, xác định đoạn phải chống lầy, phải điều tra tài nguyên sẵn có; nguồn nước uống, vật liệu gỗ, tre, nứa, lá để làm cầu phà, xây dựng kho, tìm mỏ đá để khai thác làm ngàm, lát đường chống lầy bảo đảm giao thông đầu mùa mưa.

Ngoài ra còn phải sơ bộ xem xét các trọng điểm, đề xuất các phương án làm đường tránh, đường vòng, giúp các binh trạm chủ động khi địch đánh trọng điểm. Số liệu thu thập được ghi trên một sơ đồ có tên gọi “Biểu đồ đuổi thẳng” có lý trình cột Km, Hm, bán kính đường cong R (m), độ dốc (%), công trình cầu, ngầm, phà nêu được ý kiến cần xử lý. Vật liệu xây dựng được ghi số liệu cụ thể hai bên phải, trái của biểu đồ. Đường tránh trọng điểm cũng được chỉ định để có kế hoạch khảo sát chuẩn bị thi công khi cần thiết... Trước mắt biểu đồ đuổi thẳng là tài liệu giúp các Binh trạm lên được kế hoạch cho công binh khu vực cải tạo nâng cấp tuyến đường.

Đội Khảo sát Công binh làm thí điểm rút kinh nghiệm, phòng Tác chiến đảm bảo giao thông là cơ quan theo dõi kết quả, tổng hợp tài liệu giúp cho việc chỉ đạo tác chiến công binh trên toàn tuyến. Cục Tham mưu công binh chỉ đạo các binh trạm phải xem công tác này là nhiệm vụ thường xuyên, mỗi khi có thêm tuyến đường mới là phải tổ chức đăng ký ngay.

Tổ Chủ Thành Đoàn cùng một số cán bộ chiến sỹ đội Khảo sát Công binh được giao nhiệm vụ đăng ký Đường 128 từ Mụ Giạ đến Lùm Pùm, tiếp đó đăng ký Đường 129 từ Xóm Pég đến Kê Pô đường 9.

Tổ Bùi Quang Cảnh đăng ký Đường 128 từ Lùm Pùm đến Na Bo, tiếp đó đăng ký Đường 9 từ Sê Pôn (S1) đến Bản Đông. Tài liệu đăng ký phải thể hiện cụ thể các tư liệu thu thập được trên “biểu đồ đuổi thẳng”, quy ước bản vẽ từ bắc vào nam, tây sang đông để đơn vị quản lý khỏi nhầm lẫn. Hai tổ này phải làm tốt công việc để rút kinh nghiệm.

Tiếp đó đ/c Phan Bá Liêm và đ/c Lê Hữu Hoạt được cử phối thuộc cùng 2 trinh sát Trung đoàn 251 đăng ký từ Bản Đông đi La Hạp. Đ/c Trần Văn Cư và đ/c Lê Hữu Hoạt đi sau làm nhiệm vụ nghiên cứu nơi đóng quân và thị sát vật liệu xây dựng. Đến ngầm Tà Beng nhóm đ/c Phan Liêm bị B52 rải thảm đ/c Liêm bị thương, hai đ/c trinh sát Trung đoàn 251 hy sinh.

Hai đồng chí Vũ Văn Ngành và Lê Đức Thảo được giao nhiệm vụ đăng ký Đường 35 đoạn từ Na Bo qua Tha Mé đến Sa Di. Binh trạm 33 cử một số chiến sỹ trinh sát phối hợp trong đợt công tác này. Một số dốc quá tiêu chuẩn, một số đường cong quá bé được cải tạo.

Đoạn Đường 128 phía nam Đường số 9 từ ngã ba La Hạp qua Lục Tùng Bế vượt Sông Bạc đến đèo Bản Long dài 120 kilômét đã thi công xong nhưng đường còn rất xấu, bán kính nhỏ, độ dốc lớn. Tổ đ/c Đỗ Văn Ư phụ trách đăng ký đoạn từ La Hạp đến Sông Bạc. Ngoài nhiệm vụ đăng ký lại toàn bộ tuyến đường theo quy định, còn được giao thiết kế hạ độ dốc chỉnh lý đường cong, bổ sung mở rộng mặt đường để làm chỗ tránh xe.

Ngày 21/2/1967 Nguyễn Bình và Chủ Thành Đoàn được phân công vào đăng ký tuyến Đường 128 từ sông Bạc qua Đèo Long vào Chà Vần. Lúc này, việc đăng ký đường là một chủ trương được thực hiện khẩn trương, công binh Binh trạm cho thêm 2 chiến sỹ nên chỉ trong 12 ngày đã đăng ký xong 121 km đường trong khu vực. Với một thước vải, một địa bàn, trên vai cồng ba lô và 10 kg gạo thực phẩm, khoác thêm khẩu súng K44 cùng một chiếc xoong của Binh trạm cấp, tối đâu mắc võng ngủ đấy.

Sông Sê Kông chảy qua Bạc, có dòng chảy khá mạnh, hai bên đường lên xuống phà là hai đèo cao. Đứng trên mạn bắc ngọn đèo có cao độ hơn 1100 mét nhìn xuống dòng sông chảy quanh co uốn khúc giữa rừng xanh ngút ngàn, cảnh đẹp thiên nhiên vô cùng ngoạn mục. Phía nam, Bản Long một bản thuộc dân tộc Tà Ôi sinh sống trên vùng đất hẹp dưới chân động Proi có cao độ thiên nhiên 1077. Vượt động Proi tìm đường xuống phía nam là một đoạn tuyến thị sát không dễ dàng chút nào khi phải trổ khai đến 21 kilômét trên chiều dài gấp ba “đường chim bay” thực tế chỉ có khoảng 6 kilômét.

Đường đã thi công không đạt độ dốc cho phép, bán kính đường cong quá bé khó khăn cho xe kéo pháo, lại do đặc ban ngày giữa đất trời bom đạn. Vừa đăng ký vừa khảo sát chỉnh sửa nâng cấp được tuyến đường, vừa tìm thêm đường ngầm là sự đóng góp của trí tuệ nghề nghiệp và cả lòng dũng cảm gan dạ của đơn vị khảo sát công binh.

Sông Bạc - Đèo Long có thể coi là một thắng cảnh nếu là thời bình. Tại đây có bến phà Bạc phía tây Bản Bạc, có ngầm 1, ngầm 2 về phía Đông xe có thể lội qua vào mùa khô. Dịch phát hiện đây là vị trí xung yếu tập trung đánh phá. Trinh sát công binh Binh trạm 35 tìm được bến phà 3 tại bản Cha Cơi Nưa phía thượng lưu phà Bạc. Dòng sông Bạc nơi đây chảy giữa hai con đường đỏ bên xuống dốc, bên lên dốc đều ngoằn ngoèo đường cong chi chít. Từ Cha Cơi Nưa đến bản Ka Lu lên Đèo Long 10 cây số đường đèo dốc liên tục không có vị trí thiết kế đoạn nghỉ.

Trọng điểm của liên hoàn Sông Bạc - Đèo Long một trọng điểm vượt sông được công binh, pháo binh kiên cường chiến đấu bảo vệ đã trở thành nổi tiếng trong suốt 10 năm chiến tranh. Nơi đây đánh dấu công lao các đơn vị công binh thuộc Binh trạm 35 đã thi công cải tạo tuyến đường theo tài liệu khảo sát thiết kế, xây dựng các bến ngầm, bến phà, bảo đảm giao thông. Nơi đây ghi nhận lòng dũng cảm của nhiều tiểu đoàn pháo cao xạ, phòng không thay nhau chiến đấu quyết liệt tiêu diệt nhiều máy bay các loại, đảm bảo cho các đoàn xe vận tải vượt qua bom đạn liên tục chuyển hàng vận tấn hàng hóa hậu cần, binh khí kỹ thuật vào Nam.

Sau Tết Đinh Mùi 1967, ngày mùng 3, Binh trạm trưởng Nguyễn Lang trực tiếp giao nhiệm vụ cho tổ Đinh Kiện đăng ký lại toàn bộ các tuyến đường chính, đường tránh của Binh trạm 3 phụ trách. Công việc được hoàn thành trong nửa tháng. Biểu đồ duỗi thẳng có ghi đầy đủ các số liệu đo đạc đăng ký được giao cho ban Công binh Binh trạm. Tài liệu được Binh trạm trưởng đánh giá tốt, có tác dụng thiết thực cho công tác tác chiến chỉ huy. Trung tá Nguyễn Lang, được đào tạo từ học viện quân sự về công tác tham mưu ở Liên Xô, nổi tiếng làm việc chặt chẽ, là người chỉ huy nghiêm túc thận trọng. Được ông nhận xét đánh giá tốt, là điều rất an tâm.

Tổ Trần Quốc Dân được giao nhiệm vụ đăng ký Đường 23. Đường 23 được xây dựng từ thời Pháp mặt đường đá dăm lán nhựa, nay đã hư hỏng nặng qua thời gian chiến tranh. Cầu Thác Hải đã bị phá, tổ có nhiệm vụ tìm ngầm và một bến phà. Đường 23 từ Mường Phìn đến At Tô Pơ dài 355 km, mới đăng ký khảo sát thiết kế cải tạo được 160 km thì địch nhảy dù xuống Xa La Van nên công việc tạm dừng. Tuy nhiên đường xuống ngầm và phà Thác Hải đã được giao cho quân tình nguyện thi công.

Hai đ/c Trần Trọng Thảo, Phan Bá Liêm và 2 công nhân kỹ thuật đăng ký 30 kilômét Đường 9 từ Bản Đông đến Khe Sanh. Đoạn đường này thường bị gài bom mìn, tuy ta đã thường xuyên khắc phục nhưng đây đó thỉnh thoảng còn có nhiều tiếng nổ, đi lại phải hết sức cảnh giác.

V. KHẢO SÁT MỞ CÁC ĐƯỜNG TRÁNH TRỌNG ĐIỂM

Đầu mùa khô năm 1966 — 1967 địch mở rộng các mục tiêu đánh phá trên khắp các trục đường Trường Sơn. Các trọng điểm dốc cao, cầu, ngầm, phà, đầu bị địch tập trung đánh phá. Đèo Mụ Giạ, Seng Phan, Pắc Pha Năng, Lùm Pùm, Vang Mu, ngã ba Na Bo trên tuyến 128 bắc Đường 9, Ka Roòng, Cua chữ A, ngầm Ta Lê, đèo Phu La Nhích, Cha Là trên tuyến Đường 20 đã thành những trọng điểm. Có trọng điểm chỉ trong một ngày địch dùng máy bay đánh phá đến 40 lần chiếc với 171 quả bom các loại chưa kể bom bi, đạn 20 ly. Bộ Tư lệnh 559 chỉ đạo cho Cục Tham mưu Công binh và các Binh trạm

bất cứ khó khăn nào cũng phải bảo đảm giao thông suốt trong mọi tình huống. Phải xây dựng quyết tâm cao mở nhiều đường vòng đường tránh tại các trọng điểm.

Đội khảo sát Công binh tung quân tổ chức khảo sát các tuyến đường ưu tiên cho các trục ngang từ hậu phương sang. Có thời gian biên chế các tổ không còn ổn định. Do áp lực công việc, tổ phải xé lẻ, chia nhỏ xuống các khu vực phối hợp cùng trinh sát của công binh các Binh trạm tổ chức khảo sát nhanh các tuyến đường vòng đường tránh đã được Cục Tham mưu Công binh nghiên cứu xác định cần phải khảo sát. Các binh trạm nghiêm chỉnh chấp hành chủ trương mở nhiều đường vòng đường tránh trọng điểm, phối hợp rất chặt chẽ, giúp đỡ tận tình các tổ khảo sát công binh. Trên thực tế, đây là công việc có tác động thiết thực đến nhiệm vụ bảo đảm giao thông của binh trạm.

1. Các đường tránh bắc Đường số 9

Đường tránh đèo Mụ Giạ dài 5 kilômét. Đường tránh ngã ba Lăng Khằng từ nam Mụ Giạ đến nam Seng Phan dài hơn 30 kilômét qua cầu Na Tông. Các đường 050, 060, 070 đường “Trại tù” đã được khảo sát thiết kế hoàn chỉnh. Sau khi thi công tạo thành một hệ thống đường liên hoàn giữa hai tuyến 128 và 129 tạo điều kiện cho xe vận chuyển cơ động linh hoạt. Khu vực Na Tông được thiết kế 4 đường ngầm NA, NB, NC, ND. Trọng điểm Pắc Pha Năng đã có các ngầm mới 15B, 15C, “15C” mới và 15D có thể đảm bảo giao thông thông suốt. Đường tránh “Săng Lẻ” song song với đường 128 được khảo sát tránh trọng điểm Seng Phan, ngầm Pắc Pha Năng và tránh cả ngã ba trọng điểm Xóm Pêng. Đường 128 từ Pắc Pha Năng đến km82 nam Tha Pa Chôn một đoạn đường dài 40 kilômét chạy song song gần sát với đoạn sông chảy về ngã ba Sê Băng Phai. Trước đây đã là đoạn xung yếu, địch đánh phá thường xuyên đứt đường, nay đã tìm được các đoạn tránh ngắn nhanh chóng nối dần thành một trục đường tránh dài. Tuyến đi hai bên bờ sông có đủ các đoạn liên hoàn cần thiết, làm phân tán sự đánh phá tập trung của địch.

Qua tài liệu đăng ký đường 128 của tổ khảo sát đ/c Chủ Thành Đoàn, Cục Tham mưu Công binh đã nhận thấy được Vang Mu sẽ thành trọng điểm đánh phá tập trung của địch. Vì 4 km tuyến đường này đi sát sông Nậm Coọc có đèo cao vực sâu, độ dốc lớn, nhiều đường cong có bán kính hạn chế. Từ Noọng Ka Deng đến Tha Khống luồng lạch đã khơi dòng, ta đang vận chuyển trên tuyến đường sông dài 52 kilômét song song sát đường 128 này.

Đúng như đã nhận định, suốt tháng 2 năm 1967 địch dùng máy bay L19 trinh sát phát hiện sau đó chúng cho AD6, phản lực và cả B52 đánh phá Vang Mu cả ngày lẫn đêm. Có thể nói trên tuyến Đường 559 nói chung và ở Vang Mu nói riêng tất cả các loại bom đạn Mỹ có nhãn hiệu thời điểm đó đã được rải xuống Vang Mu; bom phá, bom nổ chậm, bom bi, mìn lá, bom na pan, bom từ trường v.v.. mặt đường bị cày xới, hố bom chi chít chồng chất lên nhau, đất đá đổ xuống lấp chẹn cả lòng sông.

Trước tình hình đó, Cục Tham mưu Công binh giao nhiệm vụ cho đội Khảo sát tìm đường tránh trọng điểm này và cử các cán bộ kỹ thuật có kinh nghiệm thị sát tìm tuyến tránh Vang Mu. Đ/c Trần Văn Cư, cùng với các đ/c Nguyễn Bình, Đào Xuân Quát, Phạm Tiến Chí, hai công nhân có tay nghề bậc cao, được giao nhiệm vụ này. Đoạn tránh đầu tiên dài 9 kilômét từ bản Nậm Mi đến điểm cuối tại bản Keng Khang Cao, tuyến đi sang phía đông cách đường và sông trung bình 2,5 kilômét.

Tuy nhiên con đường tránh ngắn đang thi công này bộc lộ nhược điểm phải vượt qua 2 lần sông hình thành 2 ngầm sông Quê phía bắc và Keng Khang Cao phía nam, đây cũng chỉ là giải pháp tình thế. Điều này buộc tổ khảo sát phải tìm thêm tuyến tránh phía

tây nối từ bản Tha Mô qua Sê Nưa, qua bản Sa Bông đến km 36 Đường số 9 phía tây Na Bo 2,5 km.

Tổ đ/c Nguyễn Tiến Duy khảo sát tuyến mới đoạn QA3, QA3B, QA5 đến Nậm Mi. Như vậy Đường 128 từ Bản Viêng đến Đường số 9 đã có đường thứ hai song song hỗ trợ tránh nhiều trọng điểm trên Đường 128 như Noọng Ka Deng, ngầm Súp Nậm□ và chủ yếu là giải tỏa được trọng điểm yết hầu Vang Mu, phân tán được sự đánh phá rất ác liệt của địch.

Như vậy, đến hết mùa khô năm 1966 — 1967 phía bắc Đường 9 dọc Đường 128 từ Mụ Dạ đến Na Bo, Bình trạm 1, Bình trạm 2 được một số đơn vị công binh cơ động phối hợp đã thi công 41 đường vòng tránh lớn nhỏ qua các trọng điểm bao gồm các đường ngang liên hoàn có tổng chiều dài 271 km gấp 1,5 lần chiều dài Đường 128. Đội Khảo sát Cục Tham mưu công binh cùng các đơn vị trinh sát các binh trạm, các đơn vị công binh cơ động đã đóng góp trí tuệ công sức lao động kỹ thuật đảm bảo cho chiến thuật “mở nhanh đường vòng đường tránh” của Bộ Tư lệnh chỉ đạo giành được thắng lợi to lớn phục vụ kịp thời cho việc vận tải chi viện cho chiến trường.

Mùa mưa năm 1967, đội trưởng Nguyễn Xuân Quang, đội phó Hồ Sỹ Dậu dẫn 1/3 quân số đại đội về Hương Đô huyện Hương Khê tỉnh Hà Tĩnh an dưỡng. Chính trị viên Phan Văn Kiến, đội phó Nguyễn Vĩnh chỉ huy các tổ công tác trên tuyến. An dưỡng được hơn một tuần đội phó Hồ Sỹ Dậu nhận lệnh dẫn 1 tổ khảo sát trở lại Trường Sơn thực hiện một nhiệm vụ đặc biệt.

Thật không ngờ, đây lại là chuyến vào Trường Sơn cuối cùng của anh Hồ Sỹ Dậu. Trong lúc hành quân, phải vượt qua một con suối lớn vào mùa lũ nước chảy xiết. Sau khi bố trí cho cả tổ vượt sông an toàn, anh là người qua sông sau cùng, bị nước cuốn trôi□ Đồng đội đã hết sức cố gắng cứu người chỉ huy của mình, nhưng vì thiếu phương tiện, không có kinh nghiệm nên không cứu được anh. Hồ Sỹ Dậu, người đảng viên gương mẫu, người chỉ huy có trình độ, xông xáo luôn yêu mến đồng đội, gương mẫu mất đi để lại nỗi tiếc thương vô hạn cho đồng đội, đồng chí và gia đình!

Quê Hồ Sỹ Dậu ở huyện Tĩnh Gia tỉnh Thanh Hóa. Anh được điều động vào Trường Sơn khi vợ anh đã mất, hai con còn nhỏ gửi gia đình người anh ruột nuôi dạy.

2. Khảo sát tuyến hỗ trợ Đường số 9

Trong phạm vi Bình trạm 3 phụ trách, Đường số 9 được sử dụng vận chuyển hàng từ Na Bo tới Bản Đông, rẽ theo đường 29A vào La Hạp, Sa Đi xuống Nam Lào. Đoạn Na Bo đi Bản Đông là đường độc đạo, song song phía hữu ngạn sông Sê Bông Hiên. Thời chiến tranh không được tu bổ đường đã bị xuống cấp, lại trống trải bị đánh phá khắp mọi nơi. Ban ngày địch cho máy bay OV10 trinh sát nơi xe đổ, kho tàng, hoạt động của ta, ban đêm chúng liên tục thả pháo sáng sân xe trên tuyến đường. Điểm bị đánh phá ác liệt nhất trên đoạn này là phà Thà Khống trên Đường 9 và phà Bản Đông trên Đường 29A, công tác bảo đảm giao thông ở đây rất khó khăn. Từ Thà Khống đến Bản Đông đường sông dài gần 30 kilômét, song song với Đường số 9, phải vượt qua thác Keng Khai, Keng Khay, Keng San, Keng San, Keng Luông đi song song với Đường số 9, chỉ cần một chuyến bay địch đã quan sát được hoạt động của ta trên cả tuyến đường sông và cả tuyến đường bộ. Do đó phải tìm con đường tránh khác hỗ trợ.

Đội Khảo sát Công binh ngay trong mùa mưa phải khảo sát tuyến thứ hai hỗ trợ Đường 9 đáp ứng kịp thời cho các đơn vị thi công hoàn thành vào tháng 10 trước mùa khô. Bốn tổ khảo sát gồm tổ Phi Đình Tuấn mới từ Đường 20 sang, tổ Đình Kiện, tổ Phùng Bá Phổ và tổ Hoàng Tường theo hướng tuyến đã vạch phân chia nhau khảo sát

cung cấp tài liệu cho các đơn vị công binh hiện đang đóng quân tại đây. Tuyến tránh được chọn chạy sát chân dãy núi Phu Ta Pang, Phu Ôm, Phu Kép, cách Đường 9 về phía Nam sông Sê Băng Hiên nối với nhau bằng các đường ngang liên hoàn, bằng ngầm Sê Pôn, ngầm Keng Khai, Keng San và Keng Luông thi công xếp đá học. Binh trạm đã tập trung lực lượng hoàn thành trước mùa khô đoạn đường tránh này trong đó có 4 đoạn đường ngang qua sông Sê Băng Hiên theo chỉ lệnh kể cả 4 ngầm qua sông, có ngầm dài đến 80 - 90m.

Các đường ngang liên hoàn này đã đóng vai trò quan trọng trong việc giải tỏa trọng điểm, chủ động và linh hoạt điều phối xe cơ động rẽ ngang từ trục này sang trục kia khi đường bị đánh phá phía trước.

3. Khảo sát các tuyến tránh 20B, cầu cáp Ta Lê Đường 20 Quyết Thắng

Vào mùa khô 1966, 1967 địch tập trung đánh phá hai tuyến đường vận tải chủ lực vượt khẩu 12, 20 từ hậu phương vào chiến trường. Bộ Tư lệnh đã bố trí lực lượng công binh nhập tuyến sớm tranh thủ củng cố mở rộng đường, chống lầy, hạ dốc, theo tài liệu đã đăng ký của các tổ khảo sát, và thi công các đường tránh đã khảo sát thiết kế.

Địch đã đánh phá cua chữ A trên Đường 20 từ mùa khô năm 1966- 1967. Chúng dùng nhiều loại vũ khí đánh phá nham hiểm. Chúng sử dụng OV10 và trên bầu trời trinh sát suốt ngày đêm. Máy bay AC130 vừa trinh sát vừa săn đuổi xe, dùng máy bay phản lực F4, F5 đánh các trọng điểm, kho tàng, thả bom phát quang cây cối, sát thương sinh lực. Ngày 17/5/1966, sau khi thông xe được hơn 1 tháng, địch đã dùng máy bay B52 rải thảm vào các trọng điểm cầu đường ngăn chặn sự tiếp tế từ hậu phương ra tiền tuyến.

Chúng đã dùng vũ khí mới, cây nhiệt đới phát hiện hoạt động của ta, mìn vải, mìn vương nổ, mìn tai hồng để sát thương người đi bộ và phá hỏng lớp xe. Hầu như trên tuyến đường 20 cũng ném trải đủ các loại vũ khí tối tân và hiện đại của Mỹ.

Cục Tham mưu Công binh chỉ đạo Binh trạm 14 của khẩu và các binh trạm phía trước chủ động quyết tâm tìm mọi biện pháp bảo đảm giao thông suốt trong mọi tình huống để các đơn vị vận chuyển nhanh chóng hàng hoá vào chiến trường an toàn.

Đội khảo sát Công binh đã phối hợp với trinh sát công binh các binh trạm, các tiểu đoàn bảo đảm giao thông tìm các đường tránh các trọng điểm trên tuyến.

Cua chữ A, địa hình đường chữ chi phức tạp, là điểm địch phát hiện sớm. Để tránh trọng điểm này ta đã khảo sát và bí mật tìm được đường tránh 20B dài 22 km vòng sang phía đông cách cua chữ A chỗ rộng nhất 4 km hình thành được đường ngầm thứ 2. Ngầm 20B trước mắt giải tỏa được ách tắc, sau đó đường 20B được kéo dài sang Lùm Pùm thành trục đường thứ hai của đường 20A, tránh được cả các trọng điểm Phu La Nhích, Chà Là và Ka Tốc. Có đường 20B, các tiểu đoàn xe vận tải 781, 734, 963, 965 chạy trong đêm quay vòng đạt 150 — 170km, thực hiện được khẩu hiệu “đi nhanh về gọn” góp phần vận chuyển phục vụ các chiến trường trong chiến dịch tổng tiến công Xuân Mậu Thân. Tuy nhiên, vào mùa khô xe mới có thể qua ngầm 20B xếp rọ đá.

Để vận chuyển lán mùa cần thiết phải nghiên cứu phương án làm cầu cáp vượt sông Ta Lê. Sau một thời gian chuẩn bị đ/c Đặng Hương nhận lệnh mang thiết bị từ Hà Nội vào nghiên cứu lắp đặt cầu cáp Ta Lê tại km 82 Đường 20. Tổ cầu cáp chọn vị trí cầu phía thượng lưu ngầm 20B.

4. Các tuyến tránh khu vực Binh trạm 35

Đợt khảo sát khu vực sông Bạc vào tháng 6 năm 1966 tìm tuyến tránh Huội Mơn tại Binh trạm 35 thật đặc biệt: công tác trong mùa mưa, nhiều ngày chịu đói triền miên vì

binh trạm không có lương thực dự trữ, cán bộ chiến sỹ Binh trạm 35 kể cả binh trạm bộ cũng đã phải ăn măng rừng, môn thực, rau tàu bay thay cơm nhiều ngày.

Trong hoàn cảnh chung như vậy tổ khảo sát đ/c Nguyễn Bình đã phải tìm đủ mọi cách “tồn tại” để hoàn thành nhiệm vụ được giao. Ngoài những thứ có thể tìm được như rau tàu bay, môn thực□ mỗi người bớt đi chiếc áo, chiếc quần của mình đổi lấy sắn ngô, khoai□ những thứ gì ăn được mà dân bản có. Rau rừng, cháo sắn nhưng lòng vẫn vui, quyết tâm dồn tâm trí sức lực vào công việc, không một ai thoái thác nhiệm vụ, vẫn động viên nhau công tác để chuẩn bị cho thi công vào đầu mùa.

Tiếp đó, tổ khảo sát Nguyễn Bình kết hợp với trung đội trinh sát Binh trạm 35 tìm đường tránh 2 trọng điểm: Đường tránh trọng điểm “12 cua” nối từ Lục Tùng Bế phía Bắc rẽ theo hướng đông dài 20 kilômét và đường tránh Đèo Long dài 15 kilômét đi về hướng tây đèo. Tại đây, chọn tìm đường ngầm, ba bến phà giao cho đơn vị công binh thuộc binh trạm thi công khẩn trương và các hoàn thành trong thời gian rất ngắn.

Ngày 30/8/1966 tổ phó Dương Chấn Vượng vào Binh trạm báo cáo đã hoàn thành nhiệm vụ, xin bàn giao tuyến khảo sát và được lệnh rút quân ra Quảng Bình nghỉ mưa củng cố. Trên đường rút quân về đơn vị, tổ gặp Phi Đình Tuấn tại trạm giao liên 10B cho hay liên chi Tham mưu Công binh đã duyệt đề nghị của chi bộ đội Khảo sát Công binh kết nạp đ/c Nguyễn Bình vào Đảng Lao động Việt Nam ngày 1/8/1966. Một điều đặc biệt là đối tượng Nguyễn Bình đã được kết nạp vào Đảng mà không có điều kiện tổ chức lễ kết nạp tại Chi bộ. Đ/c đã được sinh hoạt tổ đảng ngay trên đường hành quân sau khi được thông báo. Điều này chỉ có đơn vị khảo sát lưu động trên chiến trường Trường Sơn mới có. Nguyễn Bình là một trong những đối tượng Đảng được kết nạp đầu tiên của đội Khảo sát Công binh trên chiến trường Trường Sơn.

Sau khi hoàn thành cơ bản Đường 35 từ Na Bo vượt sông Sê Băng Hiên qua đèo Tha Mé vào Sa Đay thành trục thứ hai song song với đường 29A, do nơi đây địa thế hiểm yếu, lại phải qua ngầm Sê Băng Hiên, vượt đèo Tha Mé nên Đường 35 đã thành trọng điểm đánh phá của địch. Đội Khảo sát Công binh được giao tìm đường tránh đèo Tha Mé. Các đ/c Bùi Quang Cảnh, Trần Quốc Dân và Trần Y Vinh cùng 2 chiến sỹ làm nhiệm vụ này. Đội phó Nguyễn Vĩnh cùng tham gia thị sát và chỉ đạo công tác khảo sát. Đường tránh 35B dài 12 km điểm đầu từ km 30 Đường 9 (tính từ Mường Phìn) qua bản Na Bua, bản Na Lung vượt Sê Băng Hiên nối với Đường 35 vào phía Nam ngầm 4 km hình thành thêm được hai ngầm và bến phà Bản Khốc.

Để đề phòng địch đánh tắc đường 35 và đường 35B, tổ khảo sát đã nhận được nhiệm vụ khảo sát đường tránh thứ hai điểm đầu từ bản Na Bo (cách ngã 3 Na Bo 1 km về phía Tây) đi ven phía đông núi Phu Sủn vượt sông đến Bản Keng, Huội Pa nhập vào đường 35, nam ngầm chính khoảng 2 km. Đường này được đặt tên gọi đường Phu Sủn dài 14 kilômét tạo lập thêm 1 ngầm và 1 phà. Hai đường tránh 35B và Phu Sủn tuy chỉ mới là các đường tránh được thi công gấp rút có tính chất đối phó nhưng đã mở rộng được chính diện vượt sông, phân tán được sự đánh phá của máy bay địch. Đến thời điểm này nơi đây đã có 3 bến phà và 4 ngầm xếp đá học.

Mùa mưa năm 1967, khi đã khảo sát thiết kế đường qua Bản Khốc để tổ chức vượt sông bằng phà và cầu nổi, tổ vượt sông phòng Công trình cử các đ/c Phạm Thái Chi, Nguyễn Huy Bảo, Đỗ Đức Dương, Hoàng Ngọc Châu chỉ đạo Đại đội 3 thuyền đóng các khoang thuyền gỗ tự thiết kế ghép phà và cầu nổi. Ba tháng mùa mưa Đại đội 3 đã xẻ ván, ghép thuyền, chàm xảm hoàn thành được một bộ cầu nổi sử dụng tại bến Bản Khốc, có thêm 3 khoang dự phòng hạ thủy cất dấu, bộ cầu nổi Bản Khốc đã phát huy tác dụng vận chuyển lán mùa.

5. Khảo sát tuyến đường thô, đường giao liên

Mặc dầu đến năm 1965, 1966 đường cơ giới 128 phía Tây Trường Sơn được mở thông từ Mụ Giạ đến Bạc, những năm sau đó lại có các đường ngang vào chiến trường, nhưng Bộ Tư lệnh 559 vẫn chủ trương duy trì tuyến gùi thô giao liên và hơn thế vẫn củng cố và phát triển thêm. Đến thời kỳ chiến tranh gần kết thúc tuyến giao liên bộ gùi thô vẫn còn phát huy tác dụng.

Tháng 6 năm 1965, Phó Tư lệnh Võ Bẩm trực tiếp giao nhiệm vụ cho kỹ sư Đinh Kiện nhận nhiệm vụ khảo sát và chỉ đạo thi công đường thô từ Cầu Khỉ trên Đường 16 vượt Trường Sơn đến Cù Bai. Đường xuống suối Cu Bai trống trải nên phải tìm đường tránh bản Cu Bai dài 5 km, nhưng vẫn phải qua đồn biên phòng Cù Bai đến suối Ra Lu. Đến đây dùng bè mảng chuyển hàng theo sông Sê Bông Hiền đến địa điểm đã quy định. Để chuyển tải thương binh từ chiến trường ra và để các đơn vị chiến đấu hành quân từ Miền Bắc vào được thuận lợi, binh trạm chủ trương làm cầu treo để giảm bớt dốc lên, xuống suối, phát huy triệt để ưu thế của con đường.

Tổ Đinh Kiện thiết kế và hướng dẫn các đơn vị thanh niên xung phong làm 2 cầu treo, vượt suối bằng gỗ, song, mây, tre□ những vật liệu sẵn có trong rừng.

Trần Y Vinh, một cán bộ kỹ thuật còn rất trẻ, chủ trì hướng dẫn, chỉ đạo thi công cầu treo qua suối Xa Rắc gần Làng Ho, vùng núi tây Lệ Thủy, Quảng Bình.

Kết cấu cầu treo giao liên đơn giản và sáng tạo. Mỗi bên bờ suối chọn hai gốc cây to còn xanh tốt có đường kính lớn hơn 50cm làm cổng cầu. Dùng hai xà gỗ đủ cứng, luồn sau “cổng cầu”, néo nhiều giây song làm giây chủ căng qua suối. Độ cao xà gỗ là độ cao thiết kế của mặt cầu. Vật liệu khai thác tại chỗ, dây song làm dây chủ phải đủ dài không được nối. Công việc này phức tạp và phải kỳ công lựa chọn. Tuy nhiên, thanh niên xung phong Lệ Thủy có nhiều kinh nghiệm, có nghề “sơn tràng” nên cũng không mấy khó khăn, nhất là trong khu vực rừng miền tây có nhiều mây tre này. Mặt cầu bằng gỗ đường kính 8 đến 10 cm lát ngang cầu. Thiết bị thi công rất đơn giản, chỉ có một chiếc tời bằng gỗ tự chế dùng để căng dây chủ là dây song rừng sao cho cùng trên một mặt phẳng, đảm bảo không bị xoắn vó xoắn khi sử dụng. Cầu Xa Rắc có độ dài 60 mét.

Cầu thứ hai trên tuyến đường thô này dài 52 mét cũng thiết kế như cầu Xa Rắc.

Vào mùa mưa Tây Trường Sơn, vận chuyển đường bộ bị ách tắc, các trạm mạnh dạn chủ động khiêng thuyền từ Lệ Thủy qua đường thô này vượt đỉnh Trường Sơn để vận chuyển đường sông. Mặc dầu có cầu treo, nhưng tổ khảo sát phải thiết kế mở rộng “cua” làm tay vịn cầu treo để khiêng thuyền dễ dàng hơn.

Voi và la được sử dụng thời gian đầu khi chưa làm cầu treo, sau đó khó khăn trong việc nuôi dưỡng nên phải giao lại nông trường. Trong cuộc kháng chiến chống Pháp trước đây, xe đạp thô là phương tiện vận chuyển hậu cần độc đáo sáng tạo, sản phẩm của lòng yêu nước của dân tộc Việt Nam ta. Trong kháng chiến chống Mỹ, xe đạp thô giữ vai trò quan trọng trong thời kỳ đầu.

Nước bạn Trung Hoa viện trợ cho ta xe đạp nhãn hiệu Phượng Hoàng. Đây là loại xe đạp đẹp bên, chắc chắn. Các chiến sỹ đã tháo bỏ xích líp, chắn bùn, bàn đạp, chỉ giữ lại đôi phanh hãm. Phương thức thô xe đạp vẫn tỏ ra ưu việt. Dùng xe đạp thô, năng suất cao hơn nhiều lần sức người, giải phóng được sức lao động cho các chiến sỹ. Xe đạp thuận tiện trong việc vận chuyển, đi nhanh, tránh nhau dễ dàng, quay vòng linh hoạt.

Xong nhiệm vụ làm đường thô tại Công trường 16, phía tây huyện Lệ Thủy, Trần Y Vinh cùng đ/c Việt y tá và 5 thanh niên xung phong được điều động về đội Khảo sát công binh.

Vào khoảng 5 giờ rưỡi chiều, một loạt bom bi tọa độ đánh trúng đội hình. Cô Ninh, thanh niên xung phong hy sinh, đ/c Việt bị thương nặng. Quê cô Ninh ở Quảng Trạch cách nơi cô hy sinh không đầy 5 kilômét. Nhân dân địa phương đã giúp đỡ việc mai táng và làm thủ tục cho người nữ liệt sỹ. Sau đó tổ đ/c Vinh được 4 dân quân địa phương giúp đỡ thay nhau cáng thương, đưa anh Việt về trạm xá Cự Nẫm cấp cứu điều trị. Bác sỹ quân y cho viết đ/c Việt bị thương rất nặng, ruột bị bom bi xuyên thủng 7 chỗ.

Giữa mùa khô, tổ trưởng Vi Văn Miết cùng một số anh em được giao tìm đường xe thô mới, tránh hai trọng điểm trên tuyến đường thô cũ qua 1001 sang Bản Đông. Tháng 10 năm 1966, hai đ/c Trần Quốc Dân và Trần Y Vinh được bổ sung cho tổ đ/c Vi Văn Miết. Cuối tháng 11 năm 1966 con đường mới đã khảo sát xong và bàn giao tuyến cho Binh trạm để kịp thi công. Sau đó cả tổ trở về đội Khảo sát tại Na Hi trên đất Bạ. Đ/c Miết dọc đường bị sốt cao phải ở lại trạm giao liên Mai Thủy, trạm có trách nhiệm chuyển đến trạm xá điều trị.

Đồng chí Hà Kỳ Thự cùng tổ Đỗ Văn Ư khảo sát tuyến giao liên, sau đó cải tạo thành đường thô xe đạp từ Làng Ho qua Cô Bai, Bản Coóc, Ta Rừa, sang Bản Na (Lào), đến Bản Đông; tiếp đó khảo sát tuyến xe thô thứ hai từ Làng Ho, vượt đèo 1001 — A Choóc, Dốc Nứa, Động Prai, qua Ta Ha, Mường Trương, Sê Sa Mu, Cha Ky đến ngã ba Đường 9 về Bản Đông. Trên tuyến này phát hiện được hai hang đá tương đối lớn tại động Prai và động Ta Ha. Sau này hang đá được chọn làm kho trung chuyển hàng hóa và vũ khí.

CHƯƠNG BA **TIẾP TỤC Củng cố, PHÁT TRIỂN MẠNG ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN,** **XÂY DỰNG ĐƯỜNG KÍN XE CHẠY BAN NGÀY** **(1968-1973)**

Phòng Công trình thuộc Cục Tham mưu Công binh có nhiệm vụ tham mưu cho Bộ Tư lệnh mở các tuyến mới, các đường vòng đường tránh lớn, chỉ đạo các đơn vị công binh thuộc các binh trạm, các trung đoàn trực thuộc Bộ Tư lệnh mở đường mới, trực tiếp giúp Cục chỉ đạo, chỉ huy Tiểu đoàn 73 vượt sông và đội Khảo sát Công binh. Trưởng phòng là trung tá Hoàng Đình Luyến, các đại úy Đặng Hương, đại úy Liễu Thắng, đại úy Lê Văn Phan, từng thời gian thay nhau được bổ nhiệm phó phòng.

Phòng Công trình có các tổ chức nghiệp vụ kỹ thuật: Kế hoạch thống kê, tổ Đường, và tổ Vượt sông.

Đội Khảo sát Công binh, đơn vị do phòng Công trình giúp Cục trực tiếp chỉ huy và chỉ đạo, có nhiệm vụ khảo sát các tuyến mới, các tuyến đường vòng đường tránh lớn có địa hình khó khăn, các bến vượt sông quan trọng. Chỉ huy Đội vẫn giữ như trước đây, trung úy Nguyễn Xuân Quang đội trưởng, đội phó thiếu úy Nguyễn Vĩnh, Trung úy chính trị viên Phan Văn Kiến, thiếu úy chính trị viên phó Phạm Văn Nhơ. Thời kỳ này đơn vị được tăng cường quân số. Bên cạnh các lực lượng kỹ sư, cán bộ kỹ thuật, công nhân kỹ thuật còn có một số khá đông là các chiến sỹ từ các lực lượng công binh, bộ binh bổ sung.

I. TIẾP TỤC KHẢO SÁT THIẾT KẾ CÁC TUYẾN ĐƯỜNG TRÁNH

Sau cuộc tổng tiến công và nổi dậy Tết Mậu Thân 1968, ngày 1 tháng 11 năm 1968, Nich Xơn tuyên bố chấm dứt vô điều kiện chiến tranh phá hoại Miền Bắc. Đây là thắng lợi lớn có ý nghĩa chiến lược quan trọng. Miền Bắc có điều kiện để khôi phục lại hệ

thống giao thông, củng cố và phát triển mạng lưới đường bộ, đường sắt, đường thủy, đảm bảo cho việc vận tải các mặt hàng phục vụ kinh tế và quốc phòng.

Đặc biệt đây là thời kỳ Miền Bắc tổ chức khôi phục lại nền kinh tế đã bị gián đoạn, do cuộc chiến tranh phá hoại của Mỹ, là thời kỳ Miền Bắc có điều kiện thuận lợi tiếp nhận trực tiếp viện trợ của các nước xã hội chủ nghĩa và của các lực lượng yêu chuộng hoà bình trên thế giới.

Nhưng đây lại chính là lúc lực lượng không quân Mỹ có điều kiện tập trung đánh phá ác liệt vào tuyến chi viện 559, tập trung vào hai cửa khẩu tại biên giới Việt - Lào, Đường 12 Mụ Giạ, Seng Phan và đường 20 Cua chữ A, Ta Lê, Phu La Nhích, Chà Là..... do vậy thời kỳ này chúng ta tập trung khảo sát thiết kế tìm đường tránh nhằm giải phóng nhanh các trọng điểm.

1. Các đường tránh khu vực Seng Phan: Đường 95, 83

Khu vực từ Lăng Khằng ngã 3 Đường 128 và Đường 12 đến Seng Phan có địa hình, địa thế rất hiểm trở: Phía Bắc là Đường 12, phía nam là dòng sông Sê Băng Phai, một dải núi đá dài nằm giữa, chạy suốt từ tây sang đông mãi đến biên giới Việt - Lào. Do địa hình địa thế, không có vị trí đóng quân gần, thuận lợi, công binh không thể tiếp cận trọng điểm nhanh chóng khi địch đánh phá.

Chỉ 3 ngày sau khi tuyên bố ngừng đánh phá Miền Bắc, địch dồn dập huy động máy bay B52 và các loại máy bay cường kích đánh phá khu vực này trên một chiều dài 2 km, rộng 200 m liên tục trong 7 ngày đêm với hơn 1 vạn quả bom lớn nhỏ. Đường sạt lở đổ xuống dòng sông. Buổi chiều chúng thả bom sát thương, bom bi, mìn vương nổ, mìn tai hồng, bom nổ chậm dọc trọng điểm, khống chế hoạt động của công binh và vận tải.

Bộ Tư lệnh cử Cục phó Cục Tham mưu Công binh, trung tá Nguyễn Kỷ cùng thiếu úy kỹ sư Phạm Thái Chi trợ lý phòng Công trình và một số cán bộ các ngành xuống giúp Binh trạm 31 giải toả trọng điểm.

Tiểu đoàn 2 Công binh tự khảo sát thiết kế và thi công Đường tránh 95. Tuyến đường len lỏi trong vùng núi đá phía bắc Seng Phan, điểm đầu từ km23 (đường 128) vượt Sông Nậm Ngo tại ngầm 58 nối với Km 34 (đường 128) phía nam Seng Phan 5Km. Trong 40 ngày đêm vừa khảo sát thiết kế vừa thi công, một đại đội tăng cường mở thông đường tránh dài 18 km, đã cơ bản giải toả được điểm vượt sông Seng Phan sau nhiều ngày bị ách tắc. Đường thi công xong nhưng còn hẹp, nhiều dốc cục bộ, lực lượng thi công đã mở rộng nền đường, nâng cấp đường đúng tiêu chuẩn, Đường tránh 95 đã chuyển thành tuyến hỗ trợ đắc lực qua trọng điểm Seng Phan khi bị địch đánh ác liệt.

Với mong muốn góp phần mình vào cùng Binh trạm 31 giải toả trọng điểm Trung đoàn 83 đã cho trung đội trinh sát của trung đoàn tiến hành tìm thêm đường tránh và tự mình bố trí lực lượng thi công hoàn thành trong tháng 12/1968 sau 50 ngày lao động. Tuyến tránh này đi về phía Tây Seng Phan khoảng 7 km. Điểm đầu từ Bản Phôn Mường trên đường 12B, qua bản Pha Xôm Nắc, Bản Công, Bản Xôi, nối với ngầm 15N (Pắc Pha Năng, Km48/128) cách đường 128 về phía tây khoảng 8 km cách đường 95 khoảng 4 km tính theo đường chim bay.

Cuối tháng 12 năm 1968 khu vực Seng Phan đã có 4 tuyến đường đảm bảo vững chắc cho vận chuyển, giải toả ách tắc một thời gian tương đối dài đầu mùa khô.

2. Khảo sát thiết kế các đường tránh trên đường 20: 20C, 20Đ, 20E, 20K

Ngày 5/11/1968 Đế quốc Mỹ đánh phá tập trung vào trọng điểm liên hoàn của chữ A, ngầm Ta Lê và đoạn đường đèo độc đạo Phu La Nhích. Liên tục trong nhiều

ngày, mỗi ngày chúng dùng 80 đến 100 lần chiếc máy bay trong đó có B57, B66, cả B52 đánh dọc suốt chiều dài 7 km, sang hai bên đường 200 mét, cây cối đổ ngổn ngang, mặt đất chi chít hố bom, ngầm A và B không còn một viên đá, đường bị tắc nhiều ngày. Chiều đến chúng lại dùng các loại bom sát thương, bom bi, bom vướng nổ, ngăn cản các đơn vị công binh cơ động.

Thời gian này Bộ Tư lệnh 500 quản lý phía Bắc, có Cua Chũr A, Bộ Tư lệnh 559 quản lý phía nam ngầm Ta Lê có đèo Phu La Nhích. Để thống nhất chỉ huy, ngày 13/11/1968, Bộ giao nhiệm vụ cho Bộ Tư lệnh 559 giải toả từ km 68 trở vào bao gồm cả 3 trọng điểm.

Ngày 14 tháng 11 Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh 559 họp bàn biện pháp tháo gỡ khó khăn, quyết tâm bằng mọi cách khắc phục giải toả hai cửa khẩu 12 và 20, chậm nhất ngày 25 tháng 11 phải thông trọng điểm Seng Phan, ngày 5 tháng 12 năm 1968 phải thông cụm trọng điểm ATP.

Tại cụm trọng điểm ATP trên Đường 20, Tư lệnh cùng Cục trưởng Tham mưu Công binh Phạm Văn Diêu, trưởng phòng bảo đảm giao thông Đinh Hào, các trợ lý các phòng trực tiếp chỉ đạo và quyết định các biện pháp giải toả tại chỗ. Đội Khảo sát Công binh có sự phối hợp của khảo sát Binh trạm 32, Binh trạm 14 cùng thị sát, cho khảo sát nhanh để thi công gấp rút đường 20C dài 29 km, nối từ Km 69 đường 20A, làm 2 ngầm vượt Ta Lê cách ngầm A khoảng 8 km về phía hạ lưu sông Ta Lê cùng với các ngầm sẵn có trên đường 20A tạo thành một chính diện vượt sông Ta Lê có chiều rộng tới 9 km.

Tuy nhiên 15 ngày sau chúng đã dùng bom phát quang, chất độc hoá học, phát hiện được ngầm 20C đánh rộng sang hai đầu ngầm và đường 20C bị đánh phá.

Không lấy gì làm lạ với hiện tượng trên, nên trong quá trình mở đường 20C, các chiến sỹ đội Khảo sát Công binh, phối hợp với khảo sát Binh trạm 14, đã tìm được con đường tránh mới. Các đ/c Hoàng Tường, Phạm Tiến Chí, Đỗ Văn Ư, Tường Duy Hùng... những cán bộ kỹ thuật dày dạn trong nghề nghiệp, chính trị viên Phan Văn Kiến, đội phó Nguyễn Vĩnh tham gia chỉ đạo khảo sát xong tuyến 20Đ dài 22 km qua bản Cu Sơ Bao vượt sông Ta Lê tại ngầm Đ. Tuyến được “sục sạo” rất công phu, tuy nhiên do địa hình khá phức tạp nên tuyến phải chịu một số đoạn dốc vượt tiêu chuẩn cho phép quy định 12% để đi hắt vào trong rừng già có cây che phủ kín đáo. Khi vượt ngầm sang phía Tây, tại khu vực Trạm 7 đến Trạm 8 giao liên, tổ thị sát Hoàng Tường, chính trị viên Phan Văn Kiến đã phát hiện tại núi đá dốc Thơm có một vết nứt thiên nhiên dài 200 mét chiều rộng từ 6 đến 8 mét có thể tránh xe được. Lợi dụng vết nứt đó, chỉ cần gọt tẩy mặt đường bằng phẳng các Tiểu đoàn 77, 335, 336 lại tiếp tục mở đường này.

Đường 20Đ đi trong rừng già rất kín, điểm đầu từ cụm kho C, cụm kho của các binh trạm hậu phương chuyển giao cho Binh trạm 32 cách km 68 đường 20A khoảng 4 km qua Cu Sơ Bao biên giới Lào - Việt, vượt ngầm Đ về bản Kai, qua bản Top Ten thẳng hướng Lùm Pùm gặp đường 20A tại km 116, phía nam bản Ka Tốc.

Sau 45 ngày liên tục thi công không có ngày nghỉ, ngày 25/12/1968 đường 20Đ đã hoàn thành. Bến vượt sông 20Đ rộng 30 mét, chủ trương chưa làm ngầm để giữ bí mật tuyến đường. Tại đây Bộ Tư lệnh cho sử dụng một bộ khí tài vượt sông LPP làm cầu nổi hoặc làm phà vượt sông ban đêm, ban ngày cất dấu khí tài vào các đoạn sông kín đáo.

Hơn một năm sau, địch phát hiện đánh phá một đoạn đèo, Binh trạm 14 đặt tên là dốc Tam Đảo, máy bay cường kích, B52 đánh dốc Tam Đảo nhưng suốt cả cuộc chiến, địch vẫn không phát hiện ra ngầm Đ, và chưa bao giờ ngầm Đ bị đánh phá. Đây là một điều hiếm thấy trong cuộc chiến trên mặt trận cầu đường của tuyến vận chuyển chiến lược Trường Sơn.

Cuối năm 1968 ta khảo sát thêm đường 20E, một tuyến đường kín dài 13 km, nối km 65 đường 20A qua khu kho phân trạm C (về sau nối với đường K thành một đường kín dài 45 km vượt sông Ta Lê bằng ngầm).

Một đơn vị phòng không triển khai trận địa tên lửa đánh B52 tại khu vực km 2 đường 20K. Đảm bảo cầu đường cho bộ phóng tên lửa dài từ 15 đến 20mét, nặng 20 tấn là một công việc phức tạp trong điều kiện cơ động vùng rừng núi, các tiêu chuẩn kỹ thuật cầu đường đều được chăm chú, chỉ dùng cho xe vận tải.

Cũng năm 1968, khảo sát Binh trạm 32, và trinh sát các tiểu đoàn công binh tìm các đoạn nối ngầm 20A và 20B, đoạn QA9 nối ngầm Chà Lệt và Ca Tộc, đoạn QA7 nối bản Thơm trên đường tránh 20B với km 116 đường 20A, đoạn QA10, QA11 nối đường 35 với đường 20A. Đây là các đoạn ngắn nối liền hoàn giữa các tuyến đường có tác dụng giúp công binh đảm bảo giao thông điều tiết, chỉ huy xe vận tải giảm ách tắc khi địch đánh phá.

Trên trọng điểm ATP, đã có 4 tuyến đường 20B, 20C, 20D, 20E song song với đường 20A, tạo được trên chính diện vượt sông Ta Lê 5 bến vượt xếp đá, một bến phà DLP, hai cầu cáp tự thiết kế lắp đặt. Ba phương thức vượt sông đó kết hợp hỗ trợ nhau tích cực đảm bảo vận tải luôn thông suốt.

Hệ thống đường tránh khu vực của chữ A, Ta Lê, Phu La Nhích dài hàng trăm km, là thành công lớn trong việc đảm bảo cầu đường thông suốt tại cửa khẩu đường 20, tạo điều kiện cho xe vận tải hành quân quy mô lớn cấp tiểu đoàn vượt cửa khẩu.

Nghe báo cáo hai cửa khẩu đã được giải toả, bộ đội Trường Sơn đã triển khai nhiệm vụ trên các Binh trạm từ Bắc vào Nam, các chiến trường sục sôi vào trận mới, Đại tướng Tổng Tư lệnh đã điện biểu dương bộ đội Trường Sơn về chiến công này.

3. Khảo sát Đường 50 và các đường tránh trên Đường B46

Binh trạm 36 đã tìm các đường tránh 3/2, đường tránh bản Na Vi, đường tránh bản Tong He, tạo thành đường đôi từ Km420 đến Km 456 trên trục dọc 128. Ngoài ra còn có đường huyền dài 8 km từ Km456 (Nam Chà Ván) sang Đắc Địa (Km9 đường B46), thành một tam giác, nhưng cũng chưa giải quyết được cơ bản ách tắc từ ngã ba Chà Ván.

Đường 128 từ Km420 đến km 450 (Chà Ván) thuộc Binh trạm 36 địa hình phức tạp, nhiều đoạn đi trên sườn núi cao, một bên là vực sâu, có đoạn men theo sát suối nên đã chỉ thị cho đội Khảo sát Công binh tìm tuyến tránh có thể tránh được nhiều trọng điểm Đắc Địa (Km9), Đắc Rây (Km19) Cua Tay áo (Km21) Đường B46.

Chớm vào đầu mùa mưa cuối tháng tư năm 1970, tổ khảo sát Lê Xuân Nhâm xuất phát từ đường Coong Le vào Binh trạm 36. Ngay đêm đầu tiên hành quân, một xe bị trúng đạn, đ/c Nguyễn Anh Vang bị thương vào mắt, đồng đội đưa anh vào trạm quân y đã chiến điều trị, sau đó lại tiếp tục hành quân. Đến đầu tuyến B46, tổ đóng quân tại bản Đắc Nghep gần Y1 cạnh trạm xá Binh trạm 36, cách sân bay Chà Ván 20 km.

Theo toạ độ trên bản đồ đã được vạch tuyến chỉ đạo, tổ trưởng Lê Xuân Nhâm tổ chức nhóm thị sát đi trước thị sát, nhóm đi sau khảo sát định tuyến, 2 nhóm cách nhau độ 5 đến 7 km để có thể bảo vệ lẫn nhau. Tuyến đi trên vùng núi trùng điệp dân cư rất thưa thớt. Binh trạm thông báo do địa bàn rộng chưa thể kiểm soát hết nên tổ phải cảnh giác với thám báo địch còn lén lút hoạt động.

Trong vòng một tháng rưỡi vừa thị sát vừa cắm tuyến, tổ khảo sát Lê Xuân Nhâm hoàn thành đoạn đường dài 44 km. Điểm đầu từ khu vực Y1 phân giới huyện La Man và Đắc Chung, đi giữa núi non rừng già, khoảng hơn 30 km, mới đến được một bản nhỏ, điểm cuối là Đắc Ranh. Ban đầu quy hoạch chiều dài ước tính 50 km nên được đặt tên là

Đường 50. Lặn lội trong rừng già không dân, cơm ăn cạnh bờ suối, mặc võng ngủ dưới cây rừng, trong mùa mưa không đủ gạo phải ăn độn măng, thực phẩm là cá suối nấu canh chua, thỉnh thoảng mới tìm được con chim rừng.

Bị sốt rét, sức khoẻ anh em nhanh chóng giảm sút, có lúc quân số làm việc chỉ còn 4 đến 5 người. Trung đoàn 10 triển khai thi công ngay trong mùa mưa năm đó.

Từ ngã ba Chà Vần đến Đắc Ranh dài 34 km, đoạn đầu đường ngang B46 sang chiến trường Tây Nguyên, mùa khô năm 1970 đã bị đánh phá nhiều lần trên nhiều địa điểm khác nhau, cuối cùng hình thành 3 trọng điểm lớn là Đắc Địa, Đắc Rây, Cua Tay Áo. Tổ khảo sát Lê Xuân Nhâm đã nghiên cứu các đường tránh này và khảo sát nối lại với nhau từ Đắc Địa đến đường tránh Chà Vần thành đường đôi cho cả tuyến đường.

Từ tháng 5 đến tháng 10, cả mùa mưa năm 1970, tổ đồng chí Lê Xuân Nhâm có 9 người nhưng đã khảo sát gần 100 km đường miền núi kịp cho Trung đoàn 10, cùng các lực lượng Công binh của 2 Binh trạm 36, và Binh trạm 44 thi công.

Tổ còn được giao nhiệm vụ đăng ký lại toàn bộ tuyến đường thuộc Binh trạm 36 quản lý dài 280 km. Lúc này đã chớm sang mùa khô, địch bắt đầu đánh thăm dò phát hiện lực lượng. Nhiệm vụ đăng ký tuyến đường cũng đã hoàn thành.

II. KHẢO SÁT CÁC TUYẾN ĐƯỜNG PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH

Cuối năm 1967, 2 tổ khảo sát Đỗ Văn Ư và Nguyễn Quốc Khánh hoàn thành nhiệm vụ, giao tuyến khảo sát và nhận nhiệm vụ mới: khảo sát đường Lan Tôn đi Khâm Đức, qua 3 huyện Đắc Chưng, Đắc Lây (Lào) và Phước Sơn tỉnh Quang Nam. Thời điểm này ta và bạn đã giải phóng được một vùng rộng lớn trên đất Lào. Phía Việt Nam, địch đang kiểm soát chiếm giữ Đường 14 ở hai tỉnh Quảng Đà và Kon Tum.

Cục trưởng Phạm Văn Diêu qua điện đài cho biết quân khu V sẽ cử đại diện "hành lang Quân khu" đến gặp đội Khảo sát tại Huyện 40 để thống nhất hướng tuyến từ đường B46 sang Khâm Đức và chỉ thị: "Đội khảo sát phải phối hợp chặt chẽ, thực hiện theo yêu cầu của Quân khu".

Sau mấy ngày chờ đợi, đ/c Phan Văn Kiến, Nguyễn Vĩnh chủ động liên hệ với phó bản Đắc Răng Nhày nhờ đ/c Phó bản báo cáo với Huyện 40 để xin giúp đỡ tìm đại diện hành lang Quân khu.

Chờ đến 7 ngày sau mới gặp được đại diện hành lang Quân khu tại Huyện 40. Lúc hai đoàn gặp nhau, mới hay cán bộ Huyện 40 nghi ngờ đội Khảo sát là biệt kích từ Lào sang, đang bố trí theo dõi. Hoạt động gần địch ở chiến trường, tinh thần cảnh giác cao như vậy!

1. Khảo sát đường huyện 103 và đường huyện 110 Lan Tôn - Khâm Đức.

Đường Lan Tôn - Khâm Đức được khảo sát nhằm 2 nhiệm vụ: Đường chiến dịch phục vụ giải phóng Khâm Đức và sau đó vận chuyển chiến lược giải toả sự đánh phá căng thẳng của địch trên đường B46. Tổ khảo sát đ/c Đỗ Văn Ư nhận nhiệm vụ khảo sát tuyến này.

Điểm đầu từ Lan Tôn km 103 đường B46 qua Đắc Lan dưới cao điểm 1.054, cắt sông Giang ở thượng nguồn sang cao điểm 1.328 đất Phước Sơn cắt sông Đắc Sa tại Bản Bôn, xuống điểm cuối cao điểm 492 (Phước Sa) nam Khâm Đức khoảng 2 km.

Khảo sát giữa mùa mưa, trên địa bàn giáp ranh giữa 2 nước, thời tiết, khí hậu Trường Sơn vùng biên giới càng âm u ẩm ướt. Tuyến đường khảo sát xa Binh trạm, không dân cư, sang huyện Đắc Lây mới có một bản nhỏ và mãi đến cách Khâm Đức 5 km mới gặp Bản Bôn đầu suối Đắc Sê.

Kho Binh trạm 44 ở xa, đi về nhận lương thực thực phẩm mất nhiều thời gian, trong lúc nhiệm vụ rất khẩn trương nên anh em đành chia số gạo hiện có, mỗi ngày chỉ ăn 150 gam gạo độn rau rừng. Thiếu gạo thì vậy, thiếu muối không tìm được gì thay, đành phải tìm cá suối nấu canh với quả tai chua, khế rừng, đánh lừa khẩu vị.

Còn khoảng 10 km đoạn cuối, đ/c Đỗ Văn Ư nhận được lệnh qua điện đài 15W liên hệ với đoàn cán bộ “Nông trường 2” (Bí danh của Sư Đoàn 2 Quân khu 5 do sư đoàn trưởng Nguyễn Chơn chỉ huy) tại toạ độ X...Y... để phối hợp hướng tuyến, đảm bảo yêu cầu chiến dịch.

Sau khi giao cho anh em còn lại định tuyến đoạn đã thị sát các đồng chí Đỗ Văn Ư, Phạm Tiến Chí, Nguyễn Quý và 2 trinh sát công binh Trung đoàn 10 thị sát đoạn còn lại cuối tuyến từ thượng lưu sông Đắc Sa đến cao điểm 492, để hoàn thành việc thông tuyến thị sát đường Lan Tôn - Khâm Đức.

Ngày thứ 2, sau 4 tiếng đồng hồ tổ thị sát đã đến được đầu nguồn suối Đắc Sa. Lợi bì bõm xuôi dòng nhìn hai bên bờ suối cây cối mọc chen chúc cao quá đầu người che khuất tầm nhìn. Đoạn tiếp đó, rừng lau lách đã bị đàn voi phá vỡ thành đường đi. Nhận biết theo địa bàn, đường voi đi đúng hướng đông bắc, sau khi hội ý bàn bạc phương hướng xử lý khi gặp đàn voi, tổ thị sát quyết định đi theo đường “gia đình nhà voi” Ba tiếng đồng hồ theo đường voi đến Bản Một nơi dự kiến là địa điểm trú quân để đến đỉnh 492 nhưng nơi này đã bị bom B52 Mỹ tàn phá. Lúc này đã 3 giờ chiều, đi tiếp đến điểm cách đỉnh 492 khoảng 300 mét có mấy thân cây cao còn sót lại, tìm cách mắc võng trú quân. Nơi đây mênh mông hoang vắng, chỉ có 5 chiến sỹ khảo sát làm nhiệm vụ.

Sau 6 ngày làm việc, vượt qua nhiều tình huống không lường trước được, tổ thị sát đã làm xong nhiệm vụ của mình, tìm được điểm khống chế phải vượt qua cao điểm 492 bắt buộc để nối qua Đường 14.

Tổ đ/c Nguyễn Quốc Khánh nhận nhiệm vụ khảo sát đường 110, song song với Đường 103. Đường 110 dài 30 km điểm đầu từ km110 đường B46 qua Bản Lao Du vượt ranh giới huyện Giàng và huyện Phước Sơn tại km 9 xuống dốc dưới chân núi Ngọc Đi Ông, gặp đường 14 tại Làng Viên, cách Khâm Đức khoảng 25 Km về phía nam. Cũng như Đường 103 Đường 110 khảo sát theo yêu cầu của Ban hành lang Quân khu V.

Trung đoàn 10 triển khai thi công ngay theo tiêu chuẩn đường quân sự làm gấp, trừ đoạn cuối khoảng 7 km giáp Đường 14 do địch còn kiểm soát, chưa thi công được.

2. Khảo sát đoạn cuối Đường B46 đến Đờ Ru Đoóc

Tổ Nguyễn Quốc Khánh được sự giúp đỡ của 3 dân quân địa phương ở 2 Bản Pin Klang và Đắc Bung dẫn đường khảo sát đoạn cuối đường B46 từ Đắc Bung (Km130) đến Đờ Ru Đoóc (km141) giáp với Quốc lộ 14, đang bị Mỹ Ngụy kiểm soát gắt gao. Đây là đoạn địch thường sục sạo, dọc đường còn bắt gặp vỏ bao thuốc lá, vỏ đồ hộp.... hiện vật, vết tích của bọn biệt kích để lại.

Đoạn cuối tuyến B46, địa hình ít phức tạp hơn trừ đoạn 3 km cuối cùng. Đối với các chiến sỹ thì khó khăn gian khổ không bao giờ hết. Đói cơm nhạt muối, ngủ suối, ngủ rừng, đã vậy còn phải cảnh giác canh phòng biệt kích thám báo. Đến đêm, 3 dân quân địa phương không có tăng võng chỉ lót lá nằm đất, mấy cành cây chụm lại trên trùm ni lông che sương, đành phải chịu mưa phùn gió rét, muỗi vắt.

2. Trinh sát đường 14 từ Đờ Ru Đoóc ra Đắc Mỹ.

Tổ trưởng Nguyễn Quốc Khánh cùng 2 đ/c Nguyễn Ngọc Sửu và Chu Tấn Đạt theo hướng phía đông hành quân đến tiền phương của Trung đoàn 10, cuối tuyến B46 để

nhận nhiệm vụ mới, trinh sát đường ra Đắc Mỹ.

Đến Đắc Bung, không khí chiến trường sôi sục. Các đơn vị bộ binh, pháo binh hồ hởi ra trận. Tiểu đoàn nữ thanh niên xung phong Nam Hải làm nhiệm vụ gùi thồ phục vụ chiến dịch. Ngày 06/04/1968, tại chỉ huy sở tiền phương, Quân khu V và Sư đoàn 2 giao cho Trung đoàn 10 thi công các con đường kéo pháo đánh đồn Khâm Đức. Tổ khảo sát Nguyễn Quốc Khánh, có 4 chiến sỹ trinh sát của trung đoàn pháo tăng cường khảo sát các đoạn đường kéo pháo theo toạ độ được đánh dấu trên bản đồ. Yêu cầu đường phải kín đáo, ít khối lượng tiêu chuẩn đường quân sự làm gấp, khảo sát đến đâu Trung đoàn 10 thi công ngay đến đó. Đường phải bàn giao cho pháo binh, lúc này đang chờ sẵn trên đường B46 chuẩn bị kéo pháo vào trận địa.

Xong nhiệm vụ tổ khảo sát Nguyễn Quốc Khánh nhận được lệnh của Bộ Chỉ huy chiến dịch, lùi ra xa theo vị trí đã được chỉ định chờ nhiệm vụ.

Súng nổ liên hồi, tiếng bom liên tục rung chuyển đất trời, tiếng máy bay gầm rú hung hãn, lửa đạn phòng không, xé tan bầu không khí tĩnh mịch của núi rừng vùng Tây Nguyên. 21 giờ đêm 12/04/1968, giờ G đánh đồn Khâm Đức diễn ra như vậy! Đêm hôm đó, dưới căn hầm đào vội hôm trước, toàn tổ không ngủ chờ tin chiến thắng để tự hào có sự đóng góp tuy nhỏ bé nhưng không thể thiếu của mình.

Tối ngày 3/4/1968, liên lạc của Trung đoàn 10 chuyển thư hoả tốc của trung đoàn trưởng Đinh Hào giao nhiệm vụ trinh sát cầu đường trên Đường 14 từ Đờ Ru Doóc vượt qua đồn Khâm Đức lên ngã ba Đường 16 về phía Bắc. Liên lạc với trinh sát trung đoàn của bộ binh Khu V đóng quân cách cầu Đắc Mỹ 100 m về phía đông.

Sáng 14/4/1968, toàn tổ lên đường vào chính nơi đang xảy ra chiến trận. Với đội hình chưa có ai từng qua chiến đấu bộ binh, tổ trưởng Nguyễn Quốc Khánh không khỏi lo lắng, song vẫn bình tĩnh, chia làm 3 nhóm phân công mỗi nhóm một phần việc chuyên môn, quy định cự ly gián cách, phương án bảo vệ, nhằm bảo toàn được lực lượng để hoàn thành nhiệm vụ trên giao.

Hôm đó trời mưa to, 9 anh em đội mưa lên đường. Phải vượt con suối lớn, nước ngập bờ, chảy mạnh. Đang băn khoăn tìm cách vượt qua suối, một chiến sỹ trinh sát phát hiện có chiếc bè phía hạ lưu. Dùng bè chở ba lô, tư trang, súng đạn, 9 anh em vừa bơi, lội đẩy bè. Nước chảy siết, bè trôi xa về hạ lưu, nhưng rất may dạt vào một doi đất cao, toàn tổ loay hoay xử lý, cuối cùng cũng sang sông an toàn.

Máy bay Mỹ bắn chặn vu vơ trên Đường 14. Toàn tổ phân tán, vừa làm việc vừa ẩn nấp. Cả ngày hôm đó, chỉ ăn lương khô, uống nước suối, đêm treo võng ngủ ven đường. Sáng hôm sau 15/4/1968, gặp một đơn vị bộ đội cho biết khi ta mở màn đánh Khâm Đức, địch chống cự rất yếu ớt. Mỹ lên máy bay trực thăng chạy trước, Ngụy chạy sau, cuối cùng đến vợ con lính. Đơn vị bạn còn cho biết hiện còn một số chưa chạy kịp, đang lẫn trốn trong rừng.

Xế chiều 15/4, tổ Nguyễn Quốc Khánh vào đến trung tâm đồn Khâm Đức. Máy bay Mỹ vẫn tiếp tục đến oanh tạc, đốt phá nhà cửa kho tàng. Khói lửa ngút trời, mặc dầu lúc đó trời mưa khá lớn.

Khoảng 3 giờ chiều ngày 16/04/1968, đến một ngã ba đường rải nhựa trống trải. Đó là ngã ba Đường 16. Chờ cho máy bay OV10 lượn vòng ra xa, nhóm đ/c Sửu đi trước đã qua được cầu Đắc Mỹ. Cầu vẫn nguyên vẹn, tổ khảo sát đã gặp trinh sát quân Giải phóng Khu V. Đêm đó, tổ trưởng Nguyễn Quốc Khánh viết báo cáo nhờ chuyển về Trung đoàn 10. Điện tóm tắt nhưng cũng đủ số liệu. Tổ khảo sát Nguyễn Quốc Khánh đã hoàn thành nhiệm vụ của mình.

Khâm Đức được giải phóng, mở rộng hành lang chiến lược vùng giải phóng khu V, Tây Nguyên, nối với Đường 16 đi Làng Hối đến đường giáp ranh với các huyện Tam Kỳ, Thanh Bình. Ta đã làm chủ Đường 14 thông đến Bến Giàng tạo cơ hội tiến về giải phóng Thường Đức, Đại Lộc.

4. Khảo sát đường 14 cũ, đường 14B, đường tránh Đắc Pét.

Tổ đồng chí Nguyễn Quốc Khánh cùng trung đoàn trưởng Thiệu tá Đinh Hào, trưởng tiểu ban tác chiến, thượng úy Lê Điền một số cán bộ tham mưu Trung đoàn 10 thị sát đường 14 từ Đờ Ru Đốc xuống hướng nam sát đồn Đắc Pét, một đồn tiền tiêu loại lớn địch còn đóng quân. Từ xa nhìn thấy rõ địch đang tích cực xây dựng thêm nhà cửa, tôn mới lợp trắng xoá. Máy chiếc xe lu, xe ben màu vàng chở vật liệu đang ị ạch sửa chữa tôn tạo lại mặt đường.

Đoạn đường Khâm Đức xuống Đắc Pét dài hơn 40 km, vẫn đường cũ thời Ngô Đình Diệm, lau lách hoang vu địch đang tu bổ sử dụng lại. Hai đồn địch lớn có hạng này khâm Đức, Đắc Pét từ trước đến nay vẫn liên hệ với nhau, chi viện cho nhau bằng phương tiện máy bay hiện đại.

Khi tình hình Khâm Đức tạm ổn định, hai tổ đồng chí Nguyễn Quốc Khánh và Đỗ Văn Ư chia nhau khảo sát để các đơn vị thi công các đoạn đường 14B song song với Đường 14 Khâm Đức đến phía nam Đờ Ru Đốc, đoạn kéo dài tuyến 103 sang phía đông đường 14, và cả đoạn đường tránh Đắc Pét về phía tây ngay khi Đắc Pét chưa được giải phóng.

5. Khảo sát các tuyến đường Tây Quảng Nam.

Ngày 1/9/1968 tổ đồng chí Nguyễn Quốc Khánh chuyển quân sang Thừa Thiên thị sát đoạn Măng Giang, qua Đồn 6 (dân quen gọi Bót Xít theo tiếng Pháp) đến Bến Giàng. Đây là một đoạn trên Trường Sơn có địa hình hiểm trở, nhất là đoạn đầu từ Măng Giang đến Bót Xít. Tuy nhiên gian nan thử thách đối với đơn vị lúc này vẫn là lương thực, thực phẩm. Đường đi lại khó khăn, vì Bình trạm 42 quá xa lại một lần nữa anh em tìm mọi cách để vượt qua thử thách này. Thắt lưng buộc bụng vẫn là đối sách, đối sách truyền thống. Chỉ còn một lạng rưỡi lương thực một ngày nhưng các chiến sỹ vẫn vui vẻ hăng hái để hoàn thành nhiệm vụ.

Tiếp theo, tổ đồng chí Nguyễn Quốc Khánh thị sát tuyến A Ró đi Bừa Rào. Đoạn này dân bản đông hơn, hi vọng còn làm công tác “dân vận” đủ ăn trong những ngày thị sát. Nhưng hôm đầu tiên đi tuyến này, khi đến một nhà dân ngoài bìa rừng, trời đã xẩm tối, qua làm việc với trưởng bản, xin khoai sắn của dân thì một cử chỉ thật thương tâm: do không nói được tiếng phổ thông và thực sự không còn có lương thực, bà mẹ chủ nhà quỳ xuống sàn nhà chấp tay vái lạy bộ đội...

Rất hiểu lòng dân, đỡ bà mẹ dậy, nhờ trưởng bản dùng tiếng dân tộc thông cảm với bà mẹ già, tổ thị sát xúc động và tự kiểm điểm trách mình!

Sáng hôm sau tiếp tục thị sát đoạn cuối, thấy nương rẫy bị chất độc hoá học tàn phá huỷ hoại, đất đai không còn sức sống, cây cối khô cằn xác xơ, người dân gầy còm ốm yếu, mới thấm thía hơn điều đó.

Lần này nếu quay về thì không hoàn thành nhiệm vụ trên giao, nếu tiếp tục đi thì lương thực không còn, bài toán thật khó tìm lời giải. Hai cán bộ địa phương dẫn đường, hiểu rõ được tầm quan trọng của nhiệm vụ, họ đã dành một ngày đi tới các bản làng xa hơn để tìm cách vận động sự đóng góp của nhân dân. Tuy nhiên trong khó khăn của

vùng mới giải phóng, mặc dầu rất thương yêu bộ đội, cũng chỉ giúp được một ít bột ngô phải bót ra từ khẩu phần của mình. Cuối cùng tổ lại tiếp tục nhiệm vụ.

Hai du kích cùng đi, tranh thủ thời gian theo con suối La Vi giang lưới bắt cá. Có cá, có ốc, có rau rừng, có ít bột ngô buổi chiều hôm đó vui vẻ, tình cảm quân dân, miền Bắc, miền Nam càng gắn bó! Cuối buổi chiều khi đang tiến hành khảo sát trên đèo Văng Mơ Leng thì cơn giông ập tới, mưa như quạt vào mặt, ni lông che mưa bay phần phật, lá rừng bay xào xạc, cây khô đổ, chim rừng đập cánh nhao nhác tìm nơi ẩn nấp. Trời đã xầm tối cả tổ đành hạ trại. Mò mẫm trong đêm mưa, lấy đá ghép cao hơn mặt đất phủ một ít đất còn khô làm nền, cắm cọc làm chân kiềng treo nồi nấu ăn. Gọi là nấu ăn, thực tế cũng chỉ có nồi cháo bột ngô loãng đã quyên góp từ bản làng xa hôm trước. Anh em mỗi người một việc, không ai bảo ai, thao tác rất nhanh giữa trời mưa, mò mẫm che tăng trong đêm là chuyện cơm bữa của chiến sỹ khảo sát Trường Sơn. Hai du kích không có võng ngồi chung tăng suốt đêm như vậy! Lũ về, con suối chảy như thác reo bên cạnh, nước mưa dội đầm đìa trên mảnh tăng, toàn tổ như thu mình chờ sáng.

6. Tiếp tục khảo sát đường phía tây Thừa Thiên

Những năm trước đây, Trung đoàn 83 đã thi công được 61 km Đường 70 từ Tam Luông đến Sa Trầm. Quyết tâm chi viện cho mặt trận B4 Trị Thiên, Bộ điều động Trung Đoàn 7 công binh, trung đoàn thiện chiến từ Thượng Lào vào phối thuộc, được bố trí thi công tiếp từ Sa Trầm thọc sâu sang phía đông.

Cuối tháng 9 năm 1969, tổ đ/c Phùng Bá Phổ được cử vào phối thuộc với Trung đoàn 7 khảo sát đoạn này. Định đánh trúng nơi đóng quân của trung đoàn bộ Trung đoàn 7, vào vị trí của khảo sát đang đào hầm trú ẩn. Một số đồng chí bị hi sinh trong số đó có hai đồng chí trinh sát Trung đoàn 7.

Bộ phận thị sát do các đồng chí cán bộ kỹ thuật có kinh nghiệm Phùng Bá Phổ, Phan Bá Liêm... đảm nhiệm thi sát tuyến đường. Tổ đã chia thành ba tổ nhỏ khảo sát nhanh giao cho các tiểu đoàn thi công, thực hiện khảo sát đến đâu thi công đến đó. Các tổ khảo sát không đi quá xa đơn vị thi công để bảo toàn lực lượng. Trung đoàn 7 thi công từ Sa Trầm qua Đèo Gió vượt sông Đa Krông tại Li Tông đến Ta Rụt, qua Pê Ke vào đến Lan Nam chiều dài 53 km.

Đường B45 đã khảo sát và thi công đến Trao, nếu tính từ La Hạp đường B45 có chiều dài 179 km. Khu vực từ Trao là vùng giáp ranh, địch thường cho biệt kích đến quấy rối, dùng các loại máy bay bắn phá, ngăn chặn các hoạt động của ta.

Đầu mùa khô năm 1968 - 1969, tổ đồng chí Dương Chấn Vượng tiếp tục khảo sát đoạn Trao đi Bung, thuộc huyện Hiên tỉnh Quảng Nam, đi giữa rừng già phía tả ngạn sông A Vương, nối với đoạn Xưởng Giấy, A Vương (biên giới Việt Lào, giữa huyện Ka Lưm và huyện Hiên) qua Trà Làng đến Trao. Tháng 6/1968 tổ đồng chí Lê Văn Cường đã khảo sát đoạn này, nhưng sau mùa mưa địch phản công nên phải rút quân. Gặp rất nhiều khó khăn nhưng tổ đ/c Dương Chấn Vượng đã hoàn thành được nhiệm vụ.

7. Khảo sát các tuyến đường phục vụ chiến dịch Đường 9 - Nam Lào:

Chuẩn bị cho chiến dịch chống ngăn chặn “Đường 9 - Nam Lào” công binh Trường Sơn đã khảo sát trước các tuyến đường cần thiết.

Từ thị trấn Sê Pôn, tổ khảo sát của Phạm Tiến Chí với sự chỉ đạo của đội phó Nguyễn Vĩnh tiến hành khảo sát đường 35C dài 14 km song song với đường 128 đến bản Si Đan. Tiếp đó, tổ tiếp tục khảo sát đường 71 dài khoảng 40 km song song với Đường 35 về phía bắc. Một tuyến đường mới phía nam Sê Pôn 2 km dài hơn 20 km song song với

sông Sê Pôn cũng được thị sát và khảo sát nhanh, 3 tuyến đường đã được khẩn trương thi công.

Để cơ động qua đường 9 phía Bắc sông, tổ khảo sát đã tìm được vị trí bốn đường ngầm trong đó có ngầm Bản Keng trên dòng sông Sê Pôn.

Kho Cù Lục là khu kho tương đối lớn cạnh Đường số 9 không xa. Để bảo vệ và phân tán chuyển kho khi có chiến sự, một tuyến đường tránh vòng sang phía bắc khu kho, từ đó theo đường Keng Cha Loong cơ động sang hướng Đường ngang 18 vượt khẩu được khảo sát và thi công ngay.

Tổ đồng chí Đỗ Văn Ư được Cục Tham mưu Công binh giao nhiệm vụ khảo sát hệ thống đường vòng đường tránh khu vực Bình trạm 27. Đó là đường tránh C1, C2, C3 và đường 16B.

Ngày 23/12/1970, tổ lên đường. Xe chạy ban ngày trên Đường kín 24, trước đây là Đường 69 xe con mới cải tạo. Tối hôm đó, đoàn khẩn trương làm việc với Bình trạm trưởng và chủ nhiệm công binh Bình trạm Nguyễn Song Hải.

Theo yêu cầu của chỉ huy Bình trạm tổ đồng chí Đỗ Văn Ư nhanh chóng khảo sát theo thứ tự đã định. Trước hết triển khai khảo sát đoạn tránh C3 dài 20 km tránh đèo 700 từ Km 88 - Km96 Đường 16, dự kiến đi về phía đông song song với Đường 16. Tiếp đó khảo sát đường Làng Sen - Ka Ki dài 18 km nối với đoạn C3 tránh khu vực trọng điểm Bản Đông chuyển hàng hoá từ Đường 16 về hướng Khe Sanh chiến trường Trị Thiên. Thứ 3 là đoạn C1 dài 8 km tránh ngầm Bản Trim, đường C2 dài 12 km nối đoạn C1 với C3. Cuối cùng khảo sát đường 16B, một đường ngang nối km 61 bắc ngầm Bản Trim (đường 16A) đến km 20 Đường 18 dài 21 km là đường cơ động giữa 2 trục đường ngang vượt khẩu 16 và 18.

Xong nhiệm vụ trên ngày 01/1/1971 Cục trưởng Phạm Văn Diêu trực tiếp giao nhiệm vụ cho chính trị viên Phan Văn Kiến và tổ trưởng Đỗ Văn Ư, trợ lý phòng công trình Phạm Hùng khảo sát tuyến đường 16Đ. Nhiệm vụ của đồng chí Hùng phối hợp với khảo sát nghiên cứu chuyển tải bằng đường cáp treo từ Đường 10 xuống thung lũng sông Cô Bai. Đường 16Đ được xem là nhiệm vụ rất quan trọng, Cục trưởng chỉ thị phải khảo sát khẩn trương.

Ra thực địa nghiên cứu địa hình cụ thể, thấy rằng việc thiết kế đường cáp treo chuyển tải Cục giao không thể thực hiện được. Bởi vì từ trên đường phân thủy xuống thung lũng Cô Bai có độ cao 500 - 700m, chiều rộng thung lũng chỉ khoảng từ 1.000 - 1.500m, thực tế trên thực địa độ dốc quá lớn, thiết kế theo phương án cáp treo rất nguy hiểm, đồng chí Hùng thống nhất với tổ khảo sát khẩn trương thị sát đường 16Đ.

Khu vực này địa hình hiểm trở, có các đỉnh 1001, có 1250, 1195 Động Vàng Vàng, ranh giới giữa 2 tỉnh Quảng Bình và Quảng Trị sang Đường số 9. Biết rằng nếu tìm được đường 16Đ phía tả ngạn sông Cô Bai rất có lợi về chiến lược, nhưng qua 5 ngày lặn lội tuyến đường 16Đ không thể triển khai theo hướng chỉ đạo do địa hình quá dốc, tổ khảo sát phải thay đổi phương án triển khai về phía hữu ngạn.

Tuyến 16Đ từ km 42 Đường 10, triển tuyến lên thượng nguồn sông Cô Bai, xuống dốc gặp Bãi Bưởi đến bản Ta Pang huyện Hương Hoá tỉnh Quảng Trị trên đỉnh Trường Sơn, vượt qua sông Sê Bông Hiên tại ngầm 16Đ cách ngầm Bản Trim khoảng 4 Km nối đường 16A tại km 68.

Ngày 8/1/1971, đồng chí Ư làm việc với Bình trạm 27 để thống nhất báo cáo về Bộ Tư lệnh bước khảo sát đã xong. Tư lệnh Đồng Sĩ Nguyên, điện thoại cho bình trạm trưởng Bình trạm 27, biểu dương tổ khảo sát. Ngày 22/1/1971 tổ đã hoàn thành khảo sát xong Đường 16Đ dài gần 30 ki lô mét, Tiểu đoàn 3, Trung đoàn 98 khẩn trương thi công.

Khảo sát xong tuyến này đồng chí Nguyễn Văn Quý, đảng viên chi bộ Khảo sát công binh được đề bạt làm chính trị viên phó đại đội thi công cơ giới của Trung đoàn 98, đồng chí tạm biệt anh em đi nhận nhiệm vụ ngay.

Được thông báo của phòng công trình, tổ đồng chí Đỗ Văn Ư còn tiếp tục có nhiệm vụ mới khác tại khu vực, nên tổ đã rút quân đến gần Trung đoàn bộ 98, tại bản Sa Rịa trên đất Lào đón tết Tân Hợi với tinh thần sẵn sàng nhận nhiệm vụ mới.

Chiều ngày mùng một Tết, Cục trưởng đã có mệnh lệnh giao cho tổ đồng chí Đỗ Văn Ư khảo sát “đường 14 Công binh” điểm đầu từ cầu Khỉ km 37 Đường 16, điểm cuối khu vực Khe Sanh Hương Hoá hoàn toàn trên đất Việt Nam. Hướng tuyến từ Cầu Khỉ bám ngược dòng suối Ho lên phía đông động Vàng Vàng xuống dốc 7% cắt Rào Thanh tại vùng Vang Khuyếch, sau đó lại leo dốc 7% lên động Sa Liêng, đến đầu nguồn sông Cam Lộ sang đầu nguồn sông Rào Quán dọc tả ngạn sông về Làng Hồ, Nguồn Rào đến làng Miệt gặp Đường số 9, phía đông Hương Hoá khoảng 2 ki lô mét.

Trung tá Lê Trung Ngôn, phó Cục trưởng cục Tham mưu công binh trực tiếp giao nhiệm vụ tại thực địa cho Trung đoàn 217 thi công từ Đường 16 sang đến đèo Sa Liêng và Trung đoàn 229 được giao từ Sa Liêng đến Hương Hoá. Hiểu rõ ý nghĩa của tuyến đường là đoạn đường trục dọc chiến lược đông Trường Sơn đầu tiên sẽ vươn dài đến chiến trường Khu 5 Nam Bộ, là mong muốn của Bộ Quốc phòng - Tổng Tư lệnh, hai trung đoàn công binh cơ động phấn khởi lao động quên mình hoàn thành kịp thời nhiệm vụ được giao.

Khi giao tuyến cho Trung đoàn 229 đồng chí Tiến chiến sỹ Khảo sát công binh đã hy sinh trên Đường 14 Công binh do bị máy bay oanh tạc.

Cuối tháng 2/1971 đồng chí Đỗ Văn Ư được giao nhiệm vụ khảo sát đường tránh 900. Chủ nhiệm Công binh Bình trạm 9 thống nhất phương án tuyến tránh, đồng thời bổ sung 3 cán bộ chiến sỹ trung đội trinh sát Công binh Bình trạm phối thuộc. Sau 10 ngày công tác thị sát và khảo sát định tuyến 30 km đường tránh đèo 900 đã hoàn thành. Điểm đầu từ bản Trà Vinh (km32/18A) qua đèo Ra Vơ đến bản Xê Pông, bản Xốp Xa Lý (km29/18A), đến đây cơ động qua hệ thống đường tránh 18C rất thuận lợi.

Chiều tối ngày 16/3/1971, khi cả tổ đang chuẩn bị qua suối tìm chỗ nghỉ, Lê Trung Hồi nhanh nhẹn đi đầu. Anh bước lên hòn đá gần bờ suối thì bất ngờ, bọn biệt kích đã gài mìn sẵn, mìn nổ, anh bị thương dập bàn chân phải. Cả tổ tập trung sơ cứu bằng bó vết thương và quyết định bằng mọi cách, đêm đó băng rừng đưa đồng đội của mình về Bình trạm kịp thời cấp cứu.

Thật không may, trên đường đi đồng chí Nguyễn Xuân Thanh lại vấp mìn bị thương. Chân phải nát, vết thương ở bụng khá sâu mất rất nhiều máu. Cả tổ tập trung mọi khả năng cứu anh, song không kịp nữa. Ba mươi phút sau khi bị thương, máu chảy nhiều quá, anh đã tắt thở. Đồng đội chỉ nghe được tiếng thều thào qua hơi thở của anh: “Đa Vĩ, Thiệu Vũ, Thiệu Hoá, Thanh Hoá”.

Tổ trưởng Đỗ Văn Ư quyết định cả tổ tập trung đưa đồng chí Lê Trung Hồi về trạm cấp cứu, một mình anh ở lại canh giữ thi hài người đồng đội thân yêu của mình.

Sáng ngày 17/3/1971, tổ cáng thương quay lại cáng thi hài đồng chí Thanh về Bình trạm đồng đội tiễn đưa anh về nơi an nghỉ cuối cùng.

Về đến bình trạm, Đồng chí Đỗ Văn Ư sang ngay trạm xá thăm người đồng đội, nhưng không còn kịp, Lê Trung Hồi cũng đã hy sinh lúc 17 giờ 30 phút ngày 17/3/1971.

Lê Trung Hồi, một cán bộ kỹ thuật giỏi, một thanh niên quê Hà thành tính tình vui vẻ, có vóc dáng thanh, hoạt bát. Anh rất yêu văn nghệ, đã mang về cho Đội nhiều giải thưởng trong các cuộc hội diễn mà anh có cơ hội tham gia. Lê Trung Hồi đã cống

hiến trọn tuổi thanh xuân cho Tổ quốc. Anh cũng đã để lại cho đơn vị bài hát về truyền thống sát công binh đầy tự hào mang tên: “Chúng ta là Trinh sát Công binh!”.

8. Khảo sát đường 29B:

Tháng 1/1972 trung đội phó Quản Khắc Thư có trung đội trinh sát của Trung đoàn 217 phối hợp, được giao khảo sát đường 29B, điểm đầu từ km 3 Đường B70 qua bản Pa Tiêng Nội đến km 23 đường Sa Đi - Bạc, chiều dài 31 km, kết hợp tìm thêm ngầm Ta Beng. Tuyến đường 29B đi về phía đông song song với trục 128A tây Quảng Trị.

Đầu tháng 2/1972, quân số dự bị ở đại đội Khảo sát được huy động hết vào chiến trường, chủ yếu ở khu vực Quảng Trị, Thừa Thiên.

Trung đội phó Quản Khắc Thư và hai đồng chí Nguyễn Văn Nghệp, Nguyễn Văn Lộc cùng nhận nhiệm vụ trinh sát đo đạc, đăng ký các yếu tố đường cong bán kính tình trạng cầu cống Đường 16 và Đường 10 để cải tạo đảm bảo cho xe tăng, xe kéo pháo cơ động, giao cho thanh niên xung phong thực hiện. Cục trưởng Cục Tham mưu Công binh trực tiếp giao nhiệm vụ này, thời gian hết sức khẩn trương.

Từ chỉ huy sở lúc đó ở km 33 Đường 10, ba cán bộ chiến sỹ hành quân ngay trong đêm đến đầu Đường 16, và 5 giờ sáng bắt đầu làm việc liên tục đến tối. Chỉ trong vòng 2 ngày đã đăng ký 29,5 km hoàn thành nhiệm vụ trên giao. Tuyến đường này, phát huy nhiều tác dụng trong những năm sau.

9. Mạng đường 15N phục vụ chiến dịch Quảng Trị :

Ngày 30/3/1972 Cục trưởng Tham mưu Công binh Phạm Văn Điều đến chỉ huy sở tiền phương Tổng cục Hậu cần, phía tây Vĩnh Linh báo cáo Chủ nhiệm Đinh Đức Thiện về kế hoạch bảo đảm cầu đường phục vụ chiến dịch Quảng Trị. Thượng úy Hoàng Ngọc Châu, trợ lý phòng Công trình, đã được giao chuẩn bị quy hoạch mạng đường, cùng đi với Cục trưởng.

Khoảng 10 giờ đêm hôm đó, trực ban ở Hà Nội qua máy điện thoại có trang bị tăng âm báo cáo với Chủ nhiệm “giờ G của chiến dịch Quảng Trị” đã bắt đầu.

Chủ nhiệm Tổng cục vui vẻ chú ý nghe báo cáo của cục trưởng Phạm Văn Điều, chỉ thị những điều cần thiết và đồng ý với ý kiến của Cục trưởng cử một đoàn cán bộ cơ quan đi chiến dịch chỉ đạo về mặt bảo đảm cầu đường.

Đại úy Lê Văn Phan, trưởng phòng Công trình làm trưởng đoàn đi chiến dịch chỉ đạo các trung đoàn xây dựng mạng cầu đường 15N. Đoàn công tác gồm 15 đồng chí có đủ các phòng nghiệp vụ vật tư khí tài, tác chiến bảo đảm giao thông và một tổ khảo sát do đồng chí Nguyễn Vĩnh chỉ huy.

Ngày 31/3/1972 quân ta đánh giải phóng Đường 9 đến Đông Hà, đang phát triển xuống hướng Cửa Việt.

Cầu đường phục vụ chiến dịch Quảng Trị được quy hoạch theo hướng sẽ phát triển vào phía Nam, không chỉ riêng cho khu vực Quảng Trị. Đảng uỷ và Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã có nghị quyết rất cụ thể: “Nếu ta giải phóng Quảng Trị, thì cần tập trung củng cố, phát triển mạng phía đông, cả đường đất, đường đá, đường công khai, đường kín, phải cải tạo Đường 14 phía đông để đến 15/5/1972 vận chuyển ngay trong mùa khô kể cả đường B71, B72, B73”.

Thực hiện nghị quyết đó, cục Tham mưu Công binh đã quy hoạch để khảo sát thiết kế khôi phục và thi công các tuyến đường sau đây:

+ Khôi phục 211 km đường cũ đã có trên trục dọc Đường 14 từ Cầu khỉ qua Hương Hoá, Sa Trầm, Li Tông, Lan Nam, đến Xưởng Giấy. Làm mới 77 km từ Xưởng

Giấy đi Trao, Bô Lô Hiên đến Bến Hiên. Khi chiến sự phát triển thuận lợi, chuẩn bị tiếp thu đường 14B cũ về phía Đà Nẵng.

+ Trục dọc thứ hai là đường 15N từ Mai Lĩnh Phường (đường số 9) qua Ba Lòng, Ô Lâu, Động Chuối, Tà Lương, Trà Vệ, Li Hi đến nông trường Nam Đông chiều dài 192 km, trong đó làm mới 152 km từ Ba Lòng đến động Li Hi, khôi phục 21 km đường từ Mai Lĩnh Phường đến Ba Lòng và nông trường Nam Đông. Tiếp đó đường 15N sẽ được kéo dài theo đường 14B của địch đã có về hướng Đà Nẵng.

+ Khảo sát mới, bổ sung hoặc cải tạo 4 trục ngang cơ động giữa trục dọc đường 14 và đường 15. Đó là:

- Đường B71 dài 24 km từ Lan Nam (Km150 đường 14) đến Tam Dân (Km23 đường B71) gặp đường 15N tại Km78.

- Đường B72 từ Tà Bạt (Km170 đường 14) tới Tà Lương đường 12 cũ dài 40 km đã thi công năm 1968 trong chiến dịch Mậu Thân, phục vụ giữ thành phố Huế, nay khảo sát khôi phục cải tạo.

- Đường B73 chiều dài 36 km nối từ km 185 Đường 14 đến Trà Vệ (Km127 đường 15N), B4 đã thi công trước đây, nay khảo sát cải tạo lại.

- Khảo sát đường ngang dài 36 km nối Bô Lô Hiên đến Ruồng Ruồng.

Ngoài ra còn có 3 trục ngang liên hoàn: Đường số 9 từ Đông Hà đến Bản Đông dài 102 km ta đã tiếp thu sau chiến dịch Đường 9 - Nam Lào, Đường B70 từ Tam Luông đến Sa Trầm dài 61 km; Đường B45 dài 71 km từ La Hạp đến Lan Nam, cũng trong quy hoạch cải tạo.

Thi công đường 15N là nhiệm vụ chủ yếu, việc khảo sát tuyến này được xác định rất khẩn trương.

Đường 15N được khảo sát nhanh giao cho Trung đoàn 217 và 229 thi công. Trục chính đường 15N từ bắc sông Thạch Hãn vượt ngầm Thịnh Tất rộng 60 mét đáy sông là đá tự nhiên. Tại khu vực Thịnh Tất còn khảo sát thêm ngầm thứ 2 cách ngầm thứ nhất khoảng 300 mét và một bến phà chuẩn bị cho mùa mưa, bến này rộng 80 mét, nước sâu 1,5 mét, tương đối kín. Qua ngầm sang Ba Lòng, vùng chiến khu xưa thời chống Pháp, leo Động Tiên lên Động Chuối, vượt đầu nguồn sông Mỹ Chánh, đến Ô Lâu. Phía tây sông Ô Lâu có điểm cao 367, tại đây địch chốt 1 đại đội tiên tiêu cách điểm ta dự kiến làm ngầm trên sông Mỹ Chánh không quá 3 km. Từ cao điểm đó địch có thể quan sát không chế các hoạt động trong khu vực, máy bay OV10 chỉ điểm, cường kích bắn phá, B52 thường xuyên rải thảm, ngăn chặn bộ binh của ta.

Ngày 1/5/1972, khi quân ta đánh thắng giải phóng Quảng Trị, đ/c Nguyễn Vĩnh cùng tổ khảo sát Đào Ngọc Kim nhận nhiệm vụ trinh sát đường xuống Mỹ Chánh và tìm ngầm vượt thượng nguồn Mỹ Chánh sang phía nam để chuẩn bị đường cho Sư đoàn 324 cơ động.

Trong những ngày bộ binh ta phản công thành cổ Quảng Trị, địch oanh tạc vòng ngoài rất ác liệt. Tổ trinh sát quy định khi đi lại phải phân tán, ăn lương khô giảm bớt thời gian đun nấu, bằng mọi biện pháp khôn khéo dẫu lực lượng để làm nhiệm vụ. Có tối ngủ dưới cồng tôn nghe bước chân địch tuần tra rõ mồn một. Cuối cùng tổ Đào Ngọc Kim cũng tìm được ở thượng nguồn hai ngầm Mỹ Chánh và Ô Lâu có nền đá cứng, tương đối bằng phẳng, nước khô cạn, xe có thể qua lại trên nền đá thiên nhiên.

Trục 15N từ Ba Lòng đến thượng nguồn sông Mỹ Chánh dài 30 km hướng đường song song với Quốc lộ 1, gián cách trung bình 20 ki lô mét đường chim bay. Đứng trên Động Chuối, qua ống ngắm của pháo binh, nhìn xuống Đường số 1 thấy xe pháo địch đi lại, quan sát được cả khu tập trung Đường Lâm, nhìn qua được cả vùng Phong Điền.

Chiến dịch phát triển thuận lợi, ngày 2 tháng 5 năm 1972 ta giải phóng tỉnh Quảng Trị, nhưng cũng từ ngày này ta và địch phản công nhau quyết liệt, giành giật nhau từng khu vực nhỏ. Địch dùng B52 trung bình 50 lần chiếc mỗi ngày đêm và pháo hạm từ biển nã đạn vào đất liền.

Tại địa bàn 15N ta phát triển sang phía đông, làm ngầm Bến Than qua sông Thạch Hãn nối sang phía bắc, lợi dụng đường dã chiến sẵn có của địch, trinh sát và cải tạo trục lên Động Ông Do, lên Hải Phú chuẩn bị khi có điều kiện tiến xuống Trường Phước. Từ Ba Lòng đến Bến Than ta tranh thủ cải tạo tuyến đường sẵn có khoảng 15 ki lô mét cơ động giữa hai tuyến đường 15N và đường đồi Đất Đỏ qua Động Ông Do.

Cuối tháng 6/1972, khi chiến dịch không phát triển được, địch phản kích trên toàn tuyến, vận tải phục vụ cho chiến đấu tại Thành Cổ có nhiều khó khăn. Ta phải dùng thuyền vận tải trên sông, thậm chí hàng hoá phải bọc ni lông nhiều lớp thả sông, bộ đội thường trực ở các khu vực phía dưới vớt hàng vào đưa vào kho tạm.

Trung đoàn 217 tiếp tục thi công phía nam Ô Lâu đến động Ka Puy theo hướng tuyến khảo sát của tổ khảo sát đồng chí Đào Ngọc Kim.

IV. TIẾP TỤC KHẢO SÁT CÁC TRỤC DỌC PHÍA TÂY, THỊ SÁT TRỤC DỌC B80 PHÍA ĐÔNG TRƯỜNG SƠN

Đội trưởng Nguyễn Xuân Quang cùng tổ trưởng Cao Trung biệt phái cùng trinh sát Trung đoàn 98 khảo sát Đường 128 kéo dài và hệ thống đường phía Hạ Lào ngày 30/10/1968 đã hoàn thành. Đoạn đường 128 kéo dài 219 ki lô mét này đi từ Đắc Tô, Tân Cảnh dọc sông Sa Thầy trên miền tây tỉnh Kon Tum về Thăng Đức, cắt sông Nậm Liêu, đi dọc sông Đắc Đam đến Sê rê póc. Tuyến đường theo địa hình qua lại hai tỉnh Rát ta na ki ri đông bắc Cam Pu Chia và Kon Tum Việt Nam. Đường 128 kéo dài từ phía bắc xuống phía nam giúp cho việc vận chuyển hàng hoá, binh khí kỹ thuật cho Quân khu V được giữ vững và mở rộng được khu giải phóng.

1. Khảo sát Đường 22, trục dọc thứ hai trên hệ thống đường Trường Sơn

Để đảm bảo giao thông thông suốt, công binh các Binh trạm 34, Binh trạm 35 đều mở đường vòng đường tránh ngắn tránh các trọng điểm trên khu vực.

Cục Tham mưu Công binh giao nhiệm vụ cho đội Khảo sát công binh thị sát và định tuyến để các trung đoàn cơ động, các đơn vị công binh binh trạm lợi dụng đường tránh đã có, tạo thành trục dọc vận chuyển hỗ trợ cho trục 128 lúc đó đang là độc tuyến.

Các tổ khảo sát Hoàng Tường, Nguyễn Tiến Duy, Đoàn Văn Đạt trong những năm 1968 đến năm 1970 đều công tác tại khu vực này.

Vào mùa khô, cuối năm 1969, tổ Hoàng Tường thị sát Đường 22 và tổ chức khảo sát từng đoạn phục vụ thi công. Tổ đ/c Tường đứng chân khảo sát định tuyến Đường 22 suốt cả năm 1970, bàn giao tài liệu tại chỗ cho 3 đơn vị: Trung đoàn 83, Trung đoàn 10 và Trung đoàn 4 thi công. Tuyến đường này đã hoàn thành đưa vào sử dụng vào đầu mùa khô năm 1970. Điểm đầu trục 22 từ Sa Đay (Km 236 trục dọc 128) vượt sông Sê La Nông tại ngầm N7, đi ven suối lên thượng lưu vượt biên giới hai huyện Sê Pôn, Xa Va Na Khết và huyện Tà Ôi tỉnh Sa La Van tại bản Sôi A Viêng, qua bản Căng, bản Chen, bản Xa Bông. Do địa hình khu vực này rất phức tạp, Đường 22 cắt sông Huội Hai bằng hai ngầm, ngầm Huội Hai và ngầm Huội Mơn, rồi vượt sông Mê Kông tại ngầm N4. Ngầm chính đường 22 trên sông Sê Kông, một con sông tương đối lớn đã nhanh chóng trở thành một trọng điểm. Binh trạm tổ chức làm thêm đường tránh tạo thêm được 2 ngầm.

Tiếp đó, Binh trạm làm đường tránh 2/9 thêm được ngầm Hát Pê. Tại đây còn có phà 4 và phà 5 ở vị trí nước sông sâu hơn, tốc độ chảy không lớn. Chính diện vượt sông Sê Kông trên đường 22 rộng khoảng 9 km có 6 bến vượt đảm bảo xe qua thông suốt.

2. Khảo sát trực dọc 22B:

Tổ khảo sát Đoàn Văn Đạt thực hiện khảo sát các đường tránh gần phía tây Đường 22, điểm đầu tại Km114 đường 22A, qua khu vực H2A đến Bản Phồn dài 47 ki lô mét. Đường 22A và 22B sau khi nối thông đã thành trục thứ 2, một trục dọc có chiều dài tổng cộng 182 ki lô mét nằm về phía tây trục dọc 128. Ba Trung đoàn 4, 83, 10 thi công trong mùa mưa, sử dụng vào đầu mùa khô năm 1970.

Đội Khảo sát Công binh nhận chỉ thị khảo sát trục dọc thứ ba, song song về phía tây Đường 22, điểm đầu từ km14 đường 22A, đi chéo phía Tây Nam sau đó thẳng xuống phía nam đến bản Pô Nhai, bản Pa Nê cắt đường 25 tại km48/25. Tiếp đó đường 22B bắt qua cao điểm 639 đi trên thượng nguồn nhiều con suối nhỏ chảy về sông Sê Đôn trên huyện Sa La Van, tiếp xuống phía nam đến Bản Phồn trên Đường 16 cũ.

Đường 22B dài 119 ki lô mét là trục song song với hai trục 128 và 22A, tạo thành trục dọc thứ 3 trên đất Hạ Lào. Các binh trạm phía nam đã tìm nhiều đoạn đường ngang liên hoàn cơ động giữa 3 trục dọc này.

3. Khảo sát đăng ký khôi phục Đường 23:

Sau tổng tiến công và nổi dậy Tết Mậu Thân, cục Tham mưu Công binh đã cho thị sát khôi phục Đường số 23. Tổ khảo sát Trần Quốc Dân phối hợp với tiểu đoàn Công binh 87 và Tiểu đoàn 163 trình sát toàn bộ tuyến đường để giao cho 2 tiểu đoàn này bảo đảm giao thông.

Đường 23 dài 355 ki lô mét điểm đầu từ Mường Phìn, qua Thác Hải, đến Tùm Lan, Na Phô điểm đầu Đường 25, đến Keng Xim, vượt sông Sê Đôn, theo hướng tránh thị xã Sa La Van, đến Na Sa nội gặp Đường 16 (đường cũ của Pháp) đến Tha Teng, Bản Phồn, Xe Nọi về Bản Đàn đến X7, đến thị xã At Tô Pơ.

Khôi phục được Đường 23, tạo thêm được một trục dọc chở hàng hoá đảm bảo cho vùng giải phóng Lào mở rộng, hỗ trợ các trục dọc đã có. Binh trạm 39 đã khẩn trương mở các đường ngang nối các trục dọc 128, 22A, 22B sang trục đường kín 24. Các đơn vị bảo đảm Đường 23 mở các đường tránh, sau đó nối thành trục song song hỗ trợ. Bến vượt sông Thác Hải được khảo sát mở thêm nhiều bến vượt có chính diện rộng đến 30 ki lô mét từ ngầm Pa Xịa trên đường tránh Pa Xịa mở về phía đông, có 5 ngầm đá, và bến phà Thác Hải.

4. Đường ngang 25 cơ động giữa 3 trục dọc 22, 23, 24:

Đường ngang 25, dài 56 ki lô mét cũng được khảo sát và thi công trong giai đoạn này. Km 0 đường 25 tính từ bản Na Phô đi về phía đông qua bản Lê Thiêm, cắt Đường kín 24 đến bản Pa Đu, bản Ca Nốt điểm cuối gặp km 74 Đường 22. Đường 25 đi dưới chân núi có dốc dọc vừa phải trừ dốc kDk 38 phải dùng độ dốc tối đa, cắt nhiều suối nhỏ là đường ngang cơ động cho 3 trục dọc 22, 24, 23 đảm bảo được vận chuyển liên tục ít tắc đường ở khu vực này.

5. Thị sát trục dọc B80 phía đông Trường Sơn.

Trung đoàn 10 được lệnh thị sát tuyến B80 trục dọc phía Đông Trường Sơn. Trung đoàn trưởng Đinh Hào trực tiếp thực hiện, cùng đi có đội phó đội Khảo sát Nguyễn Vĩnh từ hướng đường B46 ra. Từ phía Bắc, Cục Tham mưu Công binh giao nhiệm vụ cho đồng

chí Hoàng Ngọc Châu phụ trách, xuất phát từ Rừng Thông (Km 34 đường B 45), ven phân thủy xuống bản A Nô, đến bản A Đut, Tắc Cô, Cha Nốc trên biên giới Lào Việt qua Bản Gió, Bản La Ê. Đắc Trinh, Đắc Trang Nhầy, Đắc Trang Nội, về bản Guy Răng, Đắc Pạ, Đắc Ri, Mường Noòng, Huyện 40, Quảng Nam.

Hai đoàn gặp nhau tại khu vực Huyện 40 và cùng thị sát theo hướng Đắc La Mân, Lan Tôn, Măng Gram, Đắc Nông Con, Đắc Nông Nhầy, Đắc Chả, Đắc Dục.

Đường B80 được tổ chức thị sát theo ý đồ đã có của Đại tướng Tổng Tư lệnh phải sớm xây dựng một hướng tuyến dọc xuyên suốt từ Đường số 9 vào tận cuối Khu 5 phía đông Trường Sơn hoàn toàn trên đất Việt Nam.

Để đảm bảo an toàn, ít khối lượng thời gian thi công nhanh, tuyến được thị sát bám đường phân thủy dãy Trường Sơn phía tây Đường 14 thời Pháp, nhằm tránh khu vực địch đang kiểm soát, theo đúng ý đồ chỉ đạo của cấp trên, tuyến đường được thị sát hoàn toàn trên đất Việt Nam.

Tổng hợp hướng tuyến, dự kiến khối lượng toàn tuyến, thống nhất các bước sắp tới, đoàn thị sát Đường B80 rất phấn khởi vì đã hoàn thành nhiệm vụ.

Đường B80 mới chỉ được thị sát, chưa khảo sát định tuyến. Cho đến lúc chiến tranh chống Mỹ cứu nước kết thúc, đường B80 cũng chỉ dừng lại là những vạch đỏ đứt đoạn trên bản đồ tham mưu mà thôi.

IV. KHẢO SÁT ĐƯỜNG KÍN TRỤC DỌC XUYÊN SUỐT NAM BẮC TRƯỜNG SƠN, QUYẾT ĐỊNH THẮNG LỢI CHO VẬN TẢI CHIẾN LƯỢC.

Đến hết mùa khô năm 1970 — 1971, mạng đường Trường Sơn đã có 3 trục dọc, 4 trục vượt khẩu và nhiều trục ngang sang chiến trường Miền Nam với hơn 7.000 ki lô mét đường ô tô. Thế trận cầu đường như vậy đủ sức cho 6.860 xe vận tải hiện có, hành tiến cấp tiểu đoàn vào chiến trường và xe, pháo của các binh chủng khác hoạt động trên đường Trường Sơn.

Chiến dịch phản công Đường 9 - Nam Lào của ta thắng lợi, khu vực Bản Đông được hoàn toàn giải phóng. Sau hơn một tuần lễ khẩn trương gỡ phá bom mìn, san lấp hố bom, củng cố hai ngầm Bản Keng và Keng Luông, từ ngày 28 tháng 3 năm 1971 các hướng vận chuyển theo Đường 16, Đường 18, Đường số 9, Đường 29A thông suốt.

Đã cuối mùa khô 1970 - 1971, do chiến dịch Đường 9 - Nam Lào vận chuyển bị gián đoạn một thời gian, kế hoạch đảm bảo cho các chiến trường chưa thực hiện được.

Trên các hướng vận chuyển các đoàn xe bị máy bay AC130 phát hiện đánh phá. Đây là loại máy bay đế quốc Mỹ sử dụng đã khá lâu. Nếu như từ năm 1967, AC130 chỉ mới trang bị pháo 20m/m là máy bay trinh sát phát hiện mục tiêu để cường kích bắn phá, thì giờ đây loại máy bay này đã được cải tiến hiện đại. Chúng nghiên cứu lắp đặt hệ thống khí tài khuếch đại ánh sáng mờ, máy cảm ứng nhiệt, các máy tính điện tử chuẩn xác, có thể dễ dàng phát hiện phương tiện vận tải của ta từ tia lửa điện ở các động cơ xe cơ giới. Máy bay được trang bị hai khẩu 40m/m sẵn mục tiêu rất lợi hại.

Tổng số máy bay AC130 của Mỹ ở sân bay Thái Lan và Nam Việt Nam có 18 chiếc, chuyên dùng đánh phá đường Trường Sơn. Mỗi đêm chúng có thể sử dụng 12 chiếc hoạt động luân phiên. Chúng dựa vào tín hiệu của các máy bay trinh sát điện tử, các ống thu phát, cây nhiệt đới chuyển về trung tâm chỉ huy xác định khu vực xe hoạt động, dùng 40m/m tiêu diệt mục tiêu và báo cho máy bay cường kích đến bắn phá.

Không hiểu hết cải tiến mới của chúng, một thời gian khá dài ta lúng túng bị động chưa tìm được cách đối phó có hiệu quả. Ban đầu, tại các nơi AC130 thường hoạt động, ta

cho công binh mở rộng nền đường, củng cố chất lượng nền, là mặt đường bằng phẳng để xe thoát nhanh qua khu vực.

Khi quan sát được AC130 chỉ thường hoạt động ban đêm, công binh các binh trạm cải tuyến tìm những đoạn kín xa đường chính, cho xe chạy ban ngày, việc làm này bước đầu thấy có hiệu quả. Cuối tháng tư, Bộ Tư lệnh và các cơ quan phân công nhau xuống thực tế nghiên cứu kiểm tra lại tìm hiểu thêm, chọn biến pháp đối phó.

Khu vực Bắc Đường số 9, Binh trạm 31 và Binh trạm 32 dựa vào rừng già theo đường 128B đã tương đối kín, mở các đường tránh những đoạn trống trải, sau đó nối liền thành một đoạn dài cho xe chạy ngày liên tục: Đường 128B dài gần 100 ki lô mét chạy trong rừng già điểm đầu từ Bản Lai, qua Nậm Khừng, Na Ang, Làng Son, A Lon, Pa Lom, Xua Lom nối với đường 9 tại Phù Kiều.

Binh trạm 32 nguy trang Đường 36 cho xe chạy buổi chiều. Từ 17 giờ đến 18 giờ xe vượt ngầm Sê Bông Hiền giao hàng cho Binh trạm 33 và đoàn xe nghỉ lại ở bãi trú xe phía Nam của Binh trạm 33. Sáng hôm sau lúc trời chưa sáng lại vượt ngầm Sê Bông Hiền quay về Binh trạm 32 lấy hàng và nghỉ lại tại bãi trú đầu xe phía bắc cho đến 17 giờ chiều lại trở lại Binh trạm 33. Đường 36 dài 71 ki lô mét được khảo sát năm 1970, điểm đầu từ km19 Đường 9 đến bản Keng La Thông vượt núi Phu Kon Trô đến Bản San sang Đường 35 cũ đã thống nhất vào trục dọc đường 128 từ Mụ Dạ qua Na Bô trên Đường số 9.

Hội nghị tháng 4/1971, Bộ Tư lệnh Trường Sơn quyết định chọn phương thức cho xe chạy ban ngày từ cửa khẩu vào chiến trường để đối phó với AC130, đảm bảo cho xe vận chuyển đội hình tiểu đoàn vào sâu tới chiến trường.

Công binh trên toàn tuyến chuyển hướng “xây dựng đường kín” ngay trong mùa mưa đảm bảo sang mùa khô năm 1971 - 1972 phải vận tải được theo phương thức chạy ban ngày trên trục dọc chiến lược này.

Trước đó, vào tháng 3/1971, để chuẩn bị trước cho chủ trương này, Cục Tham mưu Công binh đã giao nhiệm vụ quy hoạch mạng đường kín cho phòng Công trình.

Trong địa hình mênh mông của vùng Trung, Hạ Lào, trong điều kiện chiến tranh tàn phá, nơi nào còn kín đáo để làm đường đạt yêu cầu, là câu hỏi đặt ra cho phòng Công trình, khi được giao nhiệm vụ. Ngày đêm các trợ lý phòng Công trình phân công nhau tác nghiệp quy hoạch trên bản đồ, tìm hiểu thực tế các binh trạm trên địa bàn, ước tính khối lượng báo cáo lên Cục trưởng. Dự kiến có hai hướng nhận hàng:

- Hướng thứ nhất sử dụng đường kín 128B của Binh trạm 31 chạy về Phù Kiều trên đường số 9, tiếp nhận hàng từ đường 20 sang.

- Hướng thứ 2 nhận hàng từ km 6 Đường 18, theo đường xe con chạy về Đường 36 của Binh trạm 33 và từ đây tìm đường mới đi về phía Nam.

Đội trưởng Nguyễn Xuân Quang được Cục trưởng Phạm Văn Điều giao nhiệm vụ cho đội Khảo sát Công binh làm lực lượng nòng cốt thực hiện nhiệm vụ này. Trên tấm bản đồ phòng Công trình đã tác nghiệp, dự kiến các phương án so sánh, Cục trưởng cho phép cán bộ khảo sát được chỉnh lý ngoài thực địa, nhưng với điều kiện đường phải tuyệt đối kín, khi thi công xong xe phải chạy được ban ngày, đường có thể vòng vèo xa hơn không phụ thuộc vào chiều dài cây số, độ dốc dọc, bán kính đường vòng có thể chầm chước nhưng chất lượng đường phải đảm bảo xe chạy đạt tốc độ.

Qua sông suối phải thị sát nghiên cứu tìm nhiều bến vượt sông kín đáo, hai bên đường lên xuống phải có cây cối che khuất, chỗ hở phải nguy trang, không để lộ vết xe chạy dấu là ở sông lớn. Khi đi khảo sát phải có ý thức chọn chỗ tránh xe dọc đường thuận lợi, quy hoạch trên thực địa vị trí đỗ xe cỡ tiểu đoàn.

Cục trưởng nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phải xây dựng tuyến đường kín, nhưng cũng không quên động viên anh em khắc phục khó khăn gian khổ phải thực hiện nhiệm vụ trong mùa mưa, nhắc nhở anh em giữ gìn sức khỏe, tích cực phòng chống sốt rét. Và cuối cùng, Cục trưởng thông báo Bộ Tư lệnh đã chuẩn bị đầy đủ cơ sở vật chất, vật tư khí tài để lực lượng công binh các binh trạm và hơn 1 vạn dân công; triển khai nhiệm vụ. Chính phủ đã có lệnh điều động cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn đội Thanh niên xung phong Hai Giỏi tỉnh Quảng Bình tham gia thi công trong 5 tháng mùa mưa này.

Đội trưởng Nguyễn Xuân Quang báo cáo dự kiến sự phân công bố trí lực lượng, 1 tổ khảo sát đường phía bắc đường số 9, một tổ phía nam đường số 9.

Cục trưởng giao nhiệm vụ cho Trung đoàn 4 tự bố trí lực lượng khảo sát của mình trên địa bàn Binh trạm 37.

1. Khảo sát đường kín phía bắc Đường số 9:

Đội phó Nguyễn Vĩnh cùng 1 tổ khảo sát vừa thị sát vừa triển khai khảo sát nhanh toàn bộ tuyến đường từ Km 6 Đường 18 đến Đường số 9. Đoạn thứ nhất cải tạo đường 69, đường xe con vào chỉ huy sở Bộ Tư lệnh dài 61 ki lô mét. Nhiều đoạn được hạ độ dốc, cải tạo bán kính đường cong, lên khối lượng sửa chữa làm bằng phẳng mặt đường. Thời tiết vùng biên giới, mưa nhiều, đội khảo sát đã thiết kế 40 ki lô mét đường phải rải đá, tìm và xác định nhiều vị trí khai thác đá xa đường để bảo đảm bí mật tuyến đường.

Đoạn thứ hai dài 94 km từ ngã ba đường Quan Ta Long vượt ngầm Nậm Sa Nghi đi dọc theo suối Sa Nghi khoảng 15 ki lô mét, cắt hạ lưu Nậm Sa Nghi tại bản Vang Phong, vượt qua sông Nậm Cốc tại ngầm Vang Cao.... gặp Đường số 9 tại km 22 tính từ Mường Phìn.

Đoạn thứ ba dài 30 ki lô mét, từ Đường số 9 đến sông Sê Băng Hiên là tuyến 36 được cải tạo, đoạn này vừa là đường vận chuyển vừa là khu trú đậu xe.

Bước thị sát vừa xong thì ngày 15 tháng 5 năm 1971, vào đầu mùa mưa, Bộ Tư lệnh đã điều động các đơn vị vào mở đường. Tổ khảo sát do đội phó Nguyễn Vĩnh trực tiếp chỉ đạo chia làm 3 nhóm về đơn vị thi công, xin chi viện nhận lực phối hợp khảo sát định tuyến.

Trung đoàn 6 công binh, có sự chi viện của Đoàn 104 “Thanh niên xung phong Hai Giỏi Quảng Bình”, sau khi thống nhất chỉ huy, toàn đơn vị phát động thi đua sôi nổi quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ. Trung đoàn 217 công binh nhận nhiệm vụ thi công từ ngũ ba Quan Ta Long đến bắc đường số 9. Trọng tâm nhiệm vụ phải giải quyết là thông đèo Phu Lom trước mùa khô.

2. Khảo sát Đường kín phía nam Đường số 9:

Từ Đường số 9 trở vào đến Bắc ngầm N12 qua sông Sê Băng Hiên dài 25 km. Cục Tham mưu Công binh giao cho Binh trạm 33 cải tạo Đường 36 đã có, phù hợp với yêu cầu của đường kín, kết hợp xây dựng bãi trú đậu xe cho vận chuyển kịp mùa khô năm 1971 — 1972

Để chỉ đạo thống nhất tiêu chuẩn kỹ thuật thi công toàn tuyến đường theo quy định, phòng Công trình cử các trợ lý tham gia chỉ đạo thi công. Trừ một ít ốm đau nằm viện, đi công tác xa, hầu hết các trợ lý đều xuống các đơn vị trong suốt cả mùa mưa. Đồng chí Lê Văn Phan phụ trách phòng thời đó, tuổi đã cao trong những trường hợp đặc biệt vẫn xuống các đơn vị phía bắc, các đơn vị dân công chỉ đạo công tác thi công. Các trợ lý phòng Công trình, cán bộ kỹ thuật đội Khảo sát phối hợp với nhau rất chặt chẽ.

Chính trị viên phó đại đội Khảo sát công binh Phạm Văn Nhơ trực tiếp chỉ đạo tổ khảo sát Lương Ngọc Tường thị sát đoạn từ nam Đường 9 trở vào. Sông Sê Bông Hiền, một con sông lớn chảy về sông Mê Kông có ngầm N12 dài 100 mét. Trên dòng sông này còn tiếp tục tìm nhiều ngầm phà để mở rộng chính diện vượt sông.

Đoạn từ ngầm N12 đến ngầm 40A qua sông Sê La Nông dài khoảng 30 ki lô mét đường dốc không cao, chỉ có núi Phu Đông có độ cao 389, vị trí này vẫn đảm bảo được độ dốc <12%.

Ngầm Sê La Nông là ngầm lớn trên đường kín có chiều dài 180 mét. Sông Sê La Nông chảy giữa hai dãy núi, độ dốc hai đường lên xuống ngầm tương đối cao, phải chăm sóc việc nguy trang thường xuyên để đảm bảo bí mật. Từ Sê La Nông đến sông Sê Ta Noan là vùng núi non rất hiểm trở phải thị sát nhiều ngày mới tìm ra hướng tuyến hợp lý. Ngầm 50A cũng là ngầm tương đối lớn. Bờ nam ngầm 50A thoải, tuyến đi ven tả ngạn sông Sê Ta Noan, trong vùng rừng già kín đáo, tiếp đó đường đi ven chân núi Phu Khao đến Đường 25.

Đồng chí Nguyễn Anh Vang đi giao tuyến khảo sát cho trung đoàn, lúc quay về nước sông lên cao chảy xiết, một đồng chí chiến sĩ ở đơn vị thi công bị nước lũ cuốn trôi. Sau đó rút kinh nghiệm, tổ khảo sát thống nhất với các đơn vị ký hiệu đánh dấu trên gốc cây để nhận tuyến, không giao trực tiếp nữa.

Trung đoàn 10 nhận nhiệm vụ thi công từ nam Sê Bông Hiền đến Đường 25. Thiếu tá Nguyễn Thăng trung đoàn trưởng, lặn lội tham gia thị sát tuyến đường cùng tổ khảo sát Công binh, phân công địa đoạn thi công cho các tiểu đoàn ngay lúc đi thị sát. Phân đội khảo sát của trung đoàn phối hợp định tuyến, các tiểu đoàn nhận nhiệm vụ khẩn trương thi công ngay. Đã xác định Sê La Nông là con sông rộng, chiều dài ngầm đến 180 mét, trung đoàn trưởng quyết định mở một đường công vụ dài 50 ki lô mét từ đường 36 tới sông Sê La Nông, cho 2 máy húc sang sông trước mùa mưa lũ lớn. Thực hiện quyết định sáng suốt này của trung đoàn trưởng, chỉ trong một tuần lễ trung đoàn đã hoàn thành nhiệm vụ.

Trung đoàn 10 được giao thi công từ Sê Bông Hiền đến Đường 25 công đoạn khó khăn nhất, dài nhất. Nhưng nhờ trí thông minh, sự năng động, sâu sát của cán bộ chỉ huy và với khí thế “Chọc thủng Trường Sơn, mở đường thắng lợi” 6 năm trước đây khi hạ dốc Ba Thang trên Đường 20 Quyết Thắng, Trung đoàn 10 đã hoàn thành nhiệm vụ thi công đường kín được giao trước tháng 11 năm 1971 một cách xuất sắc.

Sự kiện đáng ghi nhớ là ngày 25 tháng 11 năm 1971 đoàn xe của trung tướng Trần Văn Trà, Tư lệnh quân Giải phóng miền Nam chạy ban ngày theo đường kín 24 đến Lê Tiêng để về Nam Bộ nhanh chóng thông suốt. Khi về đến Bộ Tư lệnh Miền, đồng chí điện ra Bộ Quốc phòng đề nghị tặng thưởng Huân chương Quân công Hạng 3 cho Trung đoàn 10. Sau đó chỉ 3 tuần lễ Trung đoàn đã phấn khởi đón nhận phần thưởng cao quý này.

Ở phía Nam đồng chí Dương Chấn Vượng cùng trình sát Trung đoàn 4 kết hợp khảo sát đoạn Keng Nhang nối với Đường 78, dài 86 ki lô mét đã giao cho Trung đoàn 4 thi công. Từ Đường 25 ven theo chân các dãy núi đến biên giới huyện Tum Lan và huyện Xa La Van, tuyến tiếp tục đi qua phân giới hai huyện Xa La Van và La Măm, triển khai vượt sông Sê Kông đến bản Nậm Hiêng, ngã ba Đường 85B (đường Na va) qua Chà Vắn. Về phía nam Nậm Hiêng Đường 24 đi song song cách sông Sê Kông khoảng 4 đến 5 ki lô mét.

Trung đoàn 4 được tăng cường Tiểu đoàn 43 của Binh trạm 35, dưới sự chỉ huy của trung đoàn trưởng Trần Quốc Khiêm triển khai thi công trên toàn đoạn đường do tổ Dương Chấn Vượng khảo sát. Thời điểm này nguy Lào chiếm giữ thị xã Xa La Van.

Ngày 6 tháng 12 năm 1971, bộ đội ta phối hợp với bạn Lào vây ép, buộc địch phải rút khỏi Sa La Van. Tranh thủ thời cơ thuận lợi, Trung đoàn 10 khẩn trương mở đoạn qua Kha Nam thông toàn bộ tuyến đường.

Đường 24 được mở thông ngày 9 tháng 1 năm 1972 nối vào Đường 49 vào km 20 Đường 19, tây Stung Treng với tổng chiều dài 737 ki lô mét.

Tổ trưởng Dương Chấn Vượng, đội Khảo sát Công binh cùng trung đội trinh sát của Trung đoàn 4 khảo sát đoạn phía nam, các đ/c Lê Đức Thảo, Phan Bá Liêm khảo sát đoạn phía bắc Đường kín 24 đã gặp nhau theo toạ độ xác định tại ngã ba biên giới ba nước Đông Dương.

Tại cao điểm có chuyện huyền thoại dân gian “một con gà gáy, cả ba nước cùng nghe” này, anh em đồng đội, cùng học một trường, gặp nhau mừng vui khôn tả vì đã cùng nhau hoàn thành nhiệm vụ.

Cục trưởng Phạm Văn Diệu biểu dương cả hai tổ và cho biết các đơn vị thi công đã đuổi sát thiết kế.

Hiếm có, như một chuyện cổ tích đơn vị vừa khảo sát xong tuyến hôm trước mà chỉ vài hôm sau lại đã ngồi trên chiếc xe vận tải trở về chính trên con đường mà mình đã luôn rùng rợn suốt mới tìm, dài hàng mấy trăm cây số.

Sau khi khảo sát xong Đường 50, Cục Tham mưu Công binh giao nhiệm vụ cho tổ đồng chí Lê Xuân Nhâm khảo sát trực dọc mới qua Bình trạm 35 và Bình trạm 36. Điểm đầu là bản Bắc Ca Don cách sân bay Chà Vần về phía tây 10 km, đến Nậm Hiêng vượt biên giới Sa La Van và tỉnh At Tô Pơ, đi theo hướng đông nam cắt sông Sê Ka Mán tại ngầm 79, cuối đoạn vượt sông Sê Sủ để về Phi Hà.

Đoạn này dài 230 km đa số đi trong rừng khộp. Cả chiều dài hàng trăm km không có dân, xa bình trạm, việc nhận hậu cần rất khó khăn. Giữa cao nguyên nước ăn rất hiếm, tìm được một vũng nước còn phải canh đuổi thú rừng, giữ nước ăn. Quân số có 9 người, phải cử 5 người đi gùi gạo, cả đi lẫn về mất khoảng 15 ngày. Có hôm chỉ còn 3 người làm việc: Quản Khắc Thư đi thị sát, Lê Xuân Nhâm và Vũ Quang Ty đi định tuyến. Một đồng chí ốm đau vừa nằm trông lán, là mấy mái ni lông tăng vồng giữa rừng sâu, vừa đảm nhiệm thổi cơm chiều.

Tuy nhiên đường đi trên cao nguyên, tương đối bằng phẳng, tốc độ thị sát khảo sát nhanh, cuối tháng 9/1971 tổ đã hoàn thành nhiệm vụ. Quá trình thi công đơn vị chỉnh lý lại ít nhiều, đoạn đường này nằm trong hệ thống Đường kín 24.

Tính đến hết tháng 12 năm 1971, phía tây Trường Sơn đã có một hệ thống đường kín nối các trục ngang vượt khẩu từ Bắc vào Nam đó là:

- Đường 20K dài 40km từ km58 (đường 20A) nối với km23 đường 20B, từ km 19 (đường 35) đến km96 (đường 128A) dài 11 km đường 129B từ kho Trường Sơn đến km80 (đường 129A) dài 132km, đường 128C từ kho Z2 đến km132 (đường 24) dài 86km, đường 128B từ kho C2 đến Đường số 9 và đường tránh Pha Bằng Nưa.

- Đường 49B dài 217 km từ kho 49A đến Sê San.

- Đường kín 24 từ km6 Đường 18 đến km 20 Đường 19 dài 737 km, xe chạy ban ngày là trục đường kín cơ bản giao hàng và binh khí kỹ thuật đến trận chiến trường.

Trên trục đường kín có 4 cầu quân sự chiều dài tổng cộng 175 mét do tiểu đoàn 73 thi công, nhiều cống gỗ cầu nhỏ. Những nơi có điều kiện kín đáo mới cho phép làm ngầm xếp đá dưới mặt nước để giữ được bí mật tuyến đường. Xây dựng cầu cống gỗ là điểm mới, mà từ nhiều năm nay không thực hiện được trên mạng đường Trường Sơn.

Đường kín 24 trong hệ thống đường Trường Sơn, xe vận tải và binh khí kỹ thuật đều vận hành ban ngày.

V. ĐẠI ĐỘI KHẢO SÁT I CÔNG BINH

Ngày 15/11/1971 vào thời điểm đã cơ bản hoàn thành đường kín, Bộ Tư lệnh quyết định thành lập đại đội Khảo sát 1 (thay tên gọi đội Khảo sát Công binh). Đồng chí đội trưởng Nguyễn Xuân Quang được điều động làm tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn Huấn luyện, đồng chí Phan Văn Kiến làm chính trị viên Xưởng 334 sửa chữa xe máy công binh.

Ban chỉ huy mới đại đội Khảo sát 1 gồm:

Đại đội trưởng Trung úy Nguyễn Vĩnh, phó bí thư chi bộ

Chính trị viên Trung úy Phạm Văn Nhơ, bí thư chi bộ

Đồng chí Quản Khắc Thư, chỉ uỷ viên

Đồng chí Lương Văn Khoát chỉ uỷ viên

Đại đội được biên chế thành 2 trung đội, mỗi trung đội có 3 tổ khảo sát.

Từ thời kỳ này, phần lớn các tổ khảo sát được chia thành những tổ nhỏ phối thuộc với các đơn vị thi công làm đường chiến dịch, nhận nhiều nhiệm vụ khẩn trương phục vụ khắp các chiến trường.

VI. ĐƯỜNG SÔNG TRÊN TRƯỜNG SƠN:

Vận tải đường sông bằng cơ giới là phương thức bổ trợ đem lại hiệu quả trong từng khu vực thích hợp. Đội Khảo sát Công binh không được việc này như là nhiệm vụ chủ yếu, nhưng một số cán bộ được tham gia phục vụ tuyến vận tải quan trọng này.

Bộ Tư lệnh Trường Sơn đã tổ chức được 6 tuyến vận tải sông với tổng chiều dài 436 km.

Phía Bắc đường số 9 có 3 tuyến:

- Từ Noọng Ka Đeng đến Thà Khống dài 52km sử dụng được trong khoảng 3 tháng mùa mưa.

- Từ Sê Pôn đến Bản Đông dài 30 km.

- Tuyến đường sông Chà Lỳ đến Kho Vinh dài 75 km.

Phía Nam Bạc có các tuyến:

- Tuyến vận tải sông Bình trạm 35 từ Phà Bạc đến Bến Giao Hàng dài 53 km. Đây là một tuyến đường sông nhiều thác ghềnh phải cải tạo.

- Bình trạm 51 quản lý tuyến đường sông 80 km từ S5 đến phà Nhăng Xum.

- Bình trạm 52 có tuyến vận tải sông từ Stung Treng đến sông Mê Kông. Tuyến này dài 146 km có mức nước cao ổn định thuận lợi trong việc sử dụng thuyền gấn máy.

Các tuyến đường sông chủ yếu do đội khảo sát đồng chí Hà Kỳ Thự thực hiện từ việc trình sát đến hướng dẫn công binh các binh trạm tổ chức phá thác cải tạo luồng lạch. Đội Khảo sát công binh từng giai đoạn cử các đ/c Đinh kiện, Bùi Quang Cảnh tham gia.

* *

*

Đến năm 1972 trên chính diện rộng đã có 5 trục dọc, 21 trục ngang, đường vòng đường tránh, với chiều dài hàng vạn km, phương thức vượt sông được hình thành.

Đường kín độc tuyến đã xây dựng trong mùa mưa năm 1971 và phát triển thành mạng đường kín thứ hai trong năm 1972 là một chiến tích góp phần quan trọng làm thay đổi cục diện chiến tranh.

Dịch đã thực sự bất ngờ trong lúc vẫn chủ quan, hạ hê với thiết bị hiện đại mới cải tiến của cả một tập thể các nhà khoa học quân sự hàng đầu Mỹ, cho rằng đối phương không thể có biện pháp đối phó.

CHƯƠNG 4

HOÀN CHỈNH HỆ THỐNG ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN KHẢO SÁT THIẾT KẾ XÂY DỰNG CƠ BẢN TUYẾN PHÍA ĐÔNG, CẢI TẠO TUYẾN PHÍA TÂY, PHỤC VỤ CUỘC TỔNG TIẾN CÔNG MÙA XUÂN NĂM 1975 THỐNG NHẤT ĐẤT NƯỚC

Ngày 27 tháng 1 năm 1973, hiệp định Paris về “chấm dứt chiến tranh lập lại hoà bình ở Việt Nam” được ký kết.

Theo hiệp định, đế quốc Mỹ phải chấm dứt chiến tranh ở Việt Nam, cam kết tôn trọng chủ quyền độc lập thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ của nhân dân Việt Nam.

Mỹ phải rút hết quân và quân chư hầu ra khỏi Miền Nam Việt Nam, các đơn vị quân đội hai phía Việt Nam giữ nguyên lực lượng và khu vực đóng quân. Đối với Miền Bắc, Mỹ phải chấm dứt hoàn toàn không điều kiện cuộc chiến tranh phá hoại bằng không quân và hải quân.

Ngày 22 tháng 2 năm 1973, hiệp định Vientiane (Lào) về “thực hiện hoà bình trung lập hoà hợp dân tộc” được ký kết. Mỹ cam kết không hoạt động quân sự trên đất nước Lào.

Đây là thắng lợi của nhân dân Việt Nam, nhân dân Lào và thắng lợi chung của ba nước Đông Dương.

Quân uỷ Trung ương, Bộ Quốc phòng Tổng Tư lệnh xác định nhiệm vụ mới của các lực lượng vũ trang là củng cố tổ chức, nâng cao chất lượng chiến đấu nhằm đáp ứng yêu cầu mới của cách mạng:

Với Bộ tư lệnh Trường Sơn, thường vụ Quân uỷ Trung ương và Bộ Quốc phòng giao các nhiệm vụ cụ thể:

- Vận chuyển chi viện vật chất cho các chiến trường, đảm bảo hành quân cho các binh chủng, vận chuyển hàng quân sự và dân sinh cho vùng giải phóng Miền Nam, cho các căn cứ trên đất Lào và Cam Pu Chia. Phải đảm bảo có dự trữ cần thiết vũ khí đạn dược, nhiên liệu, lương thực, chủ động cho mọi tình huống.

- Xây dựng hệ thống đường chiến lược, đặc biệt coi trọng xây dựng cơ bản đường phía đông Trường Sơn từ Tân Kỳ, Nghệ An đến Chơn Thành, Bình Phước thành đường quốc lộ xuyên Bắc - Nam, trọng tâm từ Quảng Bình đến Chơn Thành, gấp rút làm xong đoạn Quảng Bình - Khu 5 đến Tây Nguyên. Duy trì sửa chữa, cải tạo nâng cấp chất lượng tuyến phía Tây kể cả tuyến vượt Bô Lô Ven sang đông bắc Cam Pu Chia xuống Miền Đông Nam bộ, chú trọng giữ tuyến đường “kín”, phát triển đường sông, hoàn thành đường ống sẵn sàng đáp ứng mọi nhu cầu của chiến trường.

Bộ Tư lệnh Trường Sơn được phân công xây dựng đoạn phía nam từ Khe Gát (Quảng Bình) đến Bù Gia Mập (bắc tỉnh Bình Phước) tròn khâu từ khảo sát thiết kế đến thi công.

Việc thi công đường Đông Trường Sơn chia làm hai giai đoạn. Giai đoạn đầu mở thông tuyến đường già chiến đến Sê Rê Pốc hoàn thành trong tháng 6 năm 1973. Sau đó xúc tiến xây dựng kế hoạch chuẩn bị khí tài vật tư để từ tháng 6 năm 1973 triển khai thi công giai đoạn 2. Phấn đấu trong 3 năm xây dựng được một tuyến đường lát đá phía đông từ Khe Ve, tỉnh Quảng Bình, đến Chơn Thành, Lộc Ninh có chiều dài 1.400 km.

Đảng uỷ, Bộ Tư lệnh Trường Sơn xác định nhiệm vụ mới về công tác cầu đường như sau :

- Tiến hành xây dựng cơ bản tuyến đường chiến lược. Trong năm 1973, phải mở thông tuyến đường phía đông từ Hương Hoá đến Khâm Đức, sau đó đến Sa Thầy - Bù Gia Mập, trọng điểm là đoạn Trao - Bến Giàng, đoạn tránh Đắc Pét, đoạn từ Đường 19 đến Bù Gia Mập.

I. TỔ CHỨC LỰC LƯỢNG KHẢO SÁT THIẾT KẾ ĐẢM BẢO NHIỆM VỤ XÂY DỰNG CƠ BẢN ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN

1. Tiểu đoàn Khảo sát 976 trực thuộc Cục Tham mưu công binh

Ngày 28 tháng 7 năm 1973 Bộ Tư lệnh Trường Sơn quyết định thành lập tiểu đoàn Khảo sát 976. Tiểu đoàn có 3 đại đội, Đại đội 1 phụ trách tuyến Đông Trường Sơn, Đại đội 2 chịu trách nhiệm tuyến Tây Trường Sơn, Đại đội 3, địa chất công trình và một trung đội thủy văn. Đồng chí trung úy Phạm Tiến Chí được đề bạt tiểu đoàn trưởng, đ/c Trần Văn Sắc là chính trị viên tiểu đoàn.

Chỉ vài tháng sau, đ/c Phạm Tiến Chí lâm bệnh hiểm nghèo, và qua đời ngày 6/4/1974 tại Bang, huyện Lệ Thủy tỉnh Quảng Bình.

Tháng 10/1973, Bộ Tư lệnh Trường Sơn có quyết định giải tán Tiểu đoàn 976 và thành lập 4 đại đội khảo sát tuyến đường, một đơn vị khảo sát cầu, trực thuộc cục Tham mưu Công binh.

Ngày 26/2/ 1974, theo quyết số 7410/QA của Bộ Tư lệnh thành lập lại Tiểu đoàn 976 trực thuộc Cục Tham mưu Công binh với 6 đại đội, quân số biên chế 410 người. Biên chế như sau:

- Chỉ huy Tiểu đoàn:

Tiểu đoàn trưởng: Thượng úy Trần Văn Cư, Tiểu đoàn phó: Thiếu úy Đỗ Văn Ủ , Chính trị viên: Thượng úy Trần Văn Sắc, Chính trị viên phó: Trung úy Vũ Xuân Oai.

- Đại đội 1: (Nhiệm vụ khảo sát đường)

- Đại đội trưởng: Chuẩn úy Nguyễn Đình Hải, Chính trị viên: Thiếu úy Nguyễn Đức Thảo. Chính trị viên phó: Thượng sỹ Nguyễn Văn Lý.

Bố trí 3 trung đội. Các trung đội trưởng: Nguyễn Viết Xuân□..

- Đại đội 2: (Nhiệm vụ khảo sát đường)

Đại đội trưởng: Thiếu úy kỹ sư Nguyễn Châu, Đại đội phó thượng sỹ Quản Khắc Thư, Chính trị viên Trinh Đức An. Biên chế 3 trung đội, Trung đội trưởng Nguyễn Viết Nháng, Hoàng Thanh Khanh, Giang Anh Tuấn.

- Đại đội 3: (Nhiệm vụ khảo sát đường)

Đại đội trưởng: Chuẩn úy Hoàng Tường, Đại đội phó: Thiếu úy kỹ sư Lê Hồng Thịnh.

Chính trị viên: Thiếu úy Nguyễn Văn Nhiên

Ba trung đội: các trung đội trưởng Nguyễn Ngọc Tĩnh□.

- Đại đội 4: (Nhiệm vụ khảo sát địa chất, điều tra thủy văn)

Đại đội trưởng: Chuẩn úy Lương Tường, Đại đội phó: Thiếu úy kỹ sư Đàm Thái Học, Chính trị viên: Thiếu úy Nguyễn Văn Giao.

Các trung đội trưởng Nguyễn Văn Nghệp, Vũ Ngọc Thái, đồng chí Hương; các trung đội phó Bùi Quang Diên, Nguyễn Văn Lợi, Nông Kính Đắc.

Là đơn vị khảo sát đa ngành, được bố trí nhiều kỹ sư, cán bộ kỹ thuật Nhà nước biệt phái: Lâm, Khánh, Trần Tu, Khôi, Kiên, Cương (địa chất), Căn (khoan).

- Đại đội 5: (Nhiệm vụ khảo sát thiết kế đường)

Đại đội trưởng: Thiếu úy kỹ sư Ma Văn Tý, Đại đội phó: Kỹ sư Nông Quốc Tuấn.

Chính trị viên Phạm Quốc Sử

Các trung đội trưởng Nguyễn Trọng Tứ, Nguyễn Văn Lộc, Nguyễn Văn Giàng.

- Đại đội 6: (Nhiệm vụ huấn luyện đào tạo chiến sỹ khảo sát có trình độ tay nghề)

Đại đội trưởng: Chuẩn úy Tường Duy Hùng, Đại đội phó chuẩn úy Trịnh Xuân Viễn.
chính trị viên thiếu úy Nguyễn Văn Chỉ, chính trị viên phó chuẩn úy Nguyễn Ngọc Sử.

- Trung đội trinh sát và xử lý bom mìn

Trung đội trưởng thượng sỹ Nguyễn Văn Liêm, Trung đội phó thượng sỹ Cao Đình Hoà

- Ban Tham mưu tiểu đoàn

Các trợ lý tham mưu chuẩn úy Đào Ngọc Kim, kỹ sư Dương Thành Năm

- Ban Hậu cần tài vụ:

Nguyễn Văn Tuy trợ lý hậu cần, Chuẩn úy Nguyễn Văn Thế trợ lý tài vụ

- Trung đội xe: Được biên chế các loại xe Hồng Hà, xe Zin. Các lái xe được điều động từ các tiểu đoàn xe vận tải, bổ sung các lái xe mới được đào tạo: Vũ Quang Thường, Đặng Văn Sáu, Nguyễn Công Thư, Nguyễn Đức Chúc, các đ/c Lực, Quế, Tâm, Nhiên, Văn, Vân, Hạnh, Giám, Chương, Thảo□ hai thợ sửa chữa biệt phái Sơn và Huấn (thợ máy nổ). Cán bộ trung đội xe là Nguyễn Đức Chúc, Bùi Văn Hải.

Chỉ huy đại đội là các cán bộ kỹ thuật trung cấp cầu đường có kinh nghiệm nghề nghề nghiệp đã công tác nhiều năm thuộc đại đội Khảo sát 1 công binh trước đây, chưa qua ngạch sỹ quan, cấp hàm chỉ đến chuẩn úy, một số kỹ sư mới tốt nghiệp trường đại học Kỹ thuật Quân sự có quân hàm thiếu úy.

Nhiệm vụ của tiểu đoàn Khảo sát 976 là thực hiện thị sát toàn tuyến đường, dưới sự chỉ đạo của phòng Thiết kế. Tiếp đó thực hiện bước khảo sát định tuyến, lên hồ sơ và sơ bộ thiết kế ngoài hiện trường, tạm thời giao cọc, cao độ đào đắp cho đơn vị thi công.

Tài liệu thiết kế sơ bộ tại hiện trường được đưa về phòng Thiết kế chính thức thẩm định, sửa chữa, được can in và nhanh chóng giao hồ sơ gồm trắc dọc, trắc ngang, bình đồ, dự toán khối lượng, có tính số ca máy, nhân công và bọc phá để cục Tham mưu Công binh giao kế hoạch cho đơn vị thi công.

2. Phòng thiết kế :

Tháng 8/1973, được tách từ phòng Công trình cục Tham mưu Công binh, ban đầu phòng Thiết kế có 9 người. Đến tháng 2 năm 1974 được kiện toàn, bổ sung kỹ sư, cán bộ kỹ thuật, cùng một số cán bộ biệt phái có thời hạn từ Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành khác của Nhà nước. Phòng Thiết kế được thành lập chi bộ trực thuộc Đảng bộ cục Tham mưu Công Binh.

- Chỉ huy phòng:

Trưởng phòng: Đại úy kỹ sư Hoàng Ngọc Châu, Phó phòng: Đại úy Nguyễn Vĩnh, Đại úy kỹ sư Phạm Hải.

- Tổ Tuyển:

Tổ tuyển có nhiệm vụ chỉ đạo tiểu đoàn Khảo sát 976 thị sát toàn tuyến, thẩm định và trực tiếp thẩm định hồ sơ thiết kế của các đại đội, dự toán khối lượng đất đá, bọc phá, thiết kế cống, kè, ngàm.

Tổ trưởng: Thiếu úy Dương Chấn Vượng. Các trợ lý thiếu úy kỹ sư: Trần Thế Quán, Nguyễn Thắng Lợi, Nông Văn Bách□ và các nhân viên là học viên lớp khảo sát đào tạo tại C6, Tiểu đoàn 976: Nguyễn Tất Lượng, Nguyễn Văn Bình, Nguyễn Thanh Sơn.

- Tổ Cầu:

Có nhiệm vụ tham gia thị sát các vị trí cầu lớn, thiết kế các loại cầu lớn nhỏ trên hai tuyến Đông và Tây Trường Sơn. Cải tạo sửa chữa các cầu trên Đường số 9.

Tổ trưởng: Trung úy kỹ sư Phạm Thái Chi. Các trợ lý kỹ sư: Nguyễn Văn Cứ, Phạm Ngọc Hải, Lê Đình Chính, Mai Văn Tâm, Hoàng Thung, Nguyễn Xuân Phương, Nguyễn Đình Thái, Nguyễn Điều đồng chí Tính, Việt, Nhật, Nha, Khánh.

- Tổ nền, mặt đường:

Thiết kế mặt đường các loại cấp phối nhựa đường cho từng đoạn, tham gia chỉ đạo các trung đoàn thi công mặt đường. Chỉ đạo hướng dẫn, phối hợp với đội Xét nghiệm kiểm tra nền mặt đường phù hợp với yêu cầu thiết kế.

Tổ trưởng, kỹ sư Đỗ Đức Dương.

Các kỹ sư: Nguyễn Linh Hoạt, Nguyễn Thắng Lợi và đ/c Nguyễn Như Ngân.

- Tổ địa chất Thủy văn:

Điều tra địa chất, thủy văn công trình nền đường, cầu cống tính toán lưu lượng, tham gia xác định khẩu độ cầu chỉ đạo kỹ thuật các tổ quan sát thủy văn, vườn đo đặc khí tượng.

Tổ trưởng : Trung úy kỹ sư Nguyễn Thái Tính. Các trợ lý kỹ sư Thái Thăng Long, Đỗ Ngọc Ấn, đ/c Nguyễn Quang Hương trung cấp thủy văn, kỹ sư địa chất Huỳnh Bá Sâm, Đinh Ngọc Thông

- Tổ can in:

Có nhiệm vụ can tài liệu thiết kế cầu, đường. Tổ chức in tài liệu phục vụ thi công.

Tổ trưởng: thiếu úy Trần Trọng Thảo. Các nhân viên: Phan Ân, Diêu Thanh Bằng, Phạm Đức Uyên, Đặng Thị Hoa, Nguyễn Thị Hà, Phùng Văn Do, đ/c Hùng nhân viên kho.

- Đội xét nghiệm:

Nhiệm vụ của đội xét nghiệm là phân tích các chỉ tiêu hoá lý của nước chỉ tiêu cơ lý của đất phục vụ cho thi công nền, mặt đường, cầu, cống. Đội được trang bị một phòng Thí nghiệm và hai xe xét nghiệm lưu động.

Đội trưởng: Thượng úy Nguyễn Xuân Thiều

Đội phó: Trung úy kỹ sư Nguyễn Công Thanh

Các nhân viên xét nghiệm: Vũ Minh Roanh, Trình Sản, Lê Thị Thuyên, Nguyễn Thị Kiều, Nguyễn Xuân Hồng, Nguyễn Văn Tiến, Trần Văn Khương, Nguyễn Minh Toàn, Phạm Quang Đài, Nguyễn Viết Xô, Khúc Thị Cam, Nguyễn Thị Hồng, Phạm Tiến Hương, Nguyễn Thị Khánh, Đào Thị Lam, Nguyễn Thị Luân, Nguyễn Thị Phương, Nghiệm Thị Huế, Nguyễn Thị Hương, hai lái xe Hi nô là đồng chí Phù và Đỗ Ngọc Thắng.

II. TRIỂN KHAI KHẢO SÁT THIẾT KẾ:

Ngày 17 tháng 11 năm 1973, bằng văn bản 247/TTg, phó Thủ tướng Lê Thanh Nghị đã chính thức ký duyệt nhiệm vụ thiết kế đường Đông Trường Sơn, nội dung chính như sau:

- Đường Trường Sơn Đông điểm đầu từ Tân Kỳ (Nghệ An), điểm cuối Chơn Thành (Bình Phước) có chiều dài 1200Km.

- Tiêu chuẩn cấp đường xây dựng: cấp IV miền núi, nền đường 9m mặt đường 5,5m, cầu cống vĩnh cửu và bán vĩnh cửu.

- Bảo đảm cho hành quân cơ giới vận chuyển được cả hai mùa tốc độ tối đa 60km/giờ.

- Thời gian thi công 3 năm tính từ ngày 1/4/1974.

Chính phủ giao cho Bộ Quốc phòng phụ trách toàn bộ từ khảo sát thiết kế, thi công đến nghiệm thu công trình. Các Bộ chức năng của Nhà nước theo trách nhiệm của mình giúp đỡ Bộ Quốc phòng hoàn thành công trình trong thời gian đã quy định.

Bộ Tư lệnh Trường Sơn được giao thi công từ Khe Gát (Quảng Bình) vào đến Chơn Thành, trước mắt yêu cầu tới Bù Gia Mập.

Đây là cơ sở để Bộ Tư lệnh Trường Sơn triển khai công tác khảo sát thiết kế. Các đại đội được bố trí trên toàn tuyến đường đồng loạt triển khai hoạt động theo tinh thần chiến dịch, theo phương thức vừa thiết kế vừa thi công nhằm đáp ứng được yêu cầu thời gian của các đơn vị. Tuy nhiên, Bộ Tư lệnh cũng chỉ cho phép thiết kế chính thức chỉ được giao chậm một số ngày nhất định, tùy theo mức độ khó khăn của từng địa đoạn để đảm bảo thuận lợi cho các đơn vị thi công.

1. Công tác thị sát tuyến đường:

Thị sát toàn tuyến đường là công việc đầu tiên, công việc này làm tốt thì các công đoạn sau đỡ vất vả giảm bớt khó khăn, ít lãng phí nhân công và tiền của. Người chủ trì công tác này phải hiểu rõ, xác định được cơ bản các điểm khống chế, đặt được tuyến đường hợp lý, giúp cho việc khảo sát bước thiết kế kỹ thuật ít bị xáo trộn.

Trên toàn tuyến Đông Trường Sơn có 3 đoạn địa hình khó khăn nhất: đoạn từ đèo Đá Đẽo đến Đường 16 trên đất Quảng Bình, đoạn A Đốt đi A Tép vượt dãy núi phía tây Đèo Hải Vân ranh giới hai tỉnh Thừa Thiên Huế và Quảng Nam Đà Nẵng, đoạn dốc Lò Xo trên đất Kon Tum.

Đầu năm 1973 một trung đội của đại đội Khảo sát 1, lúc này đang khảo sát thiết kế đường rải đá phía tây Trường Sơn do đại đội trưởng Nguyễn Đình Hải trực tiếp thị sát đoạn tránh đèo Đá Đẽo, tránh phà Xuân Sơn, trọng điểm địch đánh phá rất ác liệt. Đây là vùng có địa hình địa thế phức tạp dày đặc sông đá, núi đá, không có dân cư cư trú, không có đường mòn. Anh em chui rúc cả tháng trời không xác định được hướng tuyến.

Đồng chí Trần Văn Cư được Cục trưởng Phan Quang Tiệp giao nhiệm vụ theo dõi chỉ đạo công việc của đại đội Khảo sát 1, trăn trở nhiều ngày đêm, dày công nghiên cứu trên bản đồ, tham vọng nếu tránh được cả đèo Đá Đẽo và phà Xuân Sơn dự kiến sẽ giảm bớt được chiều dài khoảng 7 km.

Lúc này, một thúc bách không kém quan trọng là Bộ Tư lệnh đã bố trí Đoàn 67 thi công Đường 10 trở ra, hai trung đoàn khác đã được bố trí thi công từ Đường 20 trở vào, Hướng tuyến lại chưa được xác định là sức ép quá lớn đối với đơn vị khảo sát. Phòng Công trình kiến nghị xin cho thị sát bằng máy bay trực thăng vùng núi phía tây Quảng Bình từ Đá Đẽo phà Xuân Sơn xuống phía nam Quảng Bình.

Được Bộ Quốc phòng đồng ý, nhưng thời điểm này phương tiện chỉ đáp ứng được là máy bay AH2 vì trực thăng phải hạn chế giờ bay giành cho chiến đấu.

Đầu tháng 6 năm 1973, chuyến bay thị sát đã được triển khai. Sau một tuần lễ hợp đồng với địa phương, đại đội Khảo sát 1 tổ chức đốt lửa tạo khói dưới mặt đất, đánh dấu tọa độ nhiều điểm khống chế giúp tổ thị sát dễ quan sát địa hình. Điều quan trọng nữa là phải hợp đồng xác định lộ trình bay với tổ bay thật chu đáo, tuyệt đối tránh những đáng tiếc có thể xảy ra.

Cục trưởng chỉ định tổ thị sát gồm 4 thành viên : Trần Văn Cư, Hoàng Ngọc Châu, Nguyễn Đình Hải và đồng chí Lê Ngọc Hoàn, đoàn trưởng Đoàn 67. Đ/c Trần Văn Cư được giao nhiệm vụ tổ trưởng.

Mặc dù quan sát địa hình chỉ qua cửa kính lỗ tròn của máy bay AH2, nhưng vì được triển khai đủ các điểm dự kiến đúng tọa độ, nhờ khói đen bốc cao nên cũng dễ quan sát.

Qua 8 vòng bay, tổ thị sát triệt để tận dụng thời gian quan sát không sót các dự kiến, nhận biết được các núi đá cao, “sông đá” sâu đúng như báo cáo thị sát đầu năm của Đại đội 1. ở các vòng bay cuối cùng, tổ quan sát chăm chú, không bỏ sót cơ hội nhưng vẫn không đạt được mong đợi chủ quan. Tổ hội ý chớp nhoáng trên khoang bay và thống nhất: “địa hình khu vực không cho phép đặt tuyến được”, và kết thúc ở vùng bay thứ 8. Ở nước ta dùng phương tiện máy bay thị sát tuyến đường là điều hiếm hoi, từ trước tới nay chưa có điều kiện sử dụng. Tuy không đạt được mong muốn, nhưng đây là một nỗ lực lớn từ đó kết luận không cho phép đặt được tuyến trên địa hình này.

Không đạt được yêu cầu tránh được cả hai trọng điểm, cục Tham mưu Công binh phân công Đại đội 2 tiếp tục tổ chức thị sát tìm đường tránh trọng điểm phà Xuân Sơn, không thị sát tuyến tránh đèo Đá Đẽo nữa.

Đại đội phó Quản Khắc Thư, Trung đội trưởng Hoàng Công Chất và một số đồng chí đi thị sát, phát hiện độ dốc dòng chảy sông Chày không lớn, phía bờ bắc sông có giải đá tai mèo đủ rộng có thể cho tuyến men theo phía tả ngạn sông.

Đồng chí Trần Văn Cư, Phan Bá Liêm, trợ lý tham mưu Tiểu đoàn 976 cùng các cán bộ Đại đội 2 Nguyễn Châu, Quản Khắc Thư, Hoàng Công Chất tổ chức kiểm tra lại.

Bằng một con thuyền nhỏ men theo sông con qua Bàu Sen, ngược theo một đoạn bờ bắc sông Chày, vượt ngọn sông Chày về Rào Te giao cắt với Đường 20 tại km 14. Quan sát, phía bờ bắc sông Chày, bậc sông đủ rộng để triển khai khảo sát tuyến. Tuy nhiên lúc đi bộ thị sát cụ thể trên thêm sông mới thấy đủ gian khổ vất vả. Thêm sông rất nhiều đá lởm chởm qua lại hết sức khó khăn, cây gai lâu ngày mọc thành bụi dày đặc, phát tuyến thành một lối nhỏ cũng mất nhiều thời gian.

Chuyện rủi ro đã xảy ra cho Đại đội 2 trong giai đoạn khảo sát: Đồng chí Nguyễn Minh Thao chiến sỹ khảo sát ngày 30/5/1974 khi leo dốc ngã từ sườn núi đá cao xuống vực sâu nước cuốn trôi vào hang động, một tuần sau mới tìm thấy thi thể.

Cuối năm 1973, Đại đội 2 được giao thị sát đoạn tiếp nối km 14 Đường 20 qua U Bò đến Zin Zin chiều dài khoảng 35 km. Đoạn này địa hình rất khó khăn phức tạp qua nhiều ngọn núi cao hiểm trở. Tuyến đường qua cao điểm 374, đi giữa rừng già, núi đá, cắt nhiều ngọn suối thượng nguồn chảy đổ về Rào Thượng. Đến đây dòng sông chảy ngầm dưới vùng núi đá vùng địa chất “casto” nhiều hang động. Tuyến theo hướng nam đến U Bò theo tả ngạn đầu nguồn sông Long Đại đến Zin Zin, vượt ngầm tại đây để chuyển hướng đường sang hữu ngạn có địa hình địa thế phù hợp hơn về Cổ Tràng. Đến làng Mô, đường cắt sông Cạc tại Xuân Sơn, vẫn theo hữu ngạn sông Long Đại đến Lệ Nghi, vượt khe Lệ Nghi một nhánh khá lớn của sông Long Đại đến đầu Đường kín 24 cắt sông Rào Reng nhập vào km 6 Đường 18.

Trên địa đoạn từ nam Quảng Bình, đến Đường số 9 tỉnh Quảng Trị đã có hệ thống Đường 15, Đường số 1, các đơn vị thi công của Nhà nước và Quân đội đang cải tạo. Bộ Tư lệnh 559 xác định nhiệm vụ chủ yếu giai đoạn này là thi công đoạn từ Đường 9 trở vào Chơn Thành. Phòng Thiết kế và tiểu đoàn Khảo sát 976 được giao tập trung nhiệm vụ vào đoạn này.

Đoạn từ Hương Hoá đến A Lưới được giao cho Đại đội 3 thị sát. Nhóm thị sát do đại đội trưởng Hoàng Tường chỉ huy; trung úy Dương Chấn Vượng, tổ trưởng tuyến đường, phó phòng Thiết kế Nguyễn Vĩnh chỉ đạo đã thị sát kỹ hai phương án tổng thể.

Chọn vị trí cầu qua sông Đắc Krông là một việc phức tạp, phải có phương án tổng thể tối ưu. Nếu chọn phương án tuyến từ Hương Hoá qua Sa Trầm thì cầu sẽ vượt qua sông Đắc Krông tại bắc Li Tông, cách Đường 9 khoảng 30 km, nếu chọn phương án đi theo Đường 9 qua Rào Quán, cầu sẽ vượt qua Nam Bông Kho. Hai vị trí này có khả năng

thiết kế cầu Bê tông cốt thép nhiều nhịp, phù hợp với trình độ thiết kế và thi công của bộ đội Trường Sơn lúc bấy giờ. Tuy nhiên có sự tư vấn của Viện Kỹ thuật Giao thông, Cục Tham mưu Công binh chọn cầu Đắc Krông với phương án dây văng, một kiểu cầu tiên tiến hiện đại thời đó, cách Bông Kho khoảng 3 km, sông có chiều rộng vừa phải, có vị trí đặt công cầu ưu việt. Chiều dài đường từ Đắc Krông đến A Lưới khoảng 80 km.

Chỉ huy Đại đội 5 Ma Văn Tý, Nông Quốc Tuấn được giao thị sát đoạn từ A Đốt thuộc huyện A Lưới tỉnh Thừa Thiên Huế đến Giàng huyện Quảng Nam. Tiểu đoàn trưởng 976 Trần Văn Cư cùng đi chỉ đạo trực tiếp.

Vượt qua dãy núi Hải Vân trên hai tỉnh Thừa Thiên Huế và Quảng Nam Đà Nẵng, địa hình vào loại khó khăn nhất trên toàn tuyến đường. Do thời gian cấp bách phải thông đường phục vụ chiến đấu nên tạm thời đi nhờ 22 km đường trên đất bạn Lào, khu vực phía đông huyện Ka Lưm từ đèo Bù Lạch đến đèo A Yên, trên Đường B45 cũ. Đoạn này địa hình tuy cũng là vùng núi nhưng ngắn hơn tranh thủ được thời gian thông nhanh tuyến đường. Tiếp theo Đường B45 kéo dài đến A Vương 1, A Vương 2, Trao (thị trấn huyện Hiên), tả ngạn sông A Vương đến Bung huyện Hiên tỉnh Quảng Nam.

2. Công tác khảo sát thiết kế kỹ thuật:

Các đại đội khảo sát được phân công phụ trách các địa đoạn theo phương thức vừa khảo sát thiết kế vừa tạm giao cọc ở hiện trường cho đơn vị thi công. Sau đó, phòng Thiết kế duyệt tài liệu thiết kế chính thức, cho in ấn. Hồ sơ được giao gồm bản vẽ thiết kế, bảng dự toán khối lượng quy theo cấp đất đá, tính toán nhân lực, bốc phá, ca kíp.

Số liệu được chuyển sang phòng kế hoạch Cục Tham mưu Công binh giao nhiệm vụ cho các đơn vị thi công.

Bước khảo sát định tuyến được giao cho các đại đội từ Khe Gát trở vào như sau:

- Đại đội 2:

Từ Khe Gát trên Đường 15 theo phía tây sông Chày qua Bầu Sen đến Phương Lập. Tuyến đi dưới chân cao điểm 358 vượt qua thượng nguồn sông Chày sang Ba Khe, km 14 Đường 20. Vị trí vượt sông Chày lý tưởng, có ngầm rộng khoảng 5m, nước sâu chỉ 0.2 đến 0.5m tránh được phà Xuân Sơn. Dọc sông Chày tuyến đường đi trên thềm phía bắc sông qua nhiều tảng đá mô côi. Trung đoàn 14 dùng thuốc nổ đánh vỡ đá làm nền và lấy đá dự trữ làm mặt đường. Phía tây vị trí ngầm sông Chày tuyến đường phải qua một tảng đá lớn, dự kiến của đại đội Khảo sát 2 là phải đánh bốc phá lớn. Cuối năm 1974 đến đầu năm 1975, đại đội Khảo sát 2 khảo sát tiếp đoạn từ km 14 Đường 20 đến biên giới hai huyện Bố Trạch và Quảng Ninh tại núi U Bò phục vụ Đoàn 8 thi công. Đoàn 8 được biên chế các đội dân công, thanh niên xung phong, tổ chức tương đương cấp trung đoàn.

- Đội khảo sát 31:

Từ đầu năm 1973, đội Khảo sát 31 Viện thiết kế Giao thông đã được giao nhiệm vụ khảo sát thiết kế từ đèo U Bò cắt thượng nguồn sông Long Đại đến Zin Zin, dọc hữu ngạn sông qua Làng Mô, Làng Cạc cắt sông Lệ Nghi, qua sông Rào Reng nhập vào Đường 18, qua km 42 Đường 10. Đoạn này dài 70 km là một trong những đoạn khó nhất của tuyến đường Đông Trường Sơn. Trung đoàn 9 công binh thi công đoạn này.

Đội Khảo sát 8:

Đội Khảo sát 8 Viện Thiết kế Giao thông do đồng chí Lê Hồ làm đội trưởng. Đội được biên chế 41 người có nhiều kỹ sư, kỹ thuật trung cấp giỏi, đặc biệt có nhiều công nhân kỹ thuật khảo sát có trình độ tay nghề cao, giàu kinh nghiệm, khảo sát từ Nam Đắc Krông đến đường B74 đi A Roàng. Đoạn từ Đắc Krông đến A Ngo dài hơn 50 km. Tuyến

đường đi về phía đông sông Đắc Krông qua các địa danh làng Riêu, làng Rao, Ba Hi, Tà Lao, Li Tông. Đoạn từ A Ngo qua Pê Ke là đoạn có địa hình cực kỳ khó khăn. Đường đi về phía hữu ngạn, thượng nguồn sông Đắc Krông. Đoạn sông này chảy giữa hai dãy núi cao, phía bắc là dãy Cô Ca Va, bờ nam là dãy núi Con Mèo, những địa danh đã nổi tiếng một thời đánh Mỹ, tiếp đó theo Đường 14 cũ về A Lưới, A So, nơi có hai sân bay dã chiến của Mỹ Ngụy có đường cất cánh dài trên dưới một cây số là nơi du kích, bộ đội địa phương tập kích đánh phá trong nhiều năm đánh Mỹ.

Trung đoàn 6 công binh được giao thi công đoạn nam sông Đắc Krông trở vào A Cho. Trung đoàn 529 thi công từ A Cho đi Tà Rụt, đoạn có 10 km đá liên khối tại A Cho. Khối lượng đất đá này khá lớn: 1.680.000m³.

Đội khảo sát TS73:

Tháng 12/1973, Trường đại học Giao thông vận tải tổ chức một đoàn sinh viên năm cuối đi thực tập tại đường Trường Sơn lấy phiên hiệu TS.73. Đoàn gồm 120 sinh viên, do hai giảng viên chính phó tiến sĩ Vũ Văn Chuyển và Nguyễn Quang Chiêu làm trưởng phó đoàn cùng một số giáo viên hướng dẫn sinh viên.

Để thống nhất hành động, để công tác khảo sát thiết kế được nhanh chóng và để trao đổi kinh nghiệm học tập lẫn nhau, Tiểu đoàn 976 đã cử đại đội trưởng Ma Văn Tý làm phó đoàn. Đoàn được chia làm 4 tổ, giáo viên nhà trường đảm nhiệm chức vụ tổ trưởng tổ phó. Đại đội phó Nông Quốc Tuấn được giao tổ phó tổ 3, chính trị viên Nguyễn Quốc Sử làm trợ lý chính trị của đoàn.

Đoàn TS.73 được giao khảo sát đoạn ngã ba Đường 74 từ A Roàng đến đỉnh đèo A Dớt dài 26 km. Trường đại học Giao thông muốn thông qua đợt đi thực tế này vừa để chi viện công tác khảo sát thiết kế đường Trường Sơn, đồng thời vừa để sinh viên được thực hiện một dự án cụ thể. Các thầy giáo hướng dẫn sinh viên thực hành một cách bài bản, từ khảo sát ngoài hiện trường, đến thiết kế đồ án tuyến đường, cầu nhỏ, hệ thống cống trên đoạn tuyến phụ trách đúng với giáo trình đã dạy tại nhà trường. Hồ sơ được thiết kế một cách hoàn chỉnh tại hiện trường kể cả dự toán khối lượng đất đá. Cán bộ chiến sỹ Đại đội 5 đã tranh thủ học tập từ tổ chức lực lượng, thị sát, thiết kế sơ bộ, thiết kế kỹ thuật, đến việc sử dụng các phương tiện đo vẽ thiết kế theo hồ sơ mẫu.

Đại đội 5:

Đại đội 5 do thiếu úy kỹ sư Ma Văn Tý chỉ huy, khảo sát kỹ thuật cải tạo nâng cấp đường quân sự làm gấp lên đường cấp 4 miền núi đoạn tiếp theo từ đỉnh đèo A Dớt đến A Sờ. Đoạn này đi qua Chà Làng, A Vương 1, A Vương 2, Trao, A Sờ.

Cùng thời gian, Cục Tham mưu Công binh giao thêm cho đơn vị thị sát tuyến đường qua A Ró, Pa Cam, Ba Gì, Bớt Xít (đồn 6) đến Giàng. Tiểu đoàn trưởng 976 Trần Văn Cư chỉ đạo thị sát tuyến này. Đây là tuyến có địa hình rừng rậm, núi cao ẩm ướt quanh năm, phải thị sát rất kỹ mới tìm được tuyến đường hợp lý.

Sau khi kết thúc nhiệm vụ khảo sát khu vực Quảng Nam, đại đội Khảo sát 5 rút ra Hương Hoá, tỉnh Quảng Trị, khảo sát đoạn Đường số 9 qua sân bay Tà Con, qua đèo Cọp. Đoạn này khảo sát một bước, thiết kế theo đường quân sự làm gấp, giao cho hai Trung đoàn 6 và 217 thi công ngay. Ngoài ra, khảo sát thiết kế nâng cấp đoạn Khe Sanh đi Lao Bảo, Sư đoàn 473 tổ chức thi công.

- Đại đội 3:

Thiếu úy đại đội trưởng Hoàng Tường, đại đội phó kỹ sư thiếu úy Lê Hồng Thịnh được giao tổ chức khảo sát thiết kế kỹ thuật đoạn từ A Sờ tiếp với đại đội Khảo sát 5 đến cầu Thanh Mỹ. Đường thiết kế theo tiêu chuẩn cấp 4 miền núi. Đây là đoạn có địa hình

khá phức tạp, nhất là đoạn dọc sông A Vương. Để đảm bảo tiến độ, đội Khảo 8 bố trí một tổ khảo sát từ A Sờ tiếp giáp với Đại đội 5 trở vào hướng Đại đội 3 khảo sát.

- Đại đội 4:

Đại đội 4 quân số 92 đ/c (11/1794), được biên chế thành 3 trung đội, gồm 2 trung đội khoan địa chất công trình và một trung đội khảo sát đo đạc bình đồ, điều tra thủy văn các cầu dọc tuyến, 5 trạm quan trắc thủy văn dọc tuyến trên các dòng sông Đắc Krông, Li Tông, A Vương, A Sáp, Bung và 1 vườn khí tượng tại Hải Cự, bờ Nam sông Bến Hải. thu thập lượng mưa, hướng gió phục vụ lâu dài cho việc xây dựng công trình.

Để khoan thăm dò địa chất công trình, Đại đội được trang bị 2 máy khoan XJ 100, 1 bộ khoan tự hành UGB Liên Xô, và 2 bộ khoan tay.

Trung đội địa hình, điều tra thủy văn hoạt động trên toàn tuyến, Từ cầu Trà Ang, cầu Zin Zin, Làng Cạc ở phía bắc, hơn 30 cầu trên Đường 9, trên Đường 14 như cầu Bến Giàng, cầu Bung Quảng Nam.

Để phục vụ khảo sát thiết kế cầu, Đại đội 4 đã lập bình đồ cao độ, khoan thăm dò địa chất theo đề cương của phòng Thiết kế. Trừ một số ít cầu nhỏ, có 30 cầu trung và cầu lớn trên Đường số 9, và Đường 14, như các Đầu Mầu (47 mét), Sa Mư, Rào Quán (32 mét) cầu Bản Đông, Thà Khổng, cầu Đa Krông, A Cho, Tà Lao, A Lin (42 mét), Li Tông (96 mét), cầu Ia H Leo, cầu Đắc Mót, Khe Dung, Bung (73 mét), Thanh Mỹ, cầu treo Bến Tát, Đắc Krông, Bản Đông, đều được thăm dò chính xác, nghiệm thu nghiêm túc.

Tại đây xuất hiện nhiều tấm gương tích cực của “lính địa chất Đại đội 4”. Cả trung đội khoan thăm dò địa chất làm việc suốt ngày đêm ngâm mình dưới nước, chỉ huy các cấp đầu khen ngợi trung đội trưởng Đỗ Mạnh Hùng miệng nói tay làm.

Trong biên chế có 10 cán bộ dân sự biệt phái có thời hạn gồm 3 kỹ sư, 7 cán bộ trung cấp kỹ thuật. Mặc dầu phải sống và làm việc trên vùng rừng núi Trường Sơn, thiếu thốn vật chất, xa gia đình, nhưng số cán bộ này đã sớm hoà nhập được với các chiến sỹ Trường Sơn, cùng nhau hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ.

Phòng Thiết kế đã cử các trợ lý kỹ thuật thường xuyên chỉ đạo tại hiện trường không để sai sót có thể xảy ra.

- Đại đội 6: Huấn luyện khảo sát thiết kế :

Đại đội 6 là đơn vị khung đào tạo nghiệp vụ kỹ thuật khảo sát thiết kế đạt trình độ công nhân “có bậc”. Việc đào tạo chiến sỹ có trình độ nghề nghiệp đã trở thành yêu cầu cấp thiết.

Cuối năm 1971, Bộ Tư lệnh quyết định thành lập Tiểu đoàn 342 làm nhiệm vụ đào tạo 3 ngành: Lái xe, lái máy thi công và khảo sát thiết kế. Học viên do các trung đoàn, các sư đoàn gửi đào tạo, học xong trở về đơn vị công tác.

Thượng úy Nguyễn Xuân Quang, được đề bạt nhiệm vụ tiểu đoàn trưởng.

Có 2 đại đội khung huấn luyện trong đó Đại đội 2 đào tạo chiến sỹ khảo sát. Đ/c Đỗ Văn Ư giảng viên môn tuyến đường bộ, đ/c Tường Duy Hùng giảng viên môn đo đạc, đ/c Nguyễn Xuân Cơ, làm trợ giảng.

Tháng 7 năm 1973, khi thành lập Tiểu đoàn 976 biên chế 3 đại đội, công tác đào tạo chiến sỹ có nghiệp vụ khảo sát thiết kế được giao cho Đại đội 3 đảm nhiệm.

Khoá 1 chiêu sinh 120 học viên, huấn luyện tại thôn Thế Lộc, xã Tân Ninh, huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình.

Yêu cầu đối với học viên sau khi được đào tạo phải độc lập tác chiến, đảm đương được công tác khảo sát thiết kế cầu đường trong điều kiện mới. Trong lúc đó lực lượng giáo viên và hướng dẫn thực tập lại quá mỏng. Theo yêu cầu của Cục Tham mưu Công

binh, Viện Thiết kế Giao thông đã cử kỹ sư Trần Huy Hải làm tổ trưởng, kỹ sư Vũ Văn Lộc làm tổ phó, dẫn một tổ giao viên biệt phái vào phụ trách giảng dạy chiến sỹ khảo sát.

Khoá thứ hai học 4 tháng tại xã Hiền Ninh, huyện Quảng Ninh, Quảng Bình. Do học viên có trình độ văn hoá cấp 3, là thanh niên trẻ, khoẻ, ham học hỏi, nên chất lượng tốt nghiệp đạt 85% trình độ khá giỏi. Học viên được bổ sung cho 4 đại đội thuộc tiểu đoàn Khảo sát 976.

Quân số của tiểu đoàn tính đến tháng 11/1973 được nâng lên : Đại đội 1: 60 đồng chí, Đại đội 2: 50, Đại đội 3: 54 và Đại đội 4: 60 đ/c, 80% quân số được đào tạo nghề nghiệp.

Khoá 3 và khoá 4 được tuyển mỗi lớp 40 học viên, đào tạo tại nam Bến Hải. Thời gian 4 tháng, mỗi khoá có 30 học viên được phân công về các sư đoàn công binh 473, 472, 470 và một số trung đoàn để nâng chất lượng công tác đo đạc khảo sát tại các đơn vị thi công, 10 học viên được nhận công tác tại phòng Thiết kế và Tiểu đoàn 976, trong đó các học viên đạt xuất sắc điểm 5/5 : Nguyễn Tất Lượng, Phạm Văn Bình, Phạm Đức Uyên, Nguyễn Thanh Sơn được điều về phòng Thiết kế.

Cuối năm 1974, Đại đội 4 tổ chức gửi đào tạo 20 tân binh huấn luyện khoan địa chất công trình tại tỉnh Bắc Thái thời gian 3 tháng. Học viên là những tân binh có trình độ văn hoá, tiếp thu được kiến thức đào tạo, sử dụng được các thiết bị khoan thăm dò, thực tập khoan công trình tại đội địa chất Vinh, Nghệ An. Tại đây anh em được thực hành thao tác trên máy tại thực địa, lấy mẫu đất đá, được học cách xử lý sự cố□ thời gian trọn 2 tháng. Số anh em này được biên chế vào Đại đội 4 khảo sát địa chất, Tiểu đoàn 976.

Ngoài ra, Đại đội 6, theo nghiệp vụ được phân công đã tổ chức đào tạo cho 16 chiến sỹ điều tra thuỷ văn, 10 đồng chí học tập quan trắc khí tượng tại Viện Kỹ thuật Giao thông và thực tập quan trắc khí tượng thuỷ văn tại trạm hải văn Cửa Việt.

- Trung đội trinh sát và rà phá bom mìn,

Nguyễn Văn Liêm và Cao Đình Hoà đã chỉ huy trung đội dò mìn và gỡ mìn đoạn Chơn Thành đi Bến Cát để xe pháo của ta tiến vào giải phóng Sài Gòn trong chiến dịch Hồ Chí Minh.

3. Phòng Thiết kế:

Theo chức năng và quy định cụ thể, nhiệm vụ được phân công cho các tổ nghiệp vụ kỹ thuật như sau:

- Tổ tuyển

Kiểm tra hồ sơ đã thiết kế tại hiện trường của các đại đội, chỉnh lý yếu tố chưa phù hợp với quy trình, quy phạm, thiết kế lại đường đồ đảm bảo khối lượng hợp lý. Nhiệm vụ thiết kế cống cũng được giao cho tổ tuyển□ tổ tuyển phối hợp với bộ phận địa chất thuộc tổ địa chất thuỷ văn xác định cấp đất đá, tính toán chính xác khối lượng đất, đá theo từng km đường, lập dự toán nhân công trên toàn tuyến. Hồ sơ thiết kế và dự toán được chuyển cho phòng kế hoạch, tham mưu cho Cục giao nhiệm vụ cho đơn vị thi công. Khối lượng công việc ngày càng nhiều, đòi hỏi cả tổ có sự nỗ lực phấn đấu cao làm ngày làm đêm để đáp ứng được yêu cầu.

Từ nhiệm vụ đòi hỏi cấp bách, vấn đề được đặt ra là phải phát huy sáng kiến cải tiến kỹ thuật, phải chuyên môn hoá một số công việc để đẩy nhanh năng suất lao động.

Qua một thời gian ngắn, tìm tòi nghiên cứu, các thành viên tổ tuyển đã cho ra đời một số bảng, biểu tính sẵn, các bảng định hình cho các loại cống tròn, cống vuông, cống đặt trên sườn dốc□ được áp dụng vào các công tác thiết kế. Sáng kiến thiết kế cống dốc

để giảm bớt khối lượng được nghiên cứu tính toán và đem áp dụng thực nghiệm có hiệu quả.

- Tổ thiết kế cầu

Thiết kế cầu trên đường 14 và thiết kế khôi phục hệ thống cầu trên Đường số 9. Do vật tư, thiết bị thiếu thốn, trình độ kỹ thuật hạn chế, thời gian khẩn trương, khối lượng công việc rất lớn cho nên chủ trương xây dựng cầu thống nhất quy định như sau:

- Mố trụ bằng bê tông, nơi có đá thiết kế mố trụ đá xây.
- Khẩu độ < 20m mặt cầu bê tông, hoặc dầm I các loại.
- Có thể thiết kế dàn cầu beiley (đơn, kép, hoặc ba tầng), hoặc dàn UYKM.
- Thiết kế cầu treo ở một số vị trí đủ điều kiện.
- Khi chưa có điều kiện xây dựng vĩnh cửu thì thiết kế cầu nổi.

Trên Đường số 9 phải thiết kế khôi phục 30 cây cầu đều đã bị chiến tranh phá hoại, dài nhất là cầu Dầu Mầu 47m, cầu Rào Quán dài 32m. Hai cầu này dùng beiley thiết kế mố trụ đá xây. Các cầu khác trên Đường 9 từ Dầu Mầu sang Lào, nhiều cầu thiết kế dầm I các loại (I-300, I-450, I-610). Yêu cầu của cấp trên, Đường số 9 phải khôi phục nhanh, thiết kế đến đâu thi công đến đó. Khối lượng công việc trên Đường số 9 đã hoàn thành vào cuối năm 1974 đầu năm 1975.

Cầu Bến Tắt, Quảng Trị và cầu Bản Đông (Lào) là hai chiếc cầu cáp đầu tiên được thiết kế xây dựng trên đường Trường Sơn, do kỹ sư Phạm Thái Chi và Mai Văn Tâm, tổ thiết kế cầu, có sự hợp tác giúp đỡ của Viện Kỹ thuật Giao thông thiết kế. Cả hai cầu này đều có chung chỉ tiêu kỹ thuật, khổ 4 có hai làn người đi 2×0.75 , vật liệu dây cáp mềm, mặt cầu lát bằng gỗ. Phạm Thái Chi và Mai Văn Tâm đồng thời là cán bộ chỉ đạo thi công cho đến lúc hoàn thành vào mùa khô năm 1974.

Cầu treo Đắc Krông là công trình cầu cáp treo hiện đại khổ 7, kỹ thuật thiết kế tiên tiến do nhóm thiết kế của Trường đại học Xây dựng đảm nhận. Ban giám hiệu nhà trường giao cho phó tiến sĩ Lê Văn Thường trưởng khoa công trình, 2 giáo viên Nguyễn Như Khải và Lê Đình Tâm chủ trì thiết kế. Đây là cơ hội cho các kỹ sư thiết kế cầu của phòng Thiết kế tham gia học tập nâng cao trình độ.

Phó phòng thiết kế Phạm Hải, kỹ sư Phạm Thái Chi, kỹ sư Mai Văn Tâm đã được đào tạo trước đây tại nhà trường, kỹ sư Nguyễn Cứ tốt nghiệp học viện Kỹ thuật Quân sự đều vào Trường Sơn ngay sau khi tốt nghiệp, nay lại được trở lại trường cùng tham gia với tập thể các thầy giáo thiết kế công trình này.

Công trình được bắt đầu thiết kế vào tháng 11 năm 1974 và triển khai thi công ngay. Thầy và trò nhóm kỹ sư thiết kế trực tiếp ngày đêm chỉ đạo theo dõi thi công. Kỹ sư Nguyễn Trọng Thoại, trung đoàn phó Trung đoàn 509 cùng Cục phó Tham mưu Công binh trung tá Dương Đình Tạ luôn có mặt tại hiện trường để chỉ huy chỉ đạo giúp đỡ động viên cán bộ và chiến sỹ hoàn thành nhiệm vụ.

- Các tổ thủy văn địa chất, tổ nền mặt đường,

Trong nhiệm vụ của mình được giao cùng các đơn vị thi công xử lý những đoạn đường đất yếu, tính toán độ dày mặt đường, kiểm tra chất lượng đất đá, chỉ đạo Trung đoàn 515, chuyên xây dựng mặt đường ngay từ lúc bắt đầu thi công.

Vào tháng 10/1973 Bộ Tư lệnh Trường Sơn giao cho Cục Tham mưu Công binh chọn 14 chiến sỹ có trình độ văn hoá cấp III, gửi về Trường Đại học Mỏ địa chất để đào tạo chuyên ngành xét nghiệm phân tích nước và cơ lý đất. Trung đội phó khảo sát Nguyễn Xuân Hồng phụ trách tổ này, đồng thời cũng là học viên.

Sau ba tháng học tập trở về đơn vị đã hình thành hai tổ: tổ phân tích nước do Vũ Minh Roanh làm tổ trưởng và tổ phân tích đất do Nguyễn Xuân Hồng làm tổ trưởng biên chế vào phòng Thiết kế. Tháng 10/1974, phòng Thiết kế nhận thêm tổ cơ lý đất và tổ vật liệu xây dựng được gửi đào tạo tại Viện Kỹ thuật Giao thông Vận tải.

Đội xét nghiệm được thành lập, quản lý sử dụng một phòng thí nghiệm cố định có trang bị khá đầy đủ: lò nung, tủ sấy, máy nén, các thiết bị cân đo chính xác□

Cuối năm 1974, phòng Thiết kế được giao sử dụng một phòng thí nghiệm lưu động bộ trang thiết bị hiện đại dùng cho xét nghiệm thi công công trình. Các trang, thiết bị đặt trên hai xe Hi nô được sản xuất tại Nhật Bản. Đây là một hạng mục nằm trong chương trình viện trợ không hoàn lại của Cu Ba, quà của Chủ tịch Phidel Castro tặng Mặt trận Dân tộc Giải phóng Miền Nam sau chuyến thăm lịch sử vùng giải phóng cuối tháng 11/1973. Các kỹ sư Nguyễn Thắng Lợi, Trần Thế Quán, Lê Công Thanh, đội Xét nghiệm đã đến hiện trường lấy mẫu nước, mẫu đất đá mang về phòng xét nghiệm các chỉ tiêu, cơ, lý, hoá; xác định độ ăn mòn bê tông, cường độ chịu lực các mẫu bê tông phục vụ thi công cầu treo Đắc Krông, cầu Thạnh Mỹ, cầu Xoi, Cầu Khâm Đức□ đã sử dụng cần “ben ken man” trang bị trong xe Hinô thí nghiệm mô đuyên đàn hồi, mô đuyên biến dạng□ phục vụ thi công nền đường cho Trung đoàn 515□

Thời gian hoạt động của đội xét nghiệm phục vụ thi công trên tuyến đường Trường Sơn chưa được bao nhiêu, nhưng nó đã góp phần nâng cao về mặt nhận thức, ý thức của cán bộ, chiến sỹ nhằm bảo đảm chất lượng trong quá trình thi công cầu đường, góp phần chứng minh cho chủ trương “thi công phải chuyên sâu, dây chuyền, liên hoàn, đồng bộ” để đảm bảo chất lượng và tiến bộ của Bộ Tư lệnh là rất đúng đắn.

- **Tổ Can in**

Từ trước cho đến thời điểm này, trong các cơ quan thiết kế của Nhà nước, việc can in vẫn dùng phương pháp thủ công cổ điển dùng “mực tàu” can bằng bút sắt, bút kim giấy bóng can, in ozalit phơi nắng. Bắt đầu tổ phải cử nhân viên học tập tham quan, tự tìm kiếm mua giấy mực, tạo phương tiện. Can, in là khâu cuối cùng trong quá trình khảo sát thực địa và thiết kế tại phòng để thành hồ sơ thiết kế kỹ thuật được nhân lên thành 8 bản theo quy định. Sản phẩm “đầu ra” trong điều kiện thời gian “khách hàng” yêu cầu gấp rút, tổ can in hầu như phải làm ngày làm đêm, rất nhiều đêm phải can bằng đèn dầu hỏa, tranh thủ từng phút từng giờ có nắng trời. Nhiều sáng kiến nảy sinh, năng suất lao động được nâng cao, tài liệu in ấn càng ngày càng đẹp, sáng sủa, chính xác.

III. PHỤC VỤ CHIẾN DỊCH XUÂN 1975

Từ đầu tháng 3 năm 1975, không khí hồ hởi náo nức đón tin vui thắng trận từ chiến trường tại cơ quan Bộ Tư lệnh nói chung, Cục Tham mưu Công binh nói riêng thật sôi động. Chi đoàn Thanh niên Lao động phòng Thiết kế thành lập tổ khai thác tin tức từ đài phát thanh thông báo rộng rãi trên bản tin, trong các cuộc giao ban. Hơn ai hết, những chiến sỹ công binh trên đường Trường Sơn hân hoan phấn khởi đón mừng tin thắng lợi.

Và cũng từ đầu tháng 3, Cục Tham mưu Công binh đã tổ chức các tổ công tác phục vụ chiến dịch.

Cục phó Dương Đình Tạ, theo hướng đường 1 vào nam, cùng đi có Phạm Thái Chi, tổ trưởng tổ thiết kế cầu. Đồng chí Nguyễn Vĩnh, cùng đi có kỹ sư Hoàng Thung, kỹ sư Nguyễn Diệu, sau chiến dịch Ban Mê Thuột thắng lợi đã chuyển từ Đắc Lắc ra Đường số 9 tiếp tục làm nhiệm vụ phục vụ chiến dịch. Từ đó các đồng chí theo đoàn quân giải phóng chỉ đạo các đơn vị công binh khắc phục sửa chữa các hệ thống cầu do địch phá hoại trên Đường số 1 khi rút chạy, phục vụ kịp thời cho đại quân của ta tiến vào giải

phóng hoàn toàn Miền Nam. Kỹ sư Phạm Hải cùng kỹ sư Mai Văn Tâm□ chốt tại cầu Đắc Krông đẩy mạnh tiến độ thi công cầu, đồng thời đảm bảo cầu nổi vừa phục vụ đơn vị thi công, vừa dùng cơ động binh khí kỹ thuật, binh lực qua đường Đông Trường Sơn.

Từ khi Ban Mê Thuột, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế được giải phóng, đại đội Khảo sát 5 được lệnh rút quân phục vụ chiến dịch giải phóng Miền Nam. Đại đội chia làm hai bộ phận: Đ/c Ma Văn Tý chỉ huy một bộ phận theo Quốc lộ 1 trình sát nắm tình hình cầu đường từ Đà Nẵng vào Quy Nhơn, Nha Trang phục vụ các đơn vị đảm bảo giao thông trong hành quân chiến đấu, đại đội phó Nông Quốc Tuấn và chính trị viên Phạm Quốc Sửu dẫn bộ phận còn lại hành quân lên Pleiku tổ chức đăng ký lại đường trong khu vực mới giải phóng. Đại đội đã đăng ký Quốc lộ 21 từ Ban Mê Thuột đến đèo Phượng Hoàng, Quốc lộ 14 từ Đắc Ghênh đi Đức Lập đến Đắc Song, Gia Nghĩa, Kiến Đức, Bù Đăng đi Đồng Xoài, đoạn đèo Lò Xo đi Đắc Pét, Đắc Long, Ngọc Hồi, Quốc lộ 20 từ Gia Nghĩa đi Đắc Xuyên.... Sau đó đội còn đăng ký Đường 9 đoạn từ Lao Bảo đi Mường Phìn; Đường 23 từ Mường Phìn đi Thác Hải về Tùm Lan trên đất Lào.

* *
*

Ngày 20 tháng 10 năm 1976, đại đội Khảo sát 1 công binh được Chủ tịch nước Việt Nam Dân chủ Cộng hoà quyết định phong tặng danh hiệu **“Đơn vị Anh hùng Lực lượng Vũ trang Nhân dân”**, phần thưởng cao quý mà các chiến sỹ khảo sát vinh dự và tự hào đón nhận.

Tại Ô Cách, huyện Gia Lâm, thành phố Hà Nội niềm vui tràn ngập, phấn khởi đến với cán bộ chiến sỹ toàn đơn vị khảo sát thiết kế, đội quân tiên phong đã 10 năm qua cùng nhau gắn bó đoàn kết, khảo sát nên hệ thống đường Trường Sơn thần kỳ 2 vạn ki lô mét chằng chịt 5 trục dọc, 21 trục ngang, có đường hở có đường kín, đường sông, vận chuyển hàng triệu lượt cán bộ chiến sỹ, hàng vạn tấn hàng hoá, binh khí kỹ thuật từ hậu phương ra tiền tuyến làm nên chiến thắng lịch sử của dân tộc, đánh thắng giặc Mỹ xâm lược giành lại thống nhất đất nước.

CHƯƠNG II

VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ TRONG GIAI ĐOẠN XÂY DỰNG VÀ BẢO VỆ TỔ QUỐC XÃ HỘI CHỦ NGHĨA (1975 - 1985)

Quộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước của nhân dân ta đã giành được thắng lợi hoàn toàn, Miền Nam đã được giải phóng, hai miền đất nước đã thống nhất. Bộ đội Trường Sơn bước vào thời kỳ thực hiện hai nhiệm vụ chiến lược của Đảng trong thời kỳ mới xây dựng và bảo vệ tổ quốc.

Nghị quyết tháng 5 năm 1975 của Đảng ủy Bộ Tư lệnh Trường Sơn xác định rõ nhiệm vụ cụ thể trước mắt của bộ đội Trường Sơn là cùng toàn dân khẩn trương bắt tay vào việc hàn gắn vết thương chiến tranh, góp phần nhanh chóng ổn định kinh tế đất nước. Nhiệm vụ chủ yếu trước mắt là đứng chân giữ vững, củng cố địa bàn Tây Nguyên, tiếp tục xây dựng đường Đông Trường Sơn..

Lực lượng Khảo sát Thiết kế Trường Sơn lại tiếp tục bắt tay vào nhận nhiệm vụ mới. Một đợt sinh hoạt chính trị quán triệt tình hình nhiệm vụ, xây dựng quyết tâm đến từng cán bộ chiến sỹ, gạt bỏ tư tưởng muốn nghỉ ngơi, sum họp cùng gia đình sau những năm dài triền miên xa cách, nhắc nhở nhau vượt lên những cám dỗ đời thường, đặc biệt là lối sống xa hoa, thực dụng thời Mỹ, Ngụy để lại ở Miền Nam những năm đầu, tháng đầu lúc mới giải phóng đất nước. Cán bộ chiến sỹ khảo sát thiết kế vẫn đứng chân trên địa bàn cũ động viên yên tâm nhận nhiệm vụ mới.

CHƯƠNG I

NHIỆM VỤ ĐƠN VỊ KHẢO SÁT THIẾT KẾ TRƯỜNG SƠN TRONG THỜI KỲ CÓ CHIẾN SỰ Ở BIÊN GIỚI TÂY NAM VÀ BIÊN GIỚI PHÍA BẮC (1975 - 1979)

A. TRIỂN KHAI NHIỆM VỤ THỊ SÁT VÀ KHẢO SÁT ĐƯỜNG BIÊN GIỚI TÂY NAM

Bộ Tổng Tham mưu giao nhiệm vụ cho Bộ Tư lệnh Trường Sơn triển khai việc mở đường cơ động dọc biên giới Tây Nam từ Tà Xêng (vùng ba biên giới Lào, Việt Nam, Cam Pu Chia) đến Hà Tiên có chiều dài khoảng 1.200 ki lô mét. Tháng 6/1975, Phó Tư lệnh Phan Khắc Hy trực tiếp giao nhiệm vụ cho trưởng phòng Thiết kế Hoàng Ngọc Châu làm trưởng đoàn và tiểu đoàn phó 976 Đỗ Văn Ư làm phó đoàn vào làm việc với Bộ Tư lệnh B2 để triển khai nhiệm vụ này.

Sau hai ngày hành quân, ngày 24/6/1975 đồng chí Hoàng Ngọc Châu bị thương do tai nạn ô tô tại Phù Cát tỉnh Bình Định. Đồng chí đã được đưa đi cấp cứu tại bệnh viện Quy Nhơn và phải trở lại tuyến sau. Đồng chí Đỗ Văn Ư thay thế làm trưởng đoàn, tiếp tục làm nhiệm vụ.

Đại đội Khảo sát 1 đang làm nhiệm vụ khảo sát nâng cấp Đường 14 từ Cầu Xoi, Thạnh Mỹ đến Hà Nha, Đại Lộc tỉnh Quảng Nam thì có lệnh tập trung quân về Hà Nha chờ nhiệm vụ mới. Hoàn chỉnh gấp tài liệu đã thực hiện, một bộ phận giao tuyến, tài liệu thiết kế cho thiếu tá Nguyễn Nhâm, trung đoàn trưởng Trung đoàn 34, đại úy Nguyễn

Hóa phó phòng thi công Cục Tham mưu Công binh triển khai thi công. Một bộ phận tập trung gói gọn tài liệu gửi về tiểu đoàn đang ở nam Bến Hải.

Đại đội Khảo sát 1 thuộc Tiểu đoàn 976 và nhiều cán bộ phòng Thiết kế lại được lệnh lên đường. Ba lô, tăng võng, súng AK khoác trên vai, tiếp tục hành quân về hướng tây nam Tổ quốc, đến biên giới Cầm Pu Chia.

Đại đội 1 được củng cố, tổ chức lại với phương châm gọn nhẹ. Chỉ huy đại đội: Đại đội trưởng Nguyễn Đình Hải, chính trị viên Nguyễn Đức Thảo, đại đội phó Quản Khắc Thư. Đại đội được biên chế thành 2 trung đội: đ/c Mai chỉ huy Trung đội 1 và đ/c Tín phụ trách Trung đội 2. Đại đội được biên chế 2 máy 15W làm phương tiện thông tin liên lạc, phục vụ cho nhiệm vụ mới.

Đại đội đóng quân tại nhà anh Ba Chia, cán bộ an ninh Khu 6, ấp Long Chi trên Đường 22, phía nam thị xã Tây Ninh 8 ki lô mét. Sống trong khu vực vùng mới giải phóng, tâm tình cởi mở mới thấy dân Miền Nam khao khát độc lập tự do. Những ngày nay Đại đội 1 tổ chức đại hội chi bộ, chi đoàn, xây dựng kế hoạch để chuẩn bị nhận nhiệm vụ mới.

Triển khai nhiệm vụ dọc trên đường biên giới tây nam đang còn nhiều điều phức tạp, Bộ Tư lệnh cử Cục phó Cục Tham mưu Công binh, trung tá Hoàng Đình Luyện, đến Bộ Tham mưu, cục Hậu cần Miền, Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh Tây Ninh phối hợp công tác. Cùng đi có các đ/c Đỗ Văn Ủ, Đỗ Ngọc Ẩn, Huỳnh Bá Sâm, Nguyễn Xuân Phương, Nguyễn Tất Lượng. Tiếp đó bộ phận này đến làm việc với tiểu đoàn Trinh sát 27 thuộc Sư đoàn 5 để hợp đồng chiến đấu. Sư đoàn 5 cử 1 trung đội có 1 cán bộ tiểu đoàn, 1 cán bộ đại đội phối thuộc làm nhiệm vụ. Trung đội này được giao phối thuộc đến hết tháng 8/1975, được trang bị 1 máy thông tin DV71 hàng ngày liên lạc về tiền phương Tiểu đoàn 976 tại Tây Ninh.

Kết quả đã thị sát thông tuyến từ Lộc Ninh đến Hà Tiên dài 702 km. Cụ thể:

- Từ Lộc Ninh đi Sa Mát dài 152 km,
- Sa Mát đi Mỏ Vẹt dài 200 km,
- Mỏ Vẹt đi Hồng Ngự dài 160 km
- và Hồng Ngự đi Hà Tiên dài 190 km.

Bước thị sát có nhiều điều đặc biệt; khi đi bộ, khi đi thuyền máy, có đoạn sát biên giới, quan sát được các hoạt động của lính Cầm Pu Chia.

Đại đội khảo sát 1 đã khảo sát bước định tuyến, thiết kế kỹ thuật được 50 km gồm:

- đoạn cửa khẩu Sa Mát đến Ta Đạt dài 12 km,
- Sa Mát đi Tân Hội dài 8km, Lò Gò đi Prek Bâu dài 12 km,
- và Lò Gò đi bến Trung Dân dài 18 km.

Cuối tháng 10/1975, do tình hình mới nên Đại đội 1 tạm thời kết thúc nhiệm vụ. Tài liệu đã thu thập được lập thành 3 bộ hồ sơ báo cáo đ/c Lê Ngọc Hiền tiền phương Bộ Tổng Tham mưu, đ/c Ung Răng tiền phương Bộ Tư lệnh Công binh và đ/c Hoàng Đình Luyện tiền phương Cục Tham mưu Công binh Trường Sơn.

Đầu năm 1976 theo nghị quyết của Quân uỷ TW, Bộ Quốc phòng thống nhất bộ đội Trường Sơn với Bộ Tư lệnh Công binh thành Bộ Tư lệnh Công trình.

Trung tướng Đồng Sỹ Nguyên, Tư lệnh bộ đội Trường Sơn được cử làm Tư lệnh kiêm chính uỷ Bộ Tư lệnh Công trình.

Ngày 17/3/1976 Bộ Chính trị Ban Chấp hành Trung ương Đảng họp nhận định tình hình Châu Á Thái Bình Dương còn có thể xảy ra những diễn biến phức tạp, nên chủ

trương giữ nguyên lực lượng quân đội thường trực và sử dụng 1 lực lượng tham gia xây dựng kinh tế.

Ngày 5 tháng 4 năm 1976 Bộ Quốc phòng ra quyết định thành lập Tổng cục Xây dựng kinh tế thay Bộ Tư lệnh Công trình. Các đơn vị thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân, Binh chủng Thông tin và Quân khu 4 được điều trở về các quân binh chủng chuyên ngành, lực lượng vận tải về Tổng cục Hậu cần. Bộ đội Trường Sơn còn lại, đông nhất là lực lượng công binh đều chuyển vào lực lượng chuyên xây dựng kinh tế của quân đội, trực thuộc Tổng Cục Xây dựng kinh tế.

Bộ Tư lệnh Công binh trở lại làm nhiệm vụ sẵn sàng chiến đấu.

Để thực hiện nhiệm vụ, trong toàn quân một hệ thống chỉ huy lãnh đạo chuyên môn nghiệp vụ làm kinh tế tại các Quân khu, Quân chủng, Binh chủng các Sư đoàn, Lữ đoàn, Trung đoàn được hình thành. Bộ đội làm kinh tế được bố trí đứng chân trên khắp các địa bàn toàn quốc theo thể trận quốc phòng toàn dân, sẵn sàng chuyển nhiệm vụ chiến đấu khi cần thiết.

Cùng với sự phát triển lực lượng, Tổng cục Xây dựng kinh tế triển khai hệ thống các đơn vị sản xuất vật liệu quy mô vừa và nhỏ từ Bắc vào Nam đảm bảo nhu cầu thiết yếu ban đầu cho quân đội tự xây dựng doanh trại và kho tàng.

Các Sư đoàn, Trung đoàn Công binh Trường Sơn nhiều năm gắn bó với Trường Sơn tiếp tục xây dựng cơ bản đường chiến lược Đông Trường Sơn, được giao tham gia xây dựng thuỷ lợi, thuỷ điện, đường giao thông trên các địa bàn chiến lược quan trọng của đất nước.

B. TỔ CHỨC ĐƠN VỊ KHẢO SÁT THIẾT KẾ GIAI ĐOẠN 1976 - 1979

Ngành khảo sát thiết kế phải đáp ứng được nhiệm vụ to lớn, nhiều lãnh vực mà Bộ Quốc phòng giao cho Tổng cục Xây dựng kinh tế đã xác định trên.

I. VIỆN THIẾT KẾ, TỔNG CỤC XÂY DỰNG KINH TẾ, BỘ QUỐC PHÒNG.

Ngày 5 tháng 6 năm 1976 Viện Thiết kế thuộc Tổng cục Xây dựng kinh tế được thành lập. Viện có nhiệm vụ lập các đồ án thiết kế các công trình cầu đường, thiết kế xây dựng nhà ở doanh trại, quy hoạch thiết kế các khu mỏ vật liệu xây dựng cho toàn quân..chaak

Đại tá Đào Hữu Liêu, phó Chủ nhiệm Tổng cục kiêm chức Viện trưởng Viện Thiết kế. Thượng tá Ngọc Sơn làm chính uỷ, Thượng tá Hoàng Đình Luyến là phó Viện trưởng. Cơ quan Viện đóng quân tại khu phố Nam Đông, quận Đống Đa, thành phố Hà Nội.

Ban đầu để hình thành Viện, Bộ Quốc phòng điều động các lực lượng sau đây:

- Phòng Khảo sát Thiết kế của Cục Kiến thiết cơ bản Tổng cục Hậu cần.
- Lực lượng Khảo sát Thiết kế, cục Tham mưu Công binh Bộ Tư lệnh Trường Sơn.
- Lực lượng Khảo sát Thiết kế Bộ Tư lệnh Công binh.

Tiểu đoàn Khảo sát 976 thuộc cục Tham mưu Công binh Bộ Tư lệnh Trường Sơn được biên chế vào Viện, các đại đội vẫn đứng chân trên các địa bàn cũ thực hiện các nhiệm vụ đang triển khai.

Tổng cục giao cho phó Viện trưởng, thượng tá Hoàng Đình Luyến theo dõi chỉ đạo trực tiếp lực lượng khảo sát thiết kế Trường Sơn, đang triển khai rộng khắp các vùng trọng yếu ở biên giới Tây Nam, từ Quảng Bình vào Tây Nguyên.

1. Phòng Thiết kế Cầu đường thuộc Viện Thiết kế tổng hợp.

Phòng Thiết kế Cục Tham mưu Công binh, Bộ Tư lệnh Trường Sơn trở thành Phòng Thiết kế Cầu Đường thuộc Viện Thiết kế tổng hợp, Tổng cục Xây dựng kinh tế.

Đại úy Nguyễn Vĩnh được bổ nhiệm làm trưởng phòng.

Phòng được tổ chức thành 5 tổ gồm:

- Tổ Thiết kế Đường, tổ trưởng Dương Chấn Vượng
- Tổ Thiết kế Cầu, tổ trưởng Phạm Thái Chi
- Tổ Thủy văn, tổ trưởng Nguyễn Thái Tĩnh
- Tổ Can in, tổ trưởng Trần Trọng Thảo

Các kỹ sư địa chất thuộc phòng Thiết kế cục Tham mưu Công binh Bộ Tư lệnh Trường Sơn được biên chế vào phòng Địa chất của Viện.

2. Tiểu đoàn Khảo sát 976

Thượng úy Trần Văn Cư làm tiểu đoàn trưởng, thượng úy Trần Văn Sắc làm chính trị viên. Tiểu đoàn được biên chế 5 đại đội và Tiểu đoàn bộ:

- Đại đội Khảo sát 1, đại đội trưởng Nguyễn Đình Hải, chính trị viên Nguyễn Thám.
- Đại đội Khảo sát 2, đại đội trưởng Nguyễn Châu, đại đội phó Cao Đình Hòa
- Đại đội Khảo sát 3, Đại đội trưởng Lương Ngọc Tường, chính trị viên Trịnh Đức An
- Đại đội Khảo sát 4, Đại đội trưởng Nguyễn Thái Lộc, đại đội phó Nguyễn Đức Liêm
- Đại đội Khảo sát 5: Đại đội trưởng Tân Tiến, chính trị viên Lê Cao Chất.

3. Kết quả khảo sát thiết kế cầu đường đã đạt được năm 1976:

Hòa bình đã lập lại, yêu cầu đoàn tụ yên vui xây dựng lại kinh tế gia đình, yêu cầu được học tập đào tạo kỹ thuật chuyên môn nâng cao trình độ, là đòi hỏi chính đáng. Chưa được giải quyết, ít nhiều đều ảnh hưởng đến tư tưởng của cán bộ chiến sỹ khảo sát thiết kế Trường Sơn đã có thời gian dài hàng chục năm chịu đựng gian khổ hy sinh xương máu. Lại tiếp tục nhiệm vụ nơi rừng núi, điều đó là trọng tâm không nhỏ đòi hỏi sự lãnh đạo chính trị tư tưởng chặt chẽ của các cấp Đảng và chỉ huy đơn vị.

Thời gian này, ngày 24/10/1976, lực lượng Khảo sát Trường Sơn được tuyên dương Anh hùng Lực lượng Vũ trang, đánh giá thành tích chiến đấu và phục vụ chiến đấu trên chiến trường Trường Sơn là niềm vui lớn động viên tinh thần cán bộ chiến sỹ để đơn vị hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ năm 1976.

Kết quả khảo sát thiết kế cầu đường năm 1976 như sau:

+ Khảo sát thiết kế đường Trường Sơn 201 km.

- Đoạn Zìn Zìn — U Bò dài 30 km thuộc tỉnh Quảng Bình, Đại đội 2 khảo sát, Sư đoàn 384 thi công.
- Đoạn Giàng - Thanh Mỹ dài 11 km thuộc tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng Đại đội 4 khảo sát, Sư đoàn 472 thi công
- Đoạn Đức Lập - Gia Nghĩa dài 64 km thuộc tỉnh Buôn Mê Thuột, đại đội 5 khảo sát, Sư đoàn 470 thi công
- Đoạn Kiến Đức - Bù Đăng tỉnh Đắk Lắk, Đại đội 3 khảo sát, Sư đoàn 470 thi công.

+ Thiết kế cầu, trên tuyến Trường Sơn = 173 m, Đại đội 3 khảo sát gồm:

- Trên đoạn Hướng Hoá - Làng Miệt = 24 m
- Bù Đăng - Đồng Xoài 50 m.
- Cầu Hà Lan = 12 m
- Cầu Thuần Mẫn = 24 m
- Cầu Ia Leo = 63m

+ 280m tường chắn từ Đường 9 đến Li Tông.

+ Khảo sát khôi phục 20 km đường 9 đoạn thuộc tỉnh Quảng Trị

II. PHÂN VIỆN THIẾT KẾ TRỰC THUỘC CỤC CẦU ĐƯỜNG, TỔNG CỤC XÂY DỰNG KINH TẾ:

Nhằm chuyên môn hóa các ngành xây dựng, từ tháng 3 năm 1977 Tổng cục Xây dựng kinh tế tổ chức lại Viện Thiết kế, tách phòng Cầu đường (do đ/c Nguyễn Vĩnh làm trưởng phòng) và các đơn vị khảo sát cầu đường (Tiểu đoàn 976) tổ chức thành Phân viện Khảo sát Thiết kế trực thuộc Cục Cầu đường, Tổng cục Xây dựng kinh tế.

Cơ quan phân viện về đóng quân tại Thọ Vực, thuộc xã Yên Nghĩa, huyện Hoài Đức cùng khu vực với Cục Cầu đường để tiện quan hệ công tác, các đơn vị khảo sát vẫn giữ nguyên vị trí, làm nhiệm vụ trên tuyến đường Trường Sơn.

Phân viện có các chức năng:

- + Khảo sát thiết kế đường ô tô
- + Khảo sát thiết kế nhà xưởng
- + Tham gia chỉ đạo thi công các công trình đã thiết kế.

Thượng tá Hoàng Đình Luyến được cử giữ chức phó Cục trưởng Cục Cầu đường kiêm Phân Viện trưởng Khảo sát Thiết kế. Công tác Đảng công tác chính trị, hậu cần đời sống do Cục Cầu đường đảm nhiệm.

Tuy nhiên, với sự phát triển chung của lực lượng bộ đội tham gia xây dựng kinh tế đa ngành, đa nghề, đòi hỏi cần phải có một đơn vị khảo sát thiết kế có đủ năng lực, có tư cách pháp nhân đủ điều kiện làm việc, giao dịch với các đơn vị các ngành trong và ngoài quân đội. Vì vậy, Tổng cục Xây dựng kinh tế, Cục Cầu đường đã nghiên cứu và quyết định phương án tổ chức lại đơn vị đảm nhiệm công tác khảo sát thiết kế cho hợp lý hơn.

III. VIỆN THIẾT KẾ TỔNG HỢP TRỰC THUỘC TỔNG CỤC XÂY DỰNG KINH TẾ:

Tháng 11/1977 Viện Thiết kế Tổng hợp được thành lập theo quyết định số 937/A ngày 12/9/1977. Lực lượng nòng cốt là các cán bộ, chiến sỹ bộ đội Trường Sơn đã có nhiều kinh nghiệm công tác, gắn bó với đường Hồ Chí Minh - đường Trường Sơn trong những năm kháng chiến chống Mỹ cứu nước. Tập thể này, được bổ sung nhiều cán bộ kỹ thuật các ngành chuyên môn cần thiết, có sự thống nhất chỉ huy lãnh đạo hiểu rõ được công việc chuyên môn, chăm lo quyền lợi chính trị, đời sống vật chất, tinh thần, bồi dưỡng nghiệp vụ nâng cao năng lực công tác cho bộ đội.

Để đảm bảo nhiệm vụ của Quân đội trong giai đoạn mới, phải kết hợp kinh tế với quốc phòng, phải luôn luôn sẵn sàng chiến đấu, Nhà nước và Bộ Quốc phòng giao cho Tổng cục Xây dựng kinh tế nhiều nhiệm vụ kinh tế khác nhau trải dài trên địa bàn rộng lớn. Để đảm bảo sự lãnh đạo, chỉ huy kịp thời Bộ quyết định thành lập Binh đoàn 12, Binh đoàn 14 trực thuộc Tổng cục làm nhiệm vụ xây dựng kinh tế.

Đôi hình của Binh đoàn 12 gồm các sư đoàn 470, 471, 472, 391, 565, 384 và các trung đoàn 99, 509, 7, 532, 35. Các đơn vị trực thuộc Binh đoàn 12 chính là các đơn vị Bộ đội Trường Sơn thành lập qua các thời kỳ, trước đây là những đơn vị đã sống, chiến đấu, mở đường phục vụ chiến đấu trên chiến trường Trường Sơn. Nhiệm vụ của Binh đoàn 12 là tiếp tục xây dựng đường Đông Trường Sơn theo tiêu chuẩn đường cấp 4 miền núi như Nhà nước đã giao, góp phần xây dựng bảo vệ Tây Nguyên, căn cứ địa cách mạng, địa bàn chiến lược vô cùng quan trọng của đất nước Chỉ huy sở của Binh đoàn đặt tại thị xã Pleiku, Tây Nguyên.

Binh đoàn 14 gồm các Sư đoàn 473, Sư đoàn 15, Sư đoàn 331, Trung đoàn 566. Nhiệm vụ của Binh đoàn 14 được giao là xây dựng các công trình thủy lợi trên đồng bằng Nam Bộ:

- Sư đoàn 473 xây dựng thủy lợi Dầu Tiếng tại Tây Ninh,
- Sư đoàn 15 công trình kênh H9 tứ giác Long Xuyên,
- Sư đoàn 331 xây dựng kênh Vĩnh Tế;

- Trung đoàn 566 được trang bị xăng hút bùn phối hợp hoạt động trên cả 3 công trình. Đây cũng là những đơn vị thiện chiến đa số đã từng xây dựng các công trình có chất lượng nằm xưa trên Trường Sơn. Chỉ huy sở Binh đoàn 14 đặt tại thành phố Hồ Chí Minh.

Cuối tháng 11 năm 1977, để giúp các Binh đoàn 12 và Binh đoàn 14 có lực lượng khảo sát thiết kế, đáp ứng được việc tự bảo đảm một số công trình nội bộ, giúp Tư lệnh Binh đoàn qua tài liệu có thể chỉ đạo công tác thi công, Viện Thiết kế Tổng hợp chuyển 13 kỹ sư các loại, các cán bộ kỹ thuật trung cấp, 1 khung tiểu đoàn bộ, 2 đại đội khảo sát tuyến, 2 trung đội khoan và 2 tổ xét nghiệm đủ để thành lập 2 phòng khảo sát thiết kế của 2 Binh đoàn, tổng số 173 đồng chí, chiếm 1/3 quân số kỹ thuật của Viện.

Viện Thiết kế tổng hợp được giao 3 chức năng: sản xuất, tham mưu và nghiên cứu khoa học. Về sản xuất, trong một thời gian ngắn, Viện phải tổ chức đơn vị đủ năng lực về chuyên môn kỹ thuật, về trang thiết bị để đảm bảo đáp ứng được cho hai Binh đoàn làm nhiệm vụ.

Việc Bộ Quốc phòng thành lập Binh đoàn 12, Binh đoàn 14, dưới sự chỉ huy, chỉ đạo trực thuộc Tổng cục Xây dựng kinh tế đã làm tăng thêm hiệu lực chỉ huy, tăng nhân lực, vật lực cho nhiệm vụ kinh tế. Kết hợp kinh tế với quốc phòng là điều kiện để thực hiện nhiều công trình quan trọng của quốc gia và quân đội.

Viện Thiết kế tổng hợp lại thêm đầu mối chỉ đạo ngành dọc và phải phân chia lực lượng theo nhiệm vụ của các đơn vị.

Đến năm 1978, khi có chiến tranh biên giới Tây Nam, phải tạm dừng xây dựng thủy lợi tại đồng bằng Nam Bộ, tháng 1 năm 1979 Binh đoàn 14 giải thể.

Sư đoàn 15 phục vụ chiến đấu giúp Bạt tại Cầm pu chia, Sư đoàn 473 và Trung đoàn 566 hành quân ra Lạng Sơn chiến đấu tại biên giới phía Bắc, sau đó trực thuộc Binh đoàn 12 xây dựng Đường 279. Tiểu đoàn 974 trở về Viện Thiết kế Tổng hợp.

1/ Cơ cấu tổ chức Viện Thiết kế tổng hợp (1977)

Viện Thiết kế tổng hợp chính thức hoạt động theo chức năng nhiệm vụ đã ghi trong quyết định của Chủ nhiệm Tổng cục Xây dựng kinh tế. Lực lượng chính rút ra từ phân viện Khảo sát thiết kế, tách khỏi cục Cầu đường và một số phòng ban từ Tổng Cục Hậu cần, từ Bộ Tư lệnh Công binh, một số kỹ sư thuộc Bộ Thủy lợi được điều động vào quân đội để làm nhiệm vụ chuyên ngành mà quân đội còn thiếu khi được giao làm nhiệm vụ kinh tế.

Cơ quan Viện Thiết kế lúc đầu đóng quân ở Khu B của Tổng cục Xây dựng kinh tế tại Thọ Vực, xã Yên Nghĩa, huyện Hoài Đức cách thị xã Hà Đông 4 km gồm 2 dãy nhà phía trước Cục Cầu đường.

Tổ chức biên chế của Viện ban đầu như sau:

1.1/ Chỉ huy viện :

- Viện trưởng thượng tá Hoàng Đình Luyến Bí thư Đảng ủy,
- Phó Viện trưởng Chính trị trung tá Phan Thanh Nhã

1.2/ Tổ chức các phòng nghiệp vụ kỹ thuật: gồm 8 phòng:

- Phòng Kế hoạch: Đại úy kỹ sư Trần Văn Mậu - Trưởng phòng.
- Phòng Thiết kế đường: trưởng phòng đại úy PTS Nguyễn Quý
- Phòng Thiết kế cầu: trưởng phòng đại úy Kỹ sư Nguyễn Đăng Vi
- Phòng Kỹ thuật: trưởng phòng đại úy Kỹ sư Nguyễn Quang Tôn
- Phòng Dự toán: đại úy Kỹ sư Nguyễn Xuân Hoan, phụ trách phòng

- Phòng Địa chất và Thủy văn: đại úy Kỹ sư Nguyễn Xuân Diệu phó phòng
- Phòng Kiến trúc kết cấu: trưởng phòng đại úy Vũ Đình Mỹ, phó phòng Phạm Lập
- Phòng Mặt bằng năng lượng: Thượng úy kỹ sư Đinh Thành Phương, phụ trách phòng.

Sau này Tổng cục giao cho Viện quản lý thêm phòng Thiết kế phía Nam do đại úy Phan Diệu Cường phụ trách, có 25 nhân viên kỹ thuật lưu dụng của chính quyền Sài Gòn cũ, có sỹ quan cấp úy, cấp tá thời Mỹ, Ngụy có cả sỹ quan văn phòng Phủ Tổng thống chính quyền Việt Nam Cộng hòa. Viện cử thượng úy Nguyễn Văn Bình trợ lý cơ quan chính trị tăng cường, giúp đỡ anh em chống hòa nhập hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

1.3/ Tổ chức các ban: gồm có 4 ban:

- Ban Chính trị: Đại úy Nguyễn Hữu Chí - Trưởng ban
Trung úy Nguyễn Trung Phụng, trợ lý tổ chức
Thượng úy Phạm Công Nhĩ trợ lý tuyên huấn
Thượng úy Nguyễn Văn Bình, trợ lý bảo vệ

Đầu năm 1978 ban Chính trị được nâng thành cấp phòng, đ/c Nguyễn Hữu Chí nghỉ hưu, đại úy Trần Sắc, chính trị viên Tiểu đoàn 976 về giữ chức phó phòng, sau đó, thiếu tá Nguyễn Thành là trưởng phòng. Là đơn vị cơ động, các đơn vị phân tán nhỏ lẻ làm nhiệm vụ nhiều nơi trên địa bàn toàn quốc, công tác lãnh đạo chính trị tư tưởng được chú ý đúng mức, cán bộ, trợ lý chính trị đủ 14 đồng chí theo biên chế, giúp lãnh đạo chỉ huy triển khai công tác Đảng, công tác chính trị.

- Ban Hậu cần: Thượng úy Vũ Đình Hộ - Trưởng ban
- Ban Tài vụ: Đại úy Đặng Trần Môn - trưởng ban
- Ban Vật tư: Thượng úy, AHLLVT Nguyễn Ngọc Quỳnh - Trưởng ban
Nguyễn Đức Thuỳ - phó ban.

1.4/ Tổ chức các đội:

gồm có 2 đội

- Đội xe: Quân số 33 đồng chí
Thượng úy Nguyễn Minh Tảo chính trị viên,
Trung úy Vũ Tiến Trường, chính trị viên phó
Đội phó thượng úy Bùi Văn Bích đội phó.
Sau đó thượng úy Nguyễn Tăng Lập là đội trưởng.
- **Đội xét nghiệm:** Đội trưởng Trung úy kỹ sư Nguyễn Văn Thế

1.5/ Các tiểu đoàn trực thuộc:

gồm 3 tiểu đoàn

a/ Tiểu đoàn 976 khảo sát : quân số 156

Biên chế tiểu đoàn bộ và 4 đại đội khảo sát (1, 2, 3, 4)
Tiểu đoàn trưởng thượng úy kỹ sư Nguyễn Văn Đức
Chính trị viên tiểu đoàn thượng úy Vũ Xuân Oai
Tiểu đoàn phó kỹ thuật thượng úy kỹ sư Ma Văn Tý.
Đảng bộ bộ phận có 5 chi bộ (tiểu đoàn bộ, C1, C2, C3, C4)
Tiểu đoàn đóng quân nhờ nhà dân tại xã Hồng Dương, Ứng Hoà, tỉnh Hà Tây.

b/ Tiểu đoàn 978 khoan thăm dò địa chất: Quân số 173

Biên chế tiểu đoàn bộ và 3 đại đội (5,6,7)
Thượng úy Võ Hoà tiểu đoàn trưởng
Đại úy Trần Sắc chính trị viên tiểu đoàn

Thượng úy Kỹ sư Hoàng Văn Thung tiểu đoàn phó
 Thượng úy kỹ sư Nguyễn Kiềm tiểu đoàn phó kỹ thuật.
 Đảng bộ bộ phận, có 4 chi bộ, gồm (Tiểu đoàn bộ, C5 ; C6 ; C7).
 Đóng quân nhờ nhà dân tại xã Tây Tựu, huyện Từ Liêm, Hà Nội
c/ Tiểu đoàn 878 huấn luyện : Quân số 124

Biên chế 1 tiểu đoàn bộ, 2 đại đội huấn luyện C8, C9
 Đại úy Văn Đình Lộc tiểu đoàn trưởng
 Thượng úy Nguyễn Xuân Phụng chính trị viên
 Thượng úy Kỹ sư Nguyễn Bách Khoa tiểu đoàn phó
 Đảng bộ bộ phận có 3 chi bộ (tiểu đoàn bộ, C8, C9).
 Đóng quân ở doanh trại Đại Mỗ, huyện Từ Liêm, Hà Nội

Cuối tháng 11 năm 1977, để giúp các Binh đoàn 12 và Binh đoàn 14 có lực lượng khảo sát thiết kế, đáp ứng được việc tự bảo đảm một số công trình nội bộ, giúp Tư lệnh Binh đoàn qua tài liệu có thể chỉ đạo công tác thi công, Viện Thiết kế Tổng hợp chuyển 13 kỹ sư các loại, các cán bộ kỹ thuật trung cấp, 1 khung tiểu đoàn bộ, 2 đại đội khảo sát tuyến, 2 trung đội khoan và 2 tổ xét nghiệm đủ để thành lập 2 phòng khảo sát thiết kế của 2 Binh đoàn, tổng số 173 đồng chí, chiếm 1/3 quân số kỹ thuật của Viện.

1. 6. Vật tư trang thiết bị phục vụ công tác khảo sát thiết kế;

Năm 1974, phòng Thiết kế, tiểu đoàn Khảo sát 976 trong đội hình Cục Tham mưu Công binh, cùng các cơ quan Bộ Tư lệnh Trường Sơn từ Lệ Thủy, Quảng Bình chuyển vào đóng quân tại Hải Cự, bờ nam sông Bến Hải. Tại đây, khi được giao thực hiện dự án thiết kế đường Đông Trường Sơn có cấp hạng, theo tiêu chuẩn quốc gia, Cục Tham mưu Công binh đã làm việc với Bộ Giao thông vận tải mua các máy móc đo đạc. Với tinh thần ưu tiên cho chiến trường Bộ đã cung cấp cho nhiều máy đo đạc tốt nhất trong thời kỳ đó: máy thủy bình, máy kinh vĩ, máy đo diện tích, máy xác định tọa độ $\square$, cũng từ các loại máy đó từ năm 1973 đến năm 1975, lực lượng khảo sát thiết kế Trường Sơn có điều kiện khảo sát thiết kế cung cấp hồ sơ cho nhiều Sư đoàn, Trung đoàn thi công tuyến đường trải dọc từ Tróc Quảng Bình vào tận Tây Nguyên.

Năm 1976, Phòng Thiết kế và Tiểu đoàn khảo sát 976 khi chuyển về Tổng cục Xây dựng kinh tế đều mang theo các trang thiết bị đó để sử dụng. Ngoài hàng trăm máy kinh vĩ, thủy chuẩn những máy đo đạc thông thường, còn có:

- 6 máy khoan thăm dò địa chất XJ 100, UGB.50

Phòng thí nghiệm lưu động đặt trên 2 xe Hi Nô do Chủ tịch Cu Ba Fidel Castro tặng trong thiết bị đồng bộ xây dựng công trình.

- Phòng thí nghiệm cố định.
- Ngoài ra, còn có 6 xe ô tô chở trang thiết bị khoan và
- 5 xe ô tô tải các loại

Phòng thí nghiệm lưu động đặt trên 2 xe Hi Nô, phát huy rất hiệu quả. Bộ trang thiết bị xét nghiệm lưu động này, có thể đo độ bằng phẳng của mặt đường, của sân bay khi thi công xong, có cần Ben ken man đo biến dạng nền mặt đường... Trong thời điểm này ngành giao thông vận tải và các ngành xây dựng chưa được trang bị loại xe thí nghiệm hiện đại này. Bộ Giao thông đã nhiều lần ký hợp đồng thí nghiệm lưu động tại công trường mặt đường bê tông nhựa, hoặc thí nghiệm lấy cường độ mặt đường cũ để xác định chiều dày mặt đường mới, đo độ bằng phẳng của sân bay.....

Từ năm 1976 trở về trước, đơn vị tổ chức in tài liệu bằng phương pháp in Ô gia lít thủ công nên rất chậm, đồng thời lại bị phụ thuộc vào thời tiết, nếu gặp thời tiết xấu, bất

khả kháng, không có ánh sáng mặt trời, việc cung cấp tài liệu thiết kế cho đơn vị thi công không kịp thời, chậm trễ ảnh hưởng đến kế hoạch của các đơn vị. Đến năm 1977, Viện trang bị 2 máy in Ô gia lít chạy bằng điện nên không bị phụ thuộc vào thời tiết nữa, tốc độ in nhanh nên cung cấp hồ sơ thiết kế cho các đơn vị thi công kịp thời hơn. Tuy nhiên thời gian này điện lưới của Nhà nước chưa ổn định, nên vẫn phải trang bị thêm máy nổ.

Chủ trương thành lập Viện Thiết kế tổng hợp đã đáp ứng kịp thời yêu cầu nhiệm vụ của đơn vị. Trong giai đoạn mới của cách mạng nước ta phải khẩn trương phục hồi lại kinh tế, hàn gắn mất mát trong chiến tranh. Đất nước hiện nay chưa thật yên bình, còn nhiều lực lượng thù địch chống đối phá hoại, quân đội đang phải duy trì lực lượng thường trực kết hợp xây dựng kinh tế. Việc tổ chức hai Binh đoàn 12 và 14 chuyên ngành xây dựng cơ bản, được biên chế nhiều sư đoàn, nhiều trung đoàn, các Quân khu, Quân Binh chủng đều có tổ chức lực lượng xây dựng kinh tế tại chỗ đòi hỏi ngành khảo sát thiết kế phải tổ chức lại cho phù hợp. Việc thành lập Viện Thiết kế tổng hợp là một mốc quan trọng đánh dấu sự trưởng thành của lực lượng khảo sát thiết kế Trường Sơn cả về đội ngũ cán bộ, chiến sĩ và quy mô tổ chức.

Ngay từ khi lực lượng được tập trung trong một đơn vị thống nhất, Viện đã nhanh chóng ổn định tổ chức, đồng thời lãnh đạo hoàn thành tốt nhiệm vụ mà cấp trên giao. Điều đó đã tạo nên truyền thống tốt đẹp của lực lượng khảo sát thiết kế Trường Sơn trong thời kỳ mới, thời kỳ hòa bình xây dựng và bảo vệ đất nước.

2/ Tổ chức Đảng:

Cùng với sự điều động cán bộ chỉ huy các cấp nhằm ổn định tổ chức sắp xếp lực lượng khảo sát thiết kế theo chuyên ngành, bằng quyết định số 256/QN ngày 20/12/1977, Đảng uỷ Tổng cục quyết định thành lập Đảng bộ Viện Thiết kế Tổng hợp, chỉ định 5 đảng uỷ viên.

Đảng bộ Viện là đảng bộ 3 cấp, cho phép đảng uỷ Viện quyết định thành lập các đảng uỷ tiểu đoàn trực thuộc.

+ Bí thư Đảng uỷ Viện là đ/c Hoàng Đình Luyện

+ Uỷ viên thường vụ đ/c Nguyễn Hữu Trí - Chủ nhiệm chính trị và đ/c Trần Văn Mậu trưởng phòng kế hoạch.

+ Đảng uỷ viên đ/c Trần Sắc - phòng chính trị và đ/c Nguyễn Quý, trưởng phòng Thiết kế Đường .

3. Kết quả công tác KSTK năm 1977:

Năm 1977 là năm có nhiều biến động về tổ chức, nhưng Viện cũng đạt được nhiều kết quả cụ thể:

a. Khảo sát thiết kế đường:

- Đoạn Zin Zin — U Bò: 24 km Sư đoàn 384 thi công.
- Tuyến 101: 4 km Sư đoàn 384 thi công.
- Đoạn Tư Minh — Sơn Thành: 96 km, Sư đoàn 384 thi công
- Đường mở đá Kẽm Hem: 7 km đơn vị Cục Sản xuất vật liệu.
- Đường Thọ Vực: 1,9 km Cục Hậu cần TC XDKT

b. Khảo sát Thiết kế Cầu:

406,9m cầu, khoan 3.331mét địa chất

- + Đoạn Tân Kỳ - Khe Gát — E15 thi công.
- Cầu Văn Thanh = 24m
- Cầu Khe Trù = 12m

- +Đoạn Bông Kho — Pe Ker, Trung đoàn 99 thi công.
- Cầu Km 96 = 45,1m
- Cầu Km 97 = 45,1m
- Cầu Km 98 = 25m
- Cầu Km 108 + 200 = 25m
- + Đoạn Cầu Xoi — Khâm Đức, Trung đoàn..... thi công:
- Cầu 307 dài 51,7m
- Cầu Ba Tang dài 31,3m.
- Cầu Khe Dung 35m
- Cầu km 47 dài 27m
- + . Đoạn Bù Đăng - Đồng Xoài đơn vị thi công F470,
- cầu số 2 = 41,5m,
- cầu số 11 dài 24,7m
- + Tường chắn:
- đoạn Đắc Krông — Pê Kê = 471m²
- + Quy hoạch mỏ đá Kẽm Hem Cục Sản xuất vật liệu

IV. Củng cố sự lãnh đạo của Đảng ủy, Chỉ huy Viện.

1. Củng cố đơn vị tương xứng với tên gọi Viện Thiết kế tổng hợp

Đầu năm 1978 cùng với nhiệm vụ biên chế tổ chức, Đảng ủy họp trong hai ngày 11, 12 tháng giêng để triển khai nghị quyết của Đảng ủy Tổng cục ngày 30/12/1977, thực hiện chỉ thị số 320 của Quân ủy Trung ương về tăng cường kỷ luật, tăng cường pháp chế xã hội chủ nghĩa và tiếp tục thực hiện nghị quyết 228 của Bộ Chính trị.

Đảng ủy xác định đây phải là đợt sinh hoạt chính trị rộng khắp trong toàn Viện, trong các đối tượng: cán bộ đảng viên, thanh niên chiến sĩ, công nhân viên quốc phòng, sinh viên thực tập. Trong điều kiện nhiều đơn vị còn phải ở nhà dân, sinh hoạt phân tán nhỏ lẻ chưa chính quy, nhưng Đảng ủy và thủ trưởng Viện quyết tâm tổ chức học tập tập trung, xem đây cũng là dịp để xây dựng đơn vị vững mạnh toàn diện.

Trong vòng 10 ngày từ 15/01 đến 25/01/1978 toàn Viện đã tổ chức học tập cho 725/758 đồng chí ở các đối tượng cán bộ trung cấp, sơ cấp công nhân viên, hạ sĩ quan, chiến sĩ. Cùng với công tác giáo dục chính trị, lãnh đạo tư tưởng, dưới sự chỉ đạo của Đảng ủy và Thủ trưởng Tổng cục, Đảng ủy, Chỉ huy Viện đã tiến hành các mặt công tác sau đây:

- Nhanh chóng kiện toàn tổ chức, sắp xếp ổn định cán bộ theo biên chế của Tổng cục nhằm bảo đảm trong mọi trường hợp, mọi hoàn cảnh đều có sự lãnh đạo chỉ huy chặt chẽ.

- Về công tác Đảng: Đã sắp xếp kiểm tra hồ sơ đảm bảo đủ thủ tục, xem xét kịp thời chỉ định các chi bộ cơ quan và 3 đảng ủy tiểu đoàn để triển khai cuộc vận động.

- Sắp xếp ổn định, hợp lý số cán bộ khoa học kỹ thuật hiện có, biên chế vào các đầu mối đơn vị, giao trách nhiệm cụ thể cho từng cán bộ, để trên cơ sở đó đội ngũ cán bộ phát huy được chức năng và nhiệt tình trong công tác, đồng thời xin cấp trên bổ sung cán bộ các cấp còn thiếu.

- Đưa sinh hoạt vào các quy chế, chế độ giao ban nắm tình hình, trực ban, trực nhật, hội nghị quân chính, báo cáo vv□ duy trì thành nề nếp chặt chẽ từ đơn vị đến cơ quan. Việc quản lý tài chính, tài sản được xây dựng thành chế độ thủ tục, chống tham ô lãng phí, hư hao mất mát trong việc chi dùng tài sản.

- Trong điều kiện hiện tại Đảng uỷ và thủ trưởng đã có những cố gắng nhất định để đưa việc ăn ở, cải thiện đời sống của bộ đội còn đóng quân ở nhà dân, đã cố gắng cao nhất quan hệ với chính quyền địa phương xin đất xây dựng doanh trại, các đơn vị còn ở với dân phải giữ gìn tốt chính sách dân vận.

- Thành lập Ban Kiến thiết biên chế 1 trung đội có nhiệm vụ lo vật tư, triển khai xây dựng các công trình công cộng đảm bảo đời sống ăn nghỉ cho cán bộ chiến sĩ công nhân viên đảm bảo vệ sinh giữ gìn sức khoẻ.

Thông qua thu hoạch tổng kết, cán bộ chiến sĩ đăng ký thi đua, nhằm qua thực tiễn biến chuyển về nhận thức, tư tưởng và hành động, tạo tiền đề cho việc hoàn thành nhiệm vụ của đơn vị ngày một tiến bộ hơn.

Từ cuộc vận động trên, tạo không khí đoàn kết cán binh, đoàn kết quân dân sẵn sàng nhận mọi nhiệm vụ cơ động phân tán trên khắp các địa bàn trên cả nước.

Sau đợt sinh hoạt chính trị tập trung, Đại đội 5, Tiểu đoàn 978 triển khai khảo sát đoạn Xôi - Khâm Đức tuyến đường Đông Trường Sơn, phía tây Quảng Nam. Đây là đơn vị khảo sát xuất quân đầu tiên sau đợt học tập cuộc vận động rèn luyện kỷ luật quân đội. Địa bàn làm việc trong khu vực rừng núi âm u, trước đây là vùng tranh chấp, chịu bom đạn tàn phá. Mỹ, Ngụy rải chất độc màu da cam huỷ diệt cây rừng. Nay ngoài ruồi vàng, vắt xanh rắn đngò, bom mìn chiến tranh còn tiềm ẩn trong lòng đất có thể bất ngờ gây nhiều tai hoạ. Đơn vị lại lên đường trong dịp tết cổ truyền dân tộc cũng ảnh hưởng đến tâm tư tình cảm của bộ đội.

Lãnh đạo Viện nêu yêu cầu với cán bộ, đảng viên trong đại đội phải thực sự đầu tàu gương mẫu lời cuốn quần chúng, đã chỉ đạo hết sức chặt chẽ, điều động cán bộ kỹ thuật đủ mạnh và có số lượng đảng viên để thành lập tổ đảng trực thuộc Đảng uỷ tiểu đoàn, trực tiếp lãnh đạo đội hoàn thành việc giao thiết kế kịp thời cho Trung đoàn 529 công binh thuộc Sư đoàn 472 thi công. Đội Khảo sát này đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được Chỉ huy Viện khen thưởng.

Viện Thiết kế tổng hợp là đơn vị có tỷ lệ lực lượng trẻ so với các cơ quan, các đơn vị trong Tổng cục, lực lượng khoa học kỹ thuật chiếm tỷ lệ cao nhất. Nhận thức được rằng đây là đối tượng trực tiếp chính, là lực lượng xung kích trong mọi nhiệm vụ của đơn vị, nên các nghị quyết của Đảng uỷ Viện đều đề cập tương xứng nhiệm vụ lãnh đạo và xây dựng Đoàn Thanh niên.

2. Xây dựng Đoàn Thanh niên Lao động:

Toàn Viện có 509 đoàn viên chiếm 65% quân số đơn vị. Đoàn Thanh niên thành lập 18 chi đoàn và liên chi đoàn theo đơn vị tiểu đoàn, đại đội và hệ thống các phòng, ban, đội của cơ quan Viện.

Về chất lượng đoàn viên:

a. Về cấp bậc và trình độ:

- + 21 đoàn viên có trình độ kỹ sư là sỹ quan.
- + 179 đoàn viên là hạ sỹ quan
- + 202 đoàn viên là binh sỹ
- + 73 đoàn viên là quân nhân chuyên nghiệp
- + 34 đoàn viên là công nhân viên.

b. Về chức vụ đảm nhiệm:

- + 41 đoàn viên là cán bộ trung đội
- + 50 đoàn viên là cán bộ tiểu đội
- + 228 đoàn viên là chiến sỹ

ở các cơ quan Viện bộ, Tiểu đoàn bộ :

+ Kỹ sư : 21 đoàn viên

+ Hạ sỹ quan: 149 đoàn viên

+ Quân nhân chuyên nghiệp: 19 đoàn viên

+ Công nhân viên: 31 đoàn viên

- Riêng nữ có 31 đoàn viên (10 quân nhân và 21 công nhân viên)

- Dân tộc ít người: 7 đoàn viên

- Thiên chúa giáo: 26 đoàn viên

Đoàn thanh niên lấy việc rèn luyện kỉ luật, thực hiện nếp sống văn minh lành mạnh, lao động sản xuất tích cực làm chỉ tiêu thi đua. Việc tổ chức ngày hội vui khỏe hội thao điều lệnh đội ngũ, văn nghệ quần chúng□ trong ngày thành lập Đoàn 26/3 của thanh niên đã xây dựng cho Đoàn viên Thanh niên, cán bộ chiến sỹ tinh thần hồ hởi phấn khởi ý thức làm chủ tập thể, tinh thần lao động tích cực, tu dưỡng đạo đức cách mạng phấn đấu để được kết nạp vào Đảng.

Sáu tháng đầu năm Viện đã tổ chức gần 20 đoàn đi khảo sát trên các tuyến từ Lào Cai, tuyến dầu khí Thái Bình phía bắc, đến Khâm Đức - Đồng Xoài - Gia Nghĩa phía nam, những nơi này phần lớn địa hình miền núi phức tạp, có nơi tình hình an ninh chính trị còn chưa ổn định, nhưng 100% đoàn viên được cử đi công tác đều vui vẻ nhận nhiệm vụ không có biểu hiện chần chừ do dự, lẩn tránh.

Năm 1978, Đoàn phát động phong trào thanh niên làm chủ tập thể xung kích sáng tạo đi đầu giành 3 mục tiêu quyết thắng. Qua bình xét chất lượng đoàn viên đạt 418/457 dự bình, đạt = 91% đoàn viên quyết thắng, chi đoàn quyết thắng đạt 14/17 dự bình, đạt 77%.

Ngày 16/8/1978 Đảng uỷ Viện họp quán triệt nghị quyết cuối năm của Tổng cục Xây dựng kinh tế ra thông báo nội dung như sau:

1- Về nhận thức tư tưởng phải quán triệt cho toàn Đảng bộ thấy rõ hơn tình hình nhiệm vụ từ nay đến cuối năm hết sức khẩn trương và cấp bách, đòi hỏi cán bộ chiến sỹ, đảng viên, đoàn viên chuyển biến tư tưởng và hành động để đáp ứng yêu cầu cách mạng mới.

Về lực lượng: Viện tiếp nhận thêm Tiểu đoàn 974 và Phòng Thiết kế của Binh đoàn 14, cần bố trí sắp xếp lực lượng thích hợp để hoàn thành nhiệm vụ, lập danh sách đề nghị Tổng cục bổ sung cán bộ kỹ thuật các ngành còn thiếu theo biên chế. Đồng thời tích cực đào tạo xây dựng nguồn cán bộ tại chức để kịp thời đáp ứng yêu cầu phát triển lực lượng trong tình hình mới.

2. Tăng cường hơn nữa công tác vật tư: Tích cực thu nhập, những trang thiết bị máy móc đã bị hỏng hóc đồng thời đề nghị với cơ quan cấp trên cấp bổ sung những máy móc hiện còn thiếu hoặc chưa đủ , để trang bị cho các đoàn công tác trên các hướng, các tuyến có phương tiện công tác.

3- tăng cường củng cố cơ quan Viện theo phương châm: Mạnh, Gọn, Tinh, cần cải tiến lề lối tác phong làm việc lãnh đạo đảm bảo ngày công trong tháng, giờ công trong ngày đúng với chỉ tiêu quy định, làm việc có năng xuất có kỹ thuật có kỷ luật, lãnh đạo khâu quan hệ hiệp đồng giữa các phòng, ban trong cơ quan Viện thật tốt.

4- Đẩy mạnh xây dựng đơn vị cơ sở: Chú trọng nâng cao chất lượng lãnh đạo của các cơ sở Đảng. Không ngừng nâng cao chất lượng đảng viên, làm tốt đợt học tập thông tri 22 của Trung ương Đảng ,tích cực phát triển Đảng viên mới phấn đấu đại đội có chi bộ, chi bộ phấn đấu có chi uỷ, duy trì bồi dưỡng các đơn vị điển hình như nghị quyết của

Đảng uỷ Viện đầu năm đã đề ra để thúc đẩy phong trào thi đua lập công trong toàn Viện

5- Củng cố kiện toàn Đảng uỷ : Đảng uỷ Tổng cục chỉ định bổ sung 4 đ/c vào đảng uỷ Viện gồm: đ/c Đặng Trần Môn, đ/c Vũ Đình Mỹ, đ/c Vũ Xuân Oai, đ/c Phan Thanh Nhã. Chỉ định đ/c Phan Thanh Nhã, phó Viện trưởng chính trị giữ chức bí thư Đảng uỷ viện , đ/c Hoàng Đình Luyến phó bí thư , uỷ viên thường vụ là đ/c Nguyễn hữu Chí.

Căn cứ vào nghị quyết, các đơn vị nghiên cứu thực hiện thắng lợi nhiệm vụ của đơn vị trong quý 4 tổng kết hoàn thành kế hoạch năm 1978.

Tháng 8/1978 Viện tiếp nhận Tiểu đoàn 974 và Phòng Thiết kế của Binh đoàn 14. Tiểu đoàn trưởng D974 là đ/c Nguyễn Danh Tuân, đ/c Trịnh Đăng Tình chính trị viên. Quân số 194 đ/c có 23 đảng viên, 106 đoàn viên hành quân ra Miền Bắc. Viện liên hệ cho Tiểu đoàn đóng quân tại xã Phú Lâm, huyện Thanh Oai - tỉnh Hà Tây.

Trước tình hình diễn biến phức tạp ở biên giới Tây Nam và biên giới phía Bắc, bọn phản động trong nước cấu kết với các phần tử phản cách mạng chống phá đất nước ta từ nhiều phía, để có điều kiện tập trung thực hiện các nhiệm vụ trước mắt, khẩn thiết trên giao vùng hai biên giới nên Đảng uỷ Viện họp đề nghị cấp trên cho giải thể Phòng Thiết kế phía Nam bàn giao lại số nhân viên kỹ thuật của chính quyền Sài Gòn cũ cho Nhà nước quản lý.

Theo quyết định của Tổng cục tháng 11/1978, Viện bàn giao cho cục Xây dựng của Tổng cục 50 đ/c gồm 26 cán bộ kỹ thuật (trong đó có 22 kỹ sư + 4 trung cấp), 1 tổ khoan tay 12 đ/c, 2 tổ đo đạc bình đồ 12 đ/c.

Mỗi lần trên điều động lực lượng đi nơi khác đều phải kèm theo trang thiết bị. Cụ thể khi bàn giao cho Binh đoàn 12 ,Binh đoàn 14: 08 máy kinh vĩ, 08 máy thuỷ chuẩn, 01 khoan XJ 100.

Từ năm 1975, 1976 Đảng ta đã thấy rõ thêm sự phản động của Khmer đỏ. Những hành động, chủ trương của Khmer đỏ không những gây mất mát, tang tóc cho nhân dân Campuchia anh em mà còn làm mất ổn định vùng biên giới Việt Nam - Campuchia. Thấy nguy cơ đó có thể nhanh chóng xảy ra ở khắp các vùng biên giới cho nên quân đội ta đã có động thái chuẩn bị sẵn sàng đối phó. Và thực tế, năm 1977 Pôn Pốt bất ngờ tấn công vào Tịnh Biên, An Giang buộc ta phải đánh trả.

Tại phía Bắc, tháng 1 năm 1979, Trung Quốc đánh sang biên giới phía Bắc nước ta mở đầu cuộc chiến tranh biên giới. Để giữ vùng biên cương của Tổ quốc ta chủ trương mở tuyến vành đai N2, xuyên biên giới các tỉnh phía Bắc : Quảng Ninh, Lạng Sơn, Bắc Kan, Tuyên Quang, Hà Giang, Sơn La, Lào Kay, Lai Châu được hoạch định. Tuyến đường N2 sau này được gọi tên Đường 279, Nhà nước giao cho Bộ Giao thông làm chủ đầu tư. Trước mắt năm 1978, Trung ương giao cho Quân đội triển khai thi công, ban đầu chủ trương thực hiện theo tiêu chuẩn đường quân sự làm gấp. Tổng cục Xây dựng kinh tế được giao nhiệm vụ này.

Đại tá Đào Hữu Liêu, Phó Chủ nhiệm Tổng cục Xây dựng kinh tế được Bộ Quốc phòng giao tổ chức đến làm việc với không những các tỉnh biên giới nói trên mà còn với các Tỉnh uỷ, Ủy ban Nhân dân các tỉnh lân cận Yên Bái, Bắc Giang, Hòa Bình... để hợp đồng chuẩn bị cho tình huống xấu có thể xảy ra. Đoàn công tác có đủ các cơ quan Tổng cục, các Cục tham mưu của Tổng cục, đặc biệt hai cơ quan có quan hệ trực tiếp là Viện Thiết kế Tổng hợp và Cục Cầu đường.

Sau chuyến đi rất khẩn trương, Cục Cầu đường được giao nhiệm vụ tổ chức đoàn thi sát toàn tuyến, trước mắt là các điểm trọng yếu vùng hai tỉnh Lạng Sơn, Hà Giang. Đó là vùng trọng điểm qua Minh Lương, Khau Co, Văn Bàn, Than Uyên, Quỳnh Nhai... để triển khai trước kịp thời công tác khảo sát thiết kế. Tuyến N2 phải bố trí nhiều đoạn quan trọng khi chiến sự xảy ra thì thi công trước. Nhiều đoạn được xác định làm theo hướng đường quân sự làm gấp, nhiệm vụ thiết kế chưa xác định, tiêu chuẩn kỹ thuật chưa được thống nhất nhưng phải tổ chức khảo sát nên các đơn vị khảo sát hết sức lúng túng.

Cục Cầu đường đã khẩn trương bố trí các đơn vị thi công, làm lệnh điều động, các Sư đoàn hiểu rõ tình hình nhiệm vụ quan trọng trong giai đoạn mới nên đã chấp hành rất nghiêm chỉnh.

Tuy năng lực thực hiện của Viện bị hạn chế, khó đáp ứng được theo yêu cầu, nhưng bài học xưa trong thời chiến tranh, nếu hợp đồng chặt chẽ được với đơn vị thi công, biết dựa vào đơn vị thi công thì sẽ giảm bớt được nhiều khó khăn. Làm tốt điều đó, nên đơn vị vẫn đáp ứng được tài liệu hồ sơ cần thiết cho các Sư đoàn, các Trung đoàn.

Phải nói đến địa hình các tỉnh biên giới phía Bắc, núi cao vực sâu, nhiều sông suối có nơi còn khó khăn hơn vùng Trường Sơn một thuở. Đơn cử đèo Khau Co, ranh giới giữa hai huyện Văn Bàn và Than Uyên tỉnh Lào Cai. Để triển khai công tác Khảo sát Thiết kế, thời gian đó phải hành quân qua các địa danh Ma Lu Thành, Mù Cang Chải, một đèo dài hàng chục ki lô mét để đến Mường Than (huyện Than Uyên), tiếp đó phải hành quân vác bộ hàng chục ki lô mét nữa mới đến được nơi triển khai công việc.

Khí hậu nơi đây cũng quá đặc biệt, khắc nghiệt. Khau Co tiếng Thái là Đèo Gió, chiều ngang đèo rất hẹp, phía đông là Minh Lương thuộc huyện Văn Bàn, một khu nhỏ ruộng bậc thang dân cư thưa thớt, đây chưa từng bao giờ có con đường cơ giới nhỏ. Đứng giữa đèo Khau Co, gió thổi đến bay cả người, những kỹ sư có kinh nghiệm thời đó ước tính muốn có được con đường ô tô theo tiêu chuẩn đường làm gấp cũng phải hạ đèo khoảng 10 mét, còn muốn có đường cấp 5 chầm chước thì phải hạ thêm 10 mét nữa. Do phải phục vụ chiến đấu, việc thi công theo tiêu chuẩn đường làm gấp, sau đó lại làm đường có cấp, đó là lý do phải phải khảo sát đi, khảo sát lại nhiều lần, hoặc khảo sát xong lại bỏ dở.

3. Kết quả công tác đã đạt được năm 1978

Khối lượng khảo sát thiết kế cầu đường:

+ Đường:

- Khảo sát thiết kế sơ bộ: 172,5km
- Khảo sát thiết kế kỹ thuật: 222,4km = 133,9%

+ Cầu:

- Khảo sát thiết kế sơ bộ: 224,49m
- Khảo sát thiết kế kỹ thuật : 844,5m = 153,8%

Cụ thể đã khảo sát thiết kế được các tuyến sau đây:

- Thiết kế mặt đường nhựa đường vào khu B của Tổng cục Xây dựng kinh tế tại Thọ Vực, đường vào chỉ huy sở Cục Cầu đường.
- Khảo sát thiết kế đường Lai Sơn - Vĩnh Phú.....km
- Đường bao quanh kho 886 và 767 Đông Xoài
- Đường ra giếng khoan dầu khí Thái Bình = 15,5km
- Khảo sát thiết kế đường công nghiệp Apatit - Lào Cai = 6,8km
- Đường lâm nghiệp Quân khu I Hàm Yên - Bắc Giang = 34,2km
- Khảo sát thiết kế đường Lý Hòa - Xuân Sơn = 45km

- Khảo sát thiết kế nâng cấp Đường 9 = 19,8km
- Đo đạc xác định khối lượng Đường 15C = 20km
- Khảo sát thiết kế nâng cấp Đường 6 = 14km
- Hoàn thiện hồ sơ Phú Nhơn.

+ Bước 1: Tuyến Đường 279

- Kép Hạ - Cẩm Sơn = 28km
- Cẩm Sơn — Than Muội 13,5km

+ Bước 2:

- Khảo sát tuyến Ngân Sơn — Na Rì = 51,2 km
- Văn Mịch — Na Rì = 6 km

+ Khảo sát thiết kế cầu đường Trường Sơn

- Thiết kế sơ bộ 20 cầu: 244,49m,
- Thiết kế kỹ thuật: 844,50m

+ Khối phổ thông công nghiệp sản xuất vật liệu:

+ Xây dựng nhà ở, cơ quan

- Thiết kế móng, sửa chữa nhà 5 tầng khu Nam Đồng
- Thiết kế móng nhà 2 hộ Bạch Mai
- Thiết kế nhà 4 - 5 tầng, quy hoạch phân chia nhà khu Thọ Vực
- Thiết kế, sửa chữa nhà 3 tầng Bưu điện Bắc Thái
- Quy hoạch xây dựng nhà Tổng cục Xây dựng kinh tế 9 tầng, cư xá 10 hộ, cư xá 6 hộ cho cán bộ.
- Thiết kế hội trường Bổ túc cán bộ ở Quy Nhơn
- Thiết kế trụ sở liên lạc của Tổng cục ở TP Hồ Chí Minh
- Thiết kế cải tạo nơi làm việc cơ quan Binh đoàn 14 tại TP Hồ Chí Minh
- Quy hoạch, đo bình đồ Viện Quân y 59
- Đo đạc bình đồ Nhà Văn hoá Vinh
- Thiết kế cổng, nhà trực, đo đạc bình đồ X75
- Đo đạc bình đồ trường Hậu Cần.

+ Thiết kế kho, trạm, xưởng, mỏ đá

- Thiết kế kho Thường Tín Km 74
- Thiết kế nhà máy gạch H. _____ Siêu ???
- Thiết kế trạm trộn nhựa bê tông Km 58
- Thiết kế sơ bộ mỏ đá Sơn Dương
- Đo đạc bình đồ nhà máy Xi măng Yên Sơn
- Thiết kế san nền đo đạc nhà máy Xi măng Trung Hà
- Đo đạc lưới chế Nhà máy mì Cái Lân
- Đo đạc khu Côn Thoi, Côn Thủ - Thái Bình
- Đo đạc bình đồ kho Sa Mau TCKT
- Đo đạc bình đồ kho Đồng Xoài TCKT
- Đo đạc bình đồ Xưởng 334

4. Giá trị công tác KSTK năm 1978

- Đạt 1.860.830/ 2.157.000 đồng đạt tỷ lệ 84,1% kế hoạch
(Đạt thấp do biến động phải chuyển quân nhiều)
- Lao động bình quân $712/656 = 108,53\%$
- Trực tiếp $437/394 = 110,9\%$

Thời kỳ này Viện chưa đi vào cơ chế hạch toán, các số liệu trên đây dựa theo các đơn vị của Nhà nước, đơn giá tính theo Viện Thiết kế Giao thông vận tải.

5. Viện Khảo sát Thiết kế Tổng cục Xây dựng kinh tế

Ngày 6 tháng 3 năm 1979, Đảng ủy và thủ trưởng Viện đã đề nghị cấp trên đổi tên Viện Thiết kế tổng hợp Tổng cục Xây dựng kinh tế thành Viện Khảo sát Thiết kế Tổng cục Xây dựng kinh tế. Đề nghị này đã được chấp nhận, cấp dấu theo tên gọi mới cho cả hai cấp Viện và Tiểu đoàn.

Tên gọi mới làm rõ hai chức năng của đơn vị: Khảo sát và Thiết kế. Đơn vị Khảo sát và cơ quan Thiết kế gắn bó với nhau chung một nhiệm vụ, hoàn thành một công việc theo một quy trình khảo sát và thiết kế để cùng ra một sản phẩm. Chất lượng sản phẩm tốt hay xấu cùng chịu trách nhiệm. Chủ nhiệm đồ án là người điều hành quy trình kỹ thuật, theo dõi chỉ đạo và thực hiện ngay từ lúc bắt đầu triển khai, chịu trách nhiệm với cấp trên về chất lượng sản phẩm của mình.

Được phép sử dụng con dấu, đơn vị có thể giao dịch làm việc với các đơn vị trong và ngoài quân đội, đủ tư cách pháp nhân để thực hiện các hợp đồng kinh tế.

6. Viện Khảo sát Thiết kế Binh đoàn 12:

Khi tình hình biên giới phía Bắc trở nên phức tạp, tháng 9 năm 1980, Bộ Quốc phòng quyết định giải thể Tổng cục Xây dựng kinh tế. Bộ quyết định giao Viện Khảo sát thiết kế trực thuộc Binh đoàn 12.

Binh đoàn 12 chuyển địa điểm đóng quân của chỉ huy sở Binh đoàn từ Tây Nguyên về Thọ Vực, xã Yên Nghĩa, cách thị xã Hà Đông 4 km về phía tây.

Tổng cục Xây dựng kinh tế bàn giao Viện Khảo sát thiết kế cho Binh đoàn 12 như sau:

- Quân số: 901 đ/c, sỹ quan 179, hạ sỹ quan, chiến sỹ, công nhân viên 722, trong số đó có 79 kỹ sư, biên chế vào 8 phòng, 4 ban, 5 tiểu đoàn, 1 xưởng can in, 1 đội xét nghiệm, 1 đại đội xe cộ thể :

+8 Phòng, 4 ban gồm:

- Phòng Kế hoạch: Đại úy kỹ sư Trần Văn Mậu - Trưởng phòng.
- Phòng Thiết kế đường: trưởng phòng Đại úy PTS Nguyễn Quý
- Phòng Thiết kế cầu: trưởng phòng Đại úy Kỹ sư Nguyễn Đăng Vi
- Phòng Kỹ thuật: trưởng phòng Đại úy Kỹ sư Nguyễn Quang Tôn
- Phòng Dự toán: Kỹ sư Nguyễn Xuân Hoan, phụ trách phòng
- Phòng Địa chất và Thủy văn: Đại úy Kỹ sư Nguyễn Xuân Diệu phó phòng
- Phòng Thiết kế xí nghiệp: Thượng úy kỹ sư Đinh Thành Phương, phụ trách phòng.
- Phòng Chính trị: Đại úy Trần Sắc phó phòng
- Ban Tài chính Đại úy Đặng Trần Môn, trưởng ban
- Ban Vật tư Thượng úy Nguyễn Ngọc Quỳnh, trưởng ban
- Ban Hậu cần Thiếu tá Văn Đình Lộc, trưởng ban
- Ban Kiến thiết Thượng úy Trương Đình Minh trưởng ban
- Đội Thí nghiệm Nguyễn Văn Thế đội trưởng
- Đại đội xe, tiểu tu đ/cVân, đ/c Vũ Tiến Trường phụ trách

+ 5 Tiểu đoàn trực thuộc gồm:

- Tiểu đoàn 974 Khảo sát: (gồm 3 đại đội 10,11,12)
đ/c Trần Hoàn, tiểu đoàn phó chính trị,
Thượng úy kỹ sư Nông Quốc Tuấn, tiểu đoàn phó kỹ thuật

- Tiểu đoàn 976 Khảo sát: (gồm 4 đại đội 1,2,3,4)
Thượng úy kỹ sư Ma Văn Tý, tiểu đoàn trưởng,
Thượng úy Nguyễn Thanh Giá tiểu đoàn phó
 - Tiểu đoàn 978 Khoan địa chất công trình (gồm 3 đại đội 5, 6, 7)
Thượng úy kỹ sư Triệu Xuân Thu, tiểu đoàn trưởng,
Thượng úy Lê Cao Chất, tiểu đoàn phó chính trị (gồm 3 đại đội 5, 6, 7)
 - Tiểu đoàn 878 Huấn luyện (gồm 2 đại đội 8, 9)
Thượng úy KS Nguyễn Bách Khoa, tiểu đoàn trưởng,
Thượng úy Tường Duy Hùng, tiểu đoàn phó
 - Tiểu đoàn 22 Khảo sát: (2 đại đội đóng quân tại Plây cu)
Đại úy Kỹ sư Nguyễn Văn Đức, tiểu đoàn trưởng,
Thượng úy Lê Văn Cát, tiểu đoàn phó chính trị
 - + Về tổ chức Đảng: Đảng bộ 3 cấp tổng số 177 đảng viên
 - Đảng bộ tiểu đoàn: 5.
 - Tổng số chi bộ: 47
 - Chi bộ cơ quan: 10
 - Chi bộ đại đội 37
- Đảng viên là cán bộ $113/160 = 81,3\%$,
Đại đội trưởng là Đảng viên $13/13 = 100\%$,
Trung đội trưởng là đảng viên $6/19 = 31,6\%$,
Kĩ sư + Phó Tiến sĩ là đảng viên $39/74 = 52,70\%$,
Tổng cục Xây dựng Kinh tế biên chế Viện tương đương cấp Cục của Binh đoàn, tổ chức đơn vị tương đương cấp lữ đoàn.
- Từ thời điểm này và trong thời gian dài về sau, Viện Khảo sát Thiết kế trong đội hình Binh đoàn 12, phục vụ các Sư đoàn, trung đoàn thi công trên mọi miền đất nước, sang đất Bạn Lào anh em, nhận các công trình mới tự tìm kiếm. Trong điều kiện nào Viện Khảo sát Thiết kế Binh đoàn 12, những cán bộ chiến sỹ, kỹ sư, công nhân viên đã được rèn luyện trong chiến tranh giữ nước, bảo vệ đất nước đều hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ.

C. Điểm lại những thành tích công tác khảo sát thiết kế chính trong thời kỳ chiến tranh biên giới (1976-1979):

Sau ngày giải phóng Miền Nam, thống nhất đất nước, toàn dân, toàn quân, thực hiện lời kêu gọi của Đảng ra sức gắn vết thương chiến tranh, củng cố quốc phòng, bảo vệ thành quả cách mạng.

Chiến tranh biên giới Tây Nam và biên giới phía Bắc xảy ra là những điều không ai mong muốn, bởi nhân dân ta đã 30 năm qua đã đổ biết bao xương máu mới có hòa bình.

Từ những quan điểm đã thấm sâu vào máu thịt đó, cán bộ, sỹ quan, chiến sỹ, công nhân viên quốc phòng Viện Khảo sát thiết kế đã không tiếc mồ hôi, không quản gian khổ đảm nhiệm những công việc Quân đội giao, trọng tâm là phục vụ xây dựng đường Đông Trường Sơn, đường biên giới Tây Nam, đường biên giới phía Bắc,

1. Khảo sát thiết kế bước 1 thông xe đường 279, phục vụ sẵn sàng chiến đấu.

Tháng 1/1979, tiếng súng nổ khắp biên giới phía Bắc. Phía Trung quốc hùng hổ tiến sâu vào nội địa một số điểm trên đất nước ta.

Các đơn vị thi công bước 1 Đường N2 ra sức nối thông những đoạn đường cần có theo kế hoạch tác chiến. Các đơn vị khảo sát vẫn bám sát phục vụ các đơn vị thi công.

Tháng 3/1979 Chính phủ quyết định xây dựng tuyến đường vành đai 2 (đường N2, sau này có tên gọi Đường 279). Thủ tướng Chính phủ và Bộ Quốc phòng đã giao cho Tổng cục Xây dựng kinh tế khảo sát thiết kế tuyến đường này. Tuyến dọc theo biên giới các tỉnh: Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng, Bắc Cạn, Tuyên Quang, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên.

Tổng cục Xây dựng kinh tế, sau này là Binh đoàn 12 giao cho Viện Khảo sát thiết kế chịu trách nhiệm khảo sát, các lực lượng thi công của Binh đoàn 12 thi công trong một thời gian ngắn nhất.

Điểm đầu tuyến đường từ Uông Bí, thuộc tỉnh Quảng Ninh, điểm cuối tuyến là Tây Trang, thuộc tỉnh Điện Biên. toàn tuyến dài gần 1000 km.

Hướng tuyến đường 279, dựa trên các điểm khống chế buộc phải đi qua, theo hướng đã được thị sát chuẩn bị, giữa 2 điểm khống chế nếu có đường cũ thì tận dụng, nếu chưa có đường thì tìm đường mới.

Đồng chí Dương Chấn Vượng được giao căn cứ vào các điểm khống chế xác định theo yêu cầu quốc phòng, nghiên cứu vạch hướng tuyến trên bản đồ để khẩn trương tiến hành tổ chức khảo sát thiết kế. Trong hội nghị triển khai, Viện trưởng Hoàng Đình Luyến đã xác định nhiệm vụ quan trọng này với các đơn vị, các phòng chức năng, với các kỹ sư, chủ nhiệm đồ án thành phần, động viên toàn Viện phải tập trung, dồn hết sức để hoàn thành đúng tiến độ, nhắc nhở ban Hậu cần ưu tiên cung cấp đầy đủ lương thực, thực phẩm cho các tổ khảo sát.

Viện trưởng chỉ thị rõ đặc điểm của công tác khảo sát Đường N2 giai đoạn đầu được áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật đường quân sự làm gấp, cho phép chỉ khảo sát những đoạn chưa có đường, đơn vị khảo sát đi trước, lực lượng thi công đi sau, đòi hỏi người chỉ huy đơn vị, chủ nhiệm đồ án thành phần, kịp thời xử lý giải quyết ngay đồ án trên thực địa.

Tiếp đó, ngay ngày hôm sau hàng chục tổ khảo sát theo địa đoạn đã được phân công, ba lô trên vai lên đường làm nhiệm vụ, theo tác phong thời chiến:

- Hai đại đội thuộc Tiểu đoàn 974 triển khai nhiệm vụ đoạn khó khăn nhất thuộc tỉnh Hoàng Liên Sơn, trong đó có đèo Khau Co.

- Tiểu đoàn 976 điều Đại đội 4 khảo sát tuyến Bình Gia - Lãng Ngâm.

- Hai tổ khoan tay của Tiểu đoàn địa chất 978 thăm dò địa chất chuẩn bị thi công cầu trên đoạn Việt Vinh - Phà Trùng.

Theo truyền thống đã thực hiện năm xưa trên đường Trường Sơn, thời gian này, 34 sinh viên trường Đại học Giao thông vận tải về Viện thực tập cùng bộ đội lên tuyến trước, sinh viên lớp Cầu đi với Tiểu đoàn 978, sinh viên lớp Đường bộ phân chia cùng công tác với các bộ phận của hai Tiểu đoàn 976 và 974.

Các Sư đoàn 391, 334, 344, 473, 472, Trung đoàn 35,...□ đã nhanh chóng triển khai đội hình, nhận hồ sơ thiết kế tại hiện trường, mở đường, bắc cầu làm ngầm với nhịp độ khẩn trương. Chỉ trong thời gian ngắn đã đáp ứng được nhiệm vụ, đảm bảo cho các lực lượng hành quân chiến đấu.

Đầu tháng 10/1979 Tổng cục Xây dựng kinh tế tổ chức 1 đoàn cán bộ do Phó Chủ nhiệm Tổng cục, thiếu tướng Phan Khắc Hy dẫn đầu cùng đi có cơ quan các cục chức năng của Tổng cục, đến hiện trường đôn đốc kiểm tra các đơn vị thi công từ Lục Ngạn, Hà Bắc đi Bình Gia, Lạng Sơn đến Thái Nguyên, Yên Bái, Tuyên Quang, Hoàng Liên

Sơn. Đại tá, Viện trưởng Hoàng Đình Luyến và các cơ quan kế hoạch, kỹ thuật, hậu cần, chính trị của Viện tham gia đoàn.

Các đơn vị thi công trên tuyến đều biểu dương tinh thần trách nhiệm của các đội khảo sát của Viện. Chỉ sau 4 tháng Đường N2 từ Uông Bí tới Tây Trang dài gần 1.000 km đã hoàn thành việc nối thông khảo sát, sau đó không lâu các lực lượng thi công đã mở thông tuyến đường đảm bảo cơ động được lực lượng.

Đường N2, là tuyến đường cơ giới chiến lược bảo vệ vùng biên giới phía Bắc, tuyến cơ động chiến đấu nhanh nhất khi có chiến tranh xảy ra.

Những năm trước đây vùng núi miền Bắc, cả hai miền Tây Bắc và Đông Bắc chỉ có những con đường chạy dọc theo hướng Bắc – Nam, chỉ có Đường số 4 tuyến đường ngang chạy sát biên giới, điều đó không những hạn chế đến sự giao lưu kinh tế, văn hoá giữa miền xuôi và miền ngược, giữa vùng núi rừng, xa xôi của tổ quốc với vùng đồng bằng trù phú và còn bất lợi cho việc củng cố, xây dựng quốc phòng, bảo vệ tổ quốc.

Về ý nghĩa kinh tế, Đường N2 có tác dụng phân bố lại dân cư, định cư để tổ chức sản xuất, phát triển kinh tế cho cả vùng núi phía Bắc, giúp nhân dân các tỉnh vùng biên giới đi lại gần gũi, giao lưu thuận lợi, phá được tình trạng tự cung tự cấp, tiến tới xoá đói giảm nghèo mở mang dân trí cho đồng bào dân tộc thiểu số vùng sâu vùng xa.

2. Khảo sát thiết kế sơ bộ, Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường Đông Trường Sơn.

Trong thời gian kháng chiến chống Mỹ cứu nước, Đường 14 đông Trường Sơn đã được bộ đội Trường Sơn thi công thông xe từ Khe Gat, Quảng Bình đến Chơn Thành góp phần cơ động nhiều quân, binh đoàn với binh khí kỹ thuật hiện đại, xe tăng, thiết giáp, tên lửa vào chiến trường phục vụ chiến dịch Hồ Chí Minh trong đại thắng Mùa Xuân năm 1975 giải phóng Miền Nam thống nhất đất nước.

Các lực lượng khảo sát thiết kế Trường Sơn, trong đội hình bộ đội Trường Sơn đã đóng góp xứng đáng phần mình vào chiến công chung to lớn đó.

Để bảo vệ thành quả cách mạng đã giành được, để xây dựng và phát triển kinh tế, năm 1978, Thủ tướng Chính phủ giao cho Bộ Quốc phòng tiếp tục hoàn chỉnh hồ sơ thiết kế sơ bộ đường Đông Trường Sơn theo tiêu chuẩn đường cấp 4 Quy phạm thiết kế Nhà nước đã ban hành.

Đây là công trình được xác định có mục đích đảm bảo an ninh quốc phòng, bảo vệ tổ quốc, đồng thời phục vụ dân sinh kinh tế cho đồng bào vùng Trường Sơn và Tây Nguyên. Quân đội lại được Nhà nước giao nhiệm vụ thi công công trình này.

Hướng tuyến cơ bản đường đông Trường Sơn được hình thành trong kháng chiến chống Mỹ cứu nước qua các điểm đã khống chế của Chính phủ và Bộ Quốc phòng thống nhất quy định, điểm đầu Tân Kỳ, tỉnh Nghệ An, điểm cuối: Chơn Thành, thuộc tỉnh Sông Bé.

Tuyến qua vùng Miền Tây các tỉnh Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Gia Lai, Kon Tum, Đắk Lắk, Tây Ninh, Sông Bé.

Đây là một dự án lớn, có nhiều công trình vượt sông, có độ dài xuyên suốt miền Trung, qua Tây Nguyên đến tận Nam Bộ. Viện giao cho Phòng Thiết kế Đường, trực tiếp là hai đ/c Nguyễn Vĩnh và Dương Chấn Vượng cùng đoàn khảo sát thu thập tài liệu hiện trường lập hồ sơ thiết kế sơ bộ.

Thiết kế sơ bộ được lập từ Tân Kỳ theo Quốc lộ 15, qua Khe Gát, vượt đèo U Bò có độ cao trên 1000 m, qua Zìn Zìn, vượt cầu Lệ Nghi, qua sông Hiêng, Làng Miệt, gặp Quốc lộ 9, đi về phía đông khoảng 4 km đến cầu Đắc Krông, vào Ta Lao, A Cho, Làng

Hồ, vượt đèo Pê Ke, Thôn Kê, đến Tà Rụt, A Lưới, qua A Roàng, (bỏ đoạn từ Bù Lạch mượn 22 km trên đất Bạt Lào trước đây trong tuyến Đường 14 đông Trường Sơn) đi sang đất Việt Nam đến A Đốt, A Tép, cầu A Vương 1, Cầu A Vương 2, Thạnh Mỹ, Cầu Xơ, Khâm Đức, đến đèo Lò Xo, Đắc Gien, Đắc Tao, Đắc Sút, Ngọc Hồi, Đắc Tô, Đắc Uy, qua thị xã Kon Tum, Plei Ku, Chư Sê, Ea Hlêo, Buôn Hồ, qua thị xã Buôn Mê Thuột, Đắc Mìn, Đắc Nông, Đắc Klap, Bù Đăng, Minh Hưng, Đồng Xoài, đến điểm cuối Chơn Thành.

Theo thiết kế sơ bộ, toàn tuyến có tổng chiều dài 1.730 km.

Đường Trường Sơn xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp 4 miền núi, quy phạm Nhà nước đã ban hành:

- Bề rộng nền đường 7,5m,
- Bề rộng mặt đường 6m00, thâm nhập nhựa.
- Cầu cống thiết kế vĩnh cửu bằng bê tông cốt thép.
- Những đoạn đi qua thị trấn, thị xã thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp 3 miền núi, bề rộng nền đường 12m, bề rộng mặt đường 9 m.

Dự án đường Đông Trường Sơn, khi được xây dựng xong sẽ trở thành tuyến đường chiến lược rất quan trọng, có những ưu điểm sau:

- Tuyến đi song song nhưng xa quốc lộ 1A, cách biên giới Lào và Căm Pu Chia điểm gần nhất 300m, xa nhất 9 Km, rất thuận lợi trong việc tuần tra bảo vệ biên giới. Khi chiến tranh xảy ra, đường Trường Sơn là tuyến chủ yếu phục vụ chiến đấu có hiệu quả.

- Tuyến đi xa biển, trên sườn và chân dãy Trường Sơn, không nằm trong tầm đại bác được trang bị hiện tại của kẻ địch từ biển vào nên hạn chế được tối đa thiệt hại.

- Đường Trường Sơn xây dựng xong sẽ là điều kiện góp phần phân bố lại dân cư, khai phá đất đai hai bên tuyến, ổn định phát triển sản xuất, nâng cao được đời sống, giảm bớt được tập tục du canh du cư đã bao đời, dần dần định cư dọc tuyến, nhân dân sống tại đây là lực lượng chủ yếu quan trọng để bảo vệ vùng biên giới của tổ quốc.

- Đường Trường Sơn xây dựng chạy được cả hai mùa, song song với quốc lộ 1A, cắt qua Quốc lộ 9, Đường 14 E, Đường 24, Quốc lộ 19, Đường 25, Đường 26, Đường 27 vv... tạo thành một mạng lưới giao thông ngày càng hoàn chỉnh, vận chuyển hàng hóa thuận lợi, tạo điều kiện cho nền kinh tế phát triển, đồng thời giải quyết được đoạn đường Quốc lộ 1A khu vực Thừa Thiên Huế thường bị ngập trong mùa mưa lũ.

Sau khi luận chứng kinh tế kỹ thuật được phê duyệt, Viện Khảo sát thiết kế được Bộ Quốc phòng giao nhiệm vụ thực hiện bước khảo sát sơ bộ và thiết kế kỹ thuật trước mắt từ Khe Gát đến Tây Nguyên.

Đường được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp IV Miền núi, Quy phạm 64. Cụ thể:

- Bề rộng nền đường 7,50 m
- Bề rộng mặt đường 5,50 m.
- Mặt đường đá dăm thâm nhập sâu.
- Dốc dọc lớn nhất $I = 12\%$
- Bán kính tối thiểu $R = 15 \text{ m}$

Từ năm 1976 đến 1979 đã đạt được:

Khảo sát thiết kế sơ bộ: 134 km

Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường: 130 km

Khảo sát thiết kế cầu: 700 m

Tường chắn: 471 m

Khảo sát thiết kế sơ bộ cầu: 225 km

Khảo sát thiết kế kỹ thuật cầu: 845 km

Hồ sơ thiết kế đảm bảo được cho các đơn vị thi công thời đó.

3. Khảo sát thiết kế khôi phục, cải tạo đường biên giới Việt Nam - Lào.

Sau giải phóng Miền Nam, biên giới 3 nước Việt Nam, Lào và Căm Pu Chia là địa bàn hoạt động của bọn Phun Rô, Lào và bọn Pôn Pốt, Căm Pu Chia. Để đảm bảo an ninh, Bộ Quốc phòng đã giao cho Viện Khảo sát thiết kế thực hiện một số đoạn tuyến ven biên giới khẩn trương kịp thời giao cho các đơn vị thi công, phục vụ cho xe tuần tra phát hiện những hiện tượng phá hoại an ninh biên giới.

Dọc biên giới trước đây đã có Tỉnh lộ 12, Tỉnh lộ 15, Đường 14, đã sử dụng trong chiến tranh giải phóng dân tộc, đến nay nhiều đoạn nền đường, mặt đường, cầu cống đã hư hỏng, một số đoạn lại đi xa biên giới, nên cần phải khảo sát thiết kế lại cho phù hợp với tình hình hiện tại, đáp ứng yêu cầu cơ động tuần tra và sẵn sàng chiến đấu. Trên tuyến này các đoạn Đắc Nam, Đắc Min, Kiến Đức, Gia Nghĩa. cần khảo sát khôi phục sửa chữa.

Cấp hạng đường được giao khảo sát theo tiêu chuẩn kỹ thuật đường cấp V miền núi:

- Bề rộng nền đường 5.50 m
- Bề rộng mặt đường 3.50 m.
- Mặt đường bằng cấp phối.
- Dốc dọc tối đa 12%.
- Bán kính tối thiểu 12 m

Chiều dài các đoạn khảo sát tổng cộng khoảng 130 km

Công tác khảo sát các đoạn dọc theo biên giới nằm trong địa phận nước ta, địa hình địa thế, khí hậu thời tiết cũng khó khăn phức tạp không kém bên đất bạn Lào. Ngoài ra lại phải cảnh giác với một số ít lính nguy quân, nguy quyền còn lại chưa thực sự giác ngộ, còn có biệt kích, Phun rô, có thể gây nhiều khó khăn cho tổ công tác. Các tổ công tác phải đặt ra phương án canh gác ban đêm, cảnh giới khi làm nhiệm vụ ở những nơi an ninh chưa bảo đảm.

4. Khảo sát thiết kế đường giúp bạn Lào và Căm Pu Chia:

Trong thời gian này, nước Cộng hoà Dân chủ Nhân dân Lào, tuy đã giành độc lập thống nhất đất nước, nhưng đang phải chiến đấu với bọn phỉ Phun rô được bọn phản động trong nước và nước ngoài tiếp tay, quấy phá trên khắp đất nước. Ở Căm Pu Chia, bọn Pôn Pốt - lêng xa ri đang ra tay tàn sát nhân dân, hàng triệu người đã chết vô tội dưới bàn tay vô cùng độc ác của Khmer đỏ.

Trước tình hình căng thẳng đó, Việt Nam đã đem hết sức mình để giúp nhân dân Lào và Căm Pu Chia, mang lại độc lập hạnh phúc cho nhân dân 2 nước. Quân tình nguyện Việt Nam đã sang giúp Căm Pu Chia cùng các lực lượng yêu nước Căm Pu Chia chiến đấu với kẻ thù để giải phóng thống nhất đất nước, cứu nguy cho nhân dân, cùng Pa thét Lào truy quét Phun rô, giữ yên bình cho các bộ tộc.

Viện Khảo sát Thiết kế đã được giao thiết kế khôi phục khẩn cấp để triển khai kịp thời thi công các con đường đó để có thể cơ động lực lượng triển khai chiến đấu.

Các Quốc lộ 19 ở Gia Lai, Quốc lộ 7 ở Nghệ An, Quốc lộ 9 ở Quảng Trị, Quốc lộ 13 tỉnh Sông Bé xuất phát từ các cảng ở Việt Nam đến các trung tâm hành chính Lào và Căm Pu Chia là các tuyến đường rất quan trọng có tác dụng to lớn trong việc giúp Bạn giải phóng, giữ vững thống nhất đất nước, xây dựng phát triển kinh tế sau này.

4.1/ Đăng ký cải tạo Quốc lộ 19:

Quốc lộ 19 xuất phát từ cảng Quy Nhơn, Việt Nam qua An Khê, Plây cu, Đức Cơ, Thặng Đức (Việt Nam) Bô Keo, Ta Ong, đến Stung Treng (Căm Pu Chia), xây dựng trong thời kỳ Pháp thuộc, kinh tế không phát triển, ít sử dụng, trong chiến tranh bị tàn phá, nền đường nhiều chỗ sạt lở xe không thể qua lại được, cầu hư hỏng, nhiều vị trí chưa xây dựng cầu, nay được đăng ký cải tạo làm mới những đoạn đường đã hư hỏng, thiết kế sửa chữa những cầu hỏng, hay chưa có thiết kế ngầm thay thế, thiết kế đường tràn để thi công khẩn cấp.

Chiều dài đăng ký cải tạo phía Việt Nam 150 km.

4. 2/ Đăng ký cải tạo Quốc lộ 13 :

Quốc lộ 13 xuất phát từ tỉnh Sông Bé, qua Bến Cát, Chơn Thành, Bình Long, Lộc Ninh (Việt Nam), qua Snoul, Kratie, Che, Srê Bau, cắt qua QL19, Ba Hiêng, Pắc Xế, Sa Na Xôm Bun đến Xa La Van, Lào.

Chiều dài đăng ký cải tạo phía Việt Nam 130 km.

Ngoài công tác đăng ký cải tạo QL19, QL13, Viện còn khảo sát thiết kế sơ bộ các tuyến phục vụ chiến đấu tại Lào:

- Đường Pắc Xoòng - Pắc Xế nối với Quốc lộ 13 dài 30 km.
- Đường Xám Thông — Long Chặng dài 50 km.
- Đường 23 Mường Phìn – Xa la Van dài 150 km.

Thời gian khảo sát đường giúp bạn Lào và Căm Pu Chia rất vất vả khó khăn, muỗi, vắt, rắn rết.... nên đa số đều bị sốt rét. Bọn Pôn Pốt và Phun rô hoạt động rất mạnh, nhiều đoạn phải nhờ dân quân du kích địa phương vừa chỉ đường vừa bảo vệ. Trên đường đi khảo sát, mỗi người mang tối thiểu từ 30 đến 35 kg hành lý, lương thực phẩm trên vai, và một khẩu CKC. Vừa hành quân vừa khảo sát khi cần thì tự chiến đấu bảo vệ. Công tác khảo sát phải tranh thủ thời gian không kể giờ giấc, thường trời xẩm tối mới nghỉ lại cơm nước chuẩn bị cho ngày mai.

Mặc dầu vất vả gian khổ không kém những ngày khảo sát ở chiến trường, nhưng anh em không một ai kêu ca phàn nàn mà quyết tâm hoàn thành sớm kế hoạch Viện giao.

Trong đợt khảo sát thiết kế đường Pắc Xoòng - Pắc Xế, phục vụ chiến đấu cho bạn Lào, đồng chí Nguyễn Ngọc Khánh làm tổ trưởng tổ khảo sát, đồng chí Dương Chấn Vượng làm chủ nhiệm đồ án, đồng chí Nguyễn Quý trưởng phòng thiết kế đường cùng đi chỉ đạo thực hiện. Hai ngày khảo sát đầu tiên, chưa có diễn biến xấu, nhưng đến ngày thứ 3, khoảng 1 giờ sáng nghe tiếng súng tiểu liên bắn từ xa, đồng chí Nguyễn Ngọc Khánh ra lệnh “Toàn đơn vị, theo phương án tác chiến, khẩu lệnh đã quy định, tất cả về vị trí chiến đấu!” Toàn trung đội đã triển khai đúng phương án tác chiến, sẵn sàng chờ địch đến để chiến đấu, nhưng cả một đêm phục kích, biệt kích, thổ phỉ dự đoán được tình huống, phải rút lui không dám bén mảng tới, một tình huống để đơn vị cảnh giác đề phòng.

5/ Khảo sát thiết kế cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 9, thuộc địa phận Việt Nam:

Quốc lộ 9 xuất phát từ cảng Đông Hà tỉnh Quảng Trị, qua Cam Lộ, Đắc Krông, Hương Hoá, tới cửa khẩu Lao Bảo, từ đó sang Lào đến điểm cuối Xa Va Na Khét. Trong kháng chiến chống Mỹ cứu nước, con đường này lừng danh là một chiến trường ác liệt, quân Mỹ Ngụy đã thất bại trong chiến dịch Đường 9 - Nam Lào “chống ngăn chặn” của bộ đội Việt và Pa Thét Lào năm 1971. Hai đất nước Việt Lào đã cùng nhau giành được độc lập tự do, thì Đường số 9, xuyên qua hai nước Lào Việt tận biên giới Thái Lan sẽ tạo

điều kiện thuận lợi trong việc hợp tác phát triển kinh tế đông tây giữa Lào và Việt Nam. Thời Mỹ Ngụy, mặt đường đã rải bê tông áp phan, nhưng lại chưa được cải tạo nâng cấp nên xe qua lại khó khăn, cả hai phía đông, tây Đường 9 phải tiến hành cải tạo nâng cấp.

Quốc lộ 9 thuộc địa phận Việt Nam dài gần 70 km, nhiều đơn vị tham gia khảo sát thiết kế, riêng Viện Khảo sát Thiết kế được giao thực hiện đoạn từ cầu Đắc Không đến cửa khẩu Lao Bảo, chiều dài 20 km.

Phía Việt Nam, Đường 9 được thiết kế nâng tiêu chuẩn lên đường cấp 3, đoạn cuối cấp 3 miền núi với các tiêu chuẩn kỹ thuật sau:

- Bề rộng nền đường 11,00 m
- Bề rộng mặt đường 9,00 m.
- Mặt đường bê tông nhựa
- Độ dốc dọc lớn nhất $I = 9\%$
- Bán kính tối thiểu $R = 30m$

Tổ đồng chí Nguyễn Văn Khánh khảo sát, đồng chí Phan Bá Liêm làm chủ nhiệm đồ án.

D/ Khảo sát thiết kế các công trình tự tìm kiếm khác:

1/ Khảo sát tuyến đường ra biển Cồn Thoi, Cồn Thủ, Cồn Đen của biển Ba Lạt tỉnh Thái Bình:

Từ năm 1976 ngoài công tác khảo sát thiết kế đường Trường Sơn, Viện còn thiết kế nhiều công trình khác: Thiết kế nhà xưởng, thiết kế doanh trại, thiết kế mỏ đá, sản xuất vật liệu xây dựng, thiết kế nghĩa trang Trường Sơn, tuy nhiên vẫn còn khả năng, nên Viện đã liên hệ với các cơ quan ngoài nhà nước ký các hợp đồng kinh tế.

Tháng 3/1978 Viện nhận với Tổng cục Dầu khí khảo sát tuyến đường ra biển Cồn Thoi, Cồn Thủ, Cồn Đen, cửa biển Ba Lạt tỉnh Thái Bình. Lực lượng kỹ thuật đảm nhiệm công việc mới mẻ này gồm:

- Kỹ sư Bùi Xuân Thu chủ nhiệm đồ án
- Kỹ sư Đặng Công Tôn phó chủ nhiệm đồ án
- Kỹ sư Nguyễn Bách Khoa, phụ trách đo đạc
- Kỹ sư Nguyễn Văn Thì phụ trách địa chất

Đây là một nhiệm vụ mới, tình hình địa chất phức tạp, nền đất lầy thụt. Mới nhận nhiệm vụ được 3 ngày, kỹ sư Bùi Xuân Thu chủ nhiệm đồ án mắc bệnh hiểm nghèo từ trần đột ngột, kỹ sư Đặng Công Tôn thay thế đảm đương nhiệm vụ. Đoàn vừa làm vừa rút kinh nghiệm, với quyết tâm và tinh thần trách nhiệm cao, đoàn đã hoàn thành nhiệm vụ đúng kế hoạch, kịp bàn giao đồ án thiết kế cho Tổng cục Dầu khí tổng cộng chiều dài 15,5 km

Quán triệt nhiệm vụ chức năng của Viện là vừa sản xuất vừa nghiên cứu khoa học nên sau đợt công tác này, cùng dịp Viện ra tập san khảo sát thiết kế số 1 năm 1978 kỹ sư Đặng Công Tôn cùng với sinh viên năm thứ 5 của đại học Xây Dựng An Viết Tư trong đoàn công tác khảo sát đường ra biển đã viết bài: “Một số vấn đề thiết kế nền đường ra bãi biển lầy thụt”.

Từ thực tế công trình của đợt công tác ở Thái Bình, hai đ/c đã mạnh dạn viết tổng kết kinh nghiệm thành một tiểu luận, được chỉ huy Viện duyệt, cho đăng trong tạp chí khảo sát thiết kế phổ biến và trao đổi kiến thức trong ngành.

2/ Khảo sát thiết kế đường Lý Hoá - Xuân Sơn

Khu vực Xuân Sơn là một vùng núi đá vôi có trữ lượng vô tận, có chất lượng cao, là nguồn vật liệu cơ bản để sản xuất xi măng. Thời điểm này, sản lượng xi măng nước ta còn hạn chế, nên phải nhập xi măng với một lượng tương đối nhiều, trước tình hình

trên, Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Bình được chính phủ phê duyệt cho xây dựng một nhà máy xi măng để cung cấp trong tỉnh và một số tỉnh bạn. Viện được UBND tỉnh Quảng Bình ký hợp đồng khảo sát thiết kế đường vào nhà máy xi măng này.

Điểm đầu tuyến: Lý Hoà (tại Km Q1A, đỉnh đèo Lý Hoà)

Điểm cuối tuyến: Xuân Sơn (Khu vực núi đá vôi)

Hướng tuyến bắt đầu từ đỉnh đèo Lý Hoà, tuyến cắt qua sông Son rồi đi thẳng, sau đó đi ven sườn núi cao đến khu mỏ đá Xuân Sơn, dài 45 km

Đường Lý Hoà Xuân Sơn do tổ đồng chí Nguyễn Văn Yên làm tổ trưởng điều hành công tác khảo sát.

Tuyến khảo sát thiết kế theo tiêu chuẩn cấp 3 miền núi (Quy phạm 1964)

- Bề rộng nền đường 9,00 m
- Bề rộng mặt đường 6,00 m.
- Mặt đường đá dăm thâm nhập sâu.
- Dốc dọc lớn nhất $I = 9\%$
- Bán kính tối thiểu $R = 25 \text{ m}$

CHƯƠNG II

ỔN ĐỊNH BIÊN CHẾ TỔ CHỨC, XÂY DỰNG ĐƠN VỊ VỮNG MẠNH, HOÀN THÀNH XUẤT SẮC NHIỆM VỤ TRÊN GIAO (1980 - 1985)

*N*gày 31/8/1980 Bộ Quốc phòng điều động Thượng tá Phan Thanh Nhã, giữ chức Phó Sư đoàn trưởng chính trị Sư đoàn 311. Trung tá Hoàng Xiển được bổ nhiệm Phó Viện trưởng chính trị, thiếu tá Nguyễn Thành từ trường văn hoá Binh đoàn giữ chức vụ trưởng phòng chính trị Viện.

Tháng 9 năm 1981, thiếu tá Hoàng Ngọc Châu, trưởng phòng thuộc Cục Cầu đường Tổng cục Xây dựng kinh tế được bổ nhiệm Phó Viện trưởng kỹ thuật Viện Khảo sát Thiết kế, được Đảng ủy Tổng cục Xây dựng kinh tế chỉ định bổ sung ủy viên thường vụ Đảng ủy Viện.

Đảng ủy Viện gồm 9 đ/c: đ/c Hoàng Đình Luyến, Bí thư; đ/c Hoàng Xiển, Phó Bí thư; đ/c Hoàng Ngọc Châu, ủy viên Thường vụ.

Các đ/c Trần Văn Mậu, Nguyễn Quý, Nguyễn Thành, Trần Hoàn, Lê Văn Cát, Lê Cao Chất là đảng ủy viên.

I. VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ TRỰC THUỘC BINH ĐOÀN 12

Tháng 9 năm 1980, Bộ Quốc phòng quyết định giải thể Tổng cục Xây dựng Kinh tế, Viện Khảo sát thiết kế trực thuộc Binh đoàn 12.

Thời gian này, Binh đoàn 12 chuyển chỉ huy sở Binh đoàn từ Tây Nguyên về Thọ Vực, xã Yên Nghĩa, huyện Hoài Đức tỉnh Hà Đông.

Sau khi rút số cán bộ kỹ thuật không phù hợp chức năng, Tổng cục Xây dựng kinh tế bàn giao cho Binh đoàn 12 biên chế quân số: 919 đ/c, sỹ quan 179, kỹ sư 79, hạ sỹ quan, chiến sỹ, công nhân viên 722 xếp sắp vị trí của Viện tương đương cấp Cục của Binh đoàn, tổ chức đơn vị tương đương lữ đoàn.

Tổ chức biên chế gồm 8 phòng, 4 ban, 5 tiểu đoàn, 1 xưởng can in, 1 đội xét nghiệm, 1 đại đội xe cụ thể là: che

+8 phòng gồm:

- Phòng Kế hoạch trưởng phòng thiếu tá Trần Văn Mậu
- Phòng Chính trị trưởng phòng thiếu tá Nguyễn Thành
- Phòng Kỹ thuật trưởng phòng thiếu tá Nguyễn Quang Tôn
- Phòng Thiết kế Đường, trưởng phòng Đại úy Nguyễn Quý
- Phòng Thiết kế Cầu, trưởng phòng Đại úy Nguyễn Đăng Vi
- Phòng Địa chất Thủy văn, trưởng phòng Nguyễn Xuân Diệu
- Phòng dự toán, thượng úy Nguyễn Xuân Hoan phụ trách phòng
- Phòng Thiết kế Xí nghiệp Đình Thành Phương phụ trách

+ 4 Ban gồm:

- Ban Tài chính, trưởng ban Đại úy Đặng Trần Môn
- Ban Vật tư, trưởng ban Thượng úy Nguyễn Ngọc Quỳnh, Nguyễn Đức Thuỳ phó ban
- Ban Hậu cần, trưởng ban thiếu tá Văn Đình Lộc.
- Ban Kiến thiết, trưởng ban Thượng úy Trương Đình Minh

+ Xưởng Can in, thiếu úy Trần Trọng Thảo phụ trách

+ Đội Xét nghiệm, trung úy Nguyễn Văn Thế phụ trách

+ Đại đội xe, Tiểu tu, Đại đội trưởng, Trung úyVân,
Chính trị viên, trung úy Vũ Tiến Trường.

+ 5 Tiểu đoàn trực thuộc gồm:

- Tiểu đoàn 974 Khảo sát: (có 3 đại đội 10,11,12)
Thượng úy Trần Hoàn tiểu đoàn phó chính trị,
Trung úy Nông Quốc Tuấn tiểu đoàn phó kỹ thuật
- Tiểu đoàn 976 Khảo sát : (có 4 đại đội 1,2,3,4)
Tiểu đoàn trưởng, Thượng úy Ma Văn Tý,
Trung úy Nguyễn Thanh Giá tiểu đoàn phó
- Tiểu đoàn 978 Địa chất, (có 3 đại đội 5,6,7)
Thượng úy Triệu Xuân Thu tiểu đoàn trưởng,
Thượng úy Lê Cao Chất tiểu đoàn phó chính trị
- Tiểu đoàn 878 có 2 đại đội 8 và đại đội 9 Huấn luyện,
Thượng úy tiểu đoàn trưởng Nguyễn Bách Khoa,
Tiểu đoàn phó trung úy Tường Duy Hùng
- Tiểu đoàn 22 Khảo sát: có 2 đại đội,
Tiểu đoàn trưởng, Đại úy Nguyễn Văn Đức,
Thượng úy Lê Văn Cát tiểu đoàn phó chính trị
đóng quân ở Plây cu chịu trách nhiệm khảo sát trên địa bàn Tây Nguyên.

+ Về tổ chức Đảng: Đảng bộ 3 cấp có 177 đảng viên tỷ lệ lãnh đạo đạt 19%. Tỷ lệ này còn thấp, đơn vị công tác lưu động thường xuyên, Đảng uỷ Tổng cục lưu ý Đảng uỷ Viện phải chú trọng công tác phát triển Đảng nhất là đối tượng sỹ quan, và lực lượng cán bộ kỹ thuật là nòng cốt trong các đoàn, đội công tác độc lập trên các hướng, các tuyến đóng, trú quân xa chỉ huy sở Viện.

- Đảng bộ tiểu đoàn: 5.
- Tổng số chi bộ: 47
- Chi bộ cơ quan: 10/47
- Chi bộ đại đội 37/47

Đảng viên là cán bộ $113/160 = 81,3\%$,
 Đại đội trưởng là đảng viên $13/13 = 100\%$,
 Trung đội trưởng là đảng viên $6/19 = 31,6\%$,
 Kỹ sư + Phó Tiến sĩ là đảng viên $39/74 = 52,70\%$

Thời kỳ này giao thông còn khó khăn, xe khách các bến xe không đủ đáp ứng, Đảng uỷ chỉ đạo các chi, đảng bộ cùng cơ quan tận dụng các đảng viên đi phép năm kết hợp thêm vài ngày thăm tra lý lịch quần chúng tốt ở cùng địa phương. Khi họ phấn đấu tốt đủ điều kiện thì có thể kết nạp đảng viên được ngay.

Trong năm có 2 cơn bão số 4 và số 6 gây ra úng lụt ở một số địa phương, của một số cán bộ trong đơn vị doanh trại của D976 bị thiệt hại lớn phải chuyển địa điểm đóng quân ảnh hưởng đến chương trình thời gian huấn luyện.

II. LÃNH ĐẠO THỰC HIỆN NHIỆM VỤ TRUNG TÂM.

1. Công tác Đảng, công tác chính trị

Tập trung vào đợt sinh hoạt chính trị thi hành chỉ thị 83/CT của Ban Bí thư Trung ương về công tác phát triển Đảng viên, Đảng uỷ Viện đã quyết nghị cho toàn đảng bộ những vấn đề sau đây:

- Giáo dục cho đảng viên hiểu sâu sắc tính chất và tư cách đảng viên, nhận rõ trách nhiệm và vinh dự của đảng viên đối với sự nghiệp cách mạng của Đảng, sự nghiệp chiến đấu, xây dựng của quân đội, khắc phục những hiện tượng tiêu cực, tự do vô kỷ luật. Nêu cao vai trò tiên phong gương mẫu của đảng viên, rèn luyện ý chí chiến đấu, tinh thần trách nhiệm trong thực hiện nhiệm vụ chức trách, đối với sự tiến bộ mọi mặt của quần chúng trong đơn vị.

- Phân loại chính xác đảng viên, đảng viên được phát triển phải đủ tư cách, làm tròn nhiệm vụ như điều lệ Đảng đã quy định, không để trường hợp nào không đủ tư cách đảng viên lại được phát triển Đảng.

- Qua việc phát triển đảng viên, phải làm trong sạch tổ chức Đảng, kiên quyết đưa những người không đủ tư cách ra khỏi Đảng.

- Xây dựng nền nếp quản lý đảng viên, từ trên xuống dưới chặt chẽ hơn, đặc biệt tổ chức cơ sở Đảng phải nắm rõ, nắm chắc đảng viên thường xuyên và toàn diện.

- Qua kiểm tra tư cách đảng viên, hiểu rõ tiêu chuẩn phát triển đảng viên mới một cách đầy đủ, đẩy mạnh công tác phát triển Đảng đảm bảo đúng tiêu chuẩn, đúng nguyên tắc thủ tục, xây dựng mối quan hệ tốt đẹp giữa Đảng và quần chúng, chống mọi hiện tượng đảng viên quan liêu, quân phiệt, xa rời quần chúng. Phải phát huy được nhiệt tình của quần chúng tham gia xây dựng Đảng, đóng góp vào các chủ trương công tác của đơn vị, phát hiện đảng viên không đủ tư cách, giới thiệu quần chúng có đủ tiêu chuẩn để chỉ bộ xét kết nạp Đảng.

Chỉ thị 83/CT của Trung ương Đảng quy định rõ công tác phát triển Đảng phải tiến hành triển khai từng bước, theo quy trình đã định. Các Đảng uỷ phải chấp hành nghiêm chỉnh, không được bỏ qua thủ tục nào, nhằm nâng cao chất lượng đảng viên. Cơ quan chính trị đã phân công trợ lý bám sát chỉ đạo cụ thể các chi bộ, các đảng uỷ bộ phận để tiến hành làm thủ tục phát triển cho đảng viên từng đợt kịp thời gian.

Đảng bộ Tiểu đoàn 22 đóng quân tại Plây Ku đã tiến hành làm thủ tục phát triển cho đảng viên trong khi đơn vị đang công tác phân tán nhiều nơi, thời điểm đó Đại đội 17 có 5 đảng viên đang công tác tại sân bay Nội Bài, Đại đội 15, Đại đội 16 có 16 đảng viên (9 chính thức, 7 dự bị) đang làm nhiệm vụ ở Plây Ku, 8 đảng viên, tại Đồng Xoài 7 đảng viên công tác ở miền Bắc.

Để tiến hành đúng các bước đã được quy định, đ/c Phó bí thư Hoàng Xiển được Đảng ủy Viện phân công phụ trách công tác phát thẻ Đảng đã điện chỉ đạo bằng 15W cho Tiểu đoàn 22 quy định cụ thể ngày cán bộ Viện vào Plây Ku làm việc, ngày tập trung đảng viên trong đảng bộ về tiểu đoàn và ngày phải hoàn thành công tác phát thẻ Đảng. Các tổ công tác lẻ, các đại đội trước lúc về tiểu đoàn phải quán triệt mục đích ý nghĩa việc phát thẻ Đảng cho anh em ngoài Đảng, tổ chức cho anh em đoàn viên Thanh niên phê bình đảng viên, tiến hành bỏ phiếu kín, lấy đại đội làm đơn vị phê bình. Lúc đảng viên về đến tiểu đoàn chỉ còn làm các thủ tục còn lại.

Rất khẩn trương Đảng ủy Viện cử đảng ủy viên Trần Văn Mậu, đ/c Nguyễn Trung Phụng trợ lý tổ chức vào Plây Ku làm việc như kế hoạch đã được chỉ đạo. Tuy đơn vị công tác phân tán, có quyết tâm và có kế hoạch được xác định như vậy nên đã đảm bảo các bước tiến hành đúng quy định, có văn bản gửi về Binh đoàn cấp thẻ Đảng kịp thời đảm bảo quyền lợi chính trị cho đảng viên.

Hoàn thành công tác cấp thẻ Đảng, Đảng bộ tiến hành chuẩn bị đại hội Đảng các cấp. Trên cơ sở tự phê bình, phê bình, đánh giá đảng viên qua đợt cấp thẻ Đảng việc lựa chọn nhân sự vào cấp ủy các cấp vào nhiệm kỳ mới được tiến hành thuận lợi, đạt chất lượng cao.

Tiếp theo, việc phát triển Đảng năm 1981 được tiến hành, đối tượng là những quần chúng tốt đang giữ các cương vị cán bộ trung đội, đại đội cấp phó, tổ trưởng kỹ thuật, các kỹ sư trợ lý cơ quan. Trong năm đã kết nạp được 28 đảng viên mới, đưa tỷ lệ lãnh đạo của Đảng bộ Viện lên 21,2% (trước khi trực thuộc Binh đoàn 12 tỷ lệ này là 19%).

2/ Nhiệm vụ huấn luyện xây dựng chính quy sẵn sàng chiến đấu, đảm bảo hoàn thành nhiệm vụ chuyên môn.

Là đơn vị quân đội làm công tác kỹ thuật, nên cán bộ sỹ quan, chiến sỹ, quân nhân chuyên nghiệp yêu cầu phải được học tập rèn luyện như các đơn vị chính quy, đồng thời phải tổ chức được việc bồi dưỡng chuyên môn chuyên ngành.

Viện đã tổ chức Ban chỉ đạo huấn luyện từ cơ quan đến các đơn vị, mời giảng viên là các cán bộ giảng dạy chuyên trách. Trong 3 tháng đã hoàn thành chương trình huấn luyện đề ra, qua kiểm tra chất lượng sau huấn luyện từng đơn vị, từng cá nhân đều có chuyển biến rõ rệt về nhận thức tư tưởng, trình độ tổ chức chỉ huy, nâng cao năng lực và trách nhiệm công tác. Kết quả cụ thể trên từng mặt công tác như sau:

+ Huấn luyện quân sự cho Viện và các đơn vị :

Các tiểu đoàn đảm bảo quân số tham gia trên 75% (trừ các đơn vị đang làm nhiệm vụ biên giới phía Bắc chưa tham gia huấn luyện) đã nắm bắt và thực hành tốt các động tác cơ bản. Cơ quan đã tham gia hội thao với khối Binh đoàn bộ. Tiểu đoàn 976, Đại đội 1, Đại đội 5, (tiểu đoàn 976) Đại đội 2 tiểu đoàn 974, Đại đội 8 tiểu đoàn 878 là những đơn vị duy trì tốt nề nếp điều lệnh kỷ luật và trật tự nội vụ, hàng tuần hàng tháng đều duy trì tổ chức kiểm tra rút kinh nghiệm bổ khuyết kịp thời.

Kết quả tổng hợp đợt huấn luyện như sau:

- Chiến thuật: 3 tiểu đoàn được huấn luyện theo đúng kế hoạch (974 - 976 - 978). Qua kiểm tra đợt xuất ở Tiểu đoàn 978, 3 tiểu đội được kiểm tra có: 2 đạt khá, 1 đạt yêu cầu.

- Kỹ thuật: Đã tiến hành kiểm tra bắn đạn thật bài 1, súng AK cho 3 tiểu đoàn (Tiểu đoàn 976 đạt đơn vị bắn giỏi, 978 đạt khá).

Công tác tổ chức trường bắn đảm bảo tốt, đúng quy tắc và an toàn tuyệt đối trong quá trình kiểm tra.

+ Huấn luyện công tác hạch toán kinh tế:

Năm 1981 Binh đoàn 12 có chủ trương thực hiện hạch toán kinh tế tiến tới xóa bỏ bao cấp Viện đã cử cán bộ kế toán, dự toán đi tập huấn ở Binh đoàn. Chủ trương của Viện bước đầu là hạch toán từng phần với phương châm thu đủ chi đủ lấy thu bù chi tiến tới có lãi. Bước 2 sẽ hạch toán toàn phần, Binh đoàn coi đây là bước đột phá. Viện mời chuyên gia của Bộ Tài chính về hướng dẫn các cơ quan chuyên môn tiến hành công tác hạch toán kinh tế, hướng dẫn lập sổ sách, lập kế hoạch, dự toán đến khâu ký kết hợp đồng được cơ quan tích cực thực hiện. Sau một thời gian học tập, Tư lệnh Binh đoàn 12 chỉ thị Viện khảo sát thiết kế thực hiện nhiệm vụ theo phương thức hạch toán kinh tế. Đây là việc hoàn toàn mới mẻ, là thách thức mới đòi hỏi toàn Viện phải tìm tòi học hỏi để dần dần đảm bảo được chủ trương chung.

+ Huấn luyện chuyên môn ngành cho các đơn vị trong Binh đoàn.

- Đã tổ chức tiếp nhận và khai giảng lớp can in, dự toán cho Binh đoàn đúng thời gian quy định, đảm bảo 100% học viên được tham gia huấn luyện quân sự trước khi vào học chuyên môn.

- Đã tổ chức 1 tổ giáo viên dã ngoại đi huấn luyện cho trường nghiệp vụ theo yêu cầu của nhà trường.

- Tổ chức biên soạn giáo trình huấn luyện chuyên môn của ngành cung cấp cho ban huấn luyện Cục Cầu đường hướng dẫn các sư đoàn học tập.

3. Về công tác đảm bảo vật chất:

Thực hiện chủ trương của Bộ Quốc phòng, toàn quân phải tự túc 1 tháng lương thực, thực phẩm. Binh đoàn 12 giao chỉ tiêu mỗi năm Viện phải phấn đấu bảo đảm đạt được:

- Sản xuất lương thực 58 tấn thóc
- Thực phẩm 7 tấn,
- Rau quả: 119 tấn.

Đối với đơn vị thường xuyên lưu động suốt năm, không có vị trí đóng quân tập thể để dựa vào bếp ăn phát triển chăn nuôi, việc đảm bảo chỉ tiêu trên giao quả thực là một khó khăn khó khắc phục.

Đảng uỷ và thủ trưởng họp chuyên đề, thảo luận dân chủ và ra nghị quyết lãnh đạo, phải coi trọng sản xuất lương thực là nhiệm vụ quan trọng, toàn Viện phấn đấu đạt chỉ tiêu trên giao.

Căn cứ vào quân số và điều kiện cụ thể của các tiểu đoàn để dân chủ thống nhất phân bổ chỉ tiêu cụ thể:

- Tiểu đoàn 22 đóng quân ở Plây cu có điều kiện về đất đai, đảm bảo chỉ tiêu đóng góp 20 tấn lương thực, nửa chỉ tiêu chăn nuôi và sản xuất rau quả toàn Viện, trung bình gấp đôi các tiểu đoàn khác.

- Các tiểu đoàn khác 974, 976, 978, nhận chỉ tiêu mỗi đơn vị là 9 tấn lương thực mỗi năm

- Cơ quan Viện bộ 11 tấn lương thực/ năm.

- Đội xe vận tải, tiểu tu hăng hái nhận chỉ tiêu như các tiểu đoàn lưu động, đội Thí nghiệm vật liệu trong cơ quan Viện bộ.

Hậu cần cấp trên sẽ trừ vào định lượng phân phối của các đơn vị. Ngoài ra đơn vị còn phải trích nộp một phần lên cấp trên.

Ban hậu cần chỉ đạo các đơn vị thực hiện chủ trương, và trực tiếp tổ chức kế hoạch tăng gia của Viện bộ.

Cơ quan Viện bộ đóng quân trong doanh trại, phải tìm mọi cách mới có thể đảm bảo chỉ tiêu. Một số anh em vùng quê lân cận về xin đất ruộng tại các địa phương gia đình mình sinh sống. Trưởng ban Hậu cần Văn Đình Lộc tổ chức bộ đội tăng gia chuyên trách đảm bảo sản xuất thường xuyên theo thời vụ cây cấy, đến mùa thu hoạch Viện sẽ phân công các phòng ban cơ quan từng đợt xuống gặt hái.

Trong một thời gian ngắn, dựa vào địa phương của một số cán bộ chiến sỹ của Viện giúp đỡ, đã tổ chức được 4 tổ tăng gia:

Tổ ở xã Định Công huyện Thanh Trì Hà Nội quê hương Viện trưởng, 1 tổ ở xã Thanh Long, Huyện Thanh Hà, Tỉnh Hải Dương quê đ/c Nguyễn Đức Long, 1 tổ tại hợp tác xã Đông Xuân. huyện Mỹ Hào, tỉnh Hải Dương quê đ/c Phạm Ngọc Hải, 1 tổ tại xã Hạp Lĩnh huyện Tiên Sơn tỉnh Hà Bắc quê đ/c Nguyễn Trung Phụng.

Thời kỳ này ruộng đất do hợp tác xã nông nghiệp quản lý nên bộ đội về xin ruộng được lãnh đạo các địa phương tận tình giúp đỡ, tổ ở Thanh Long đạt kết quả khá, tổ ở Đông Xuân năm 1981 thu hoạch được 1.200 kg thóc. Để quản lý thuận lợi hơn sau đó chỉ để 1 điểm ở Hạp Lĩnh, xin địa phương cho tăng diện tích.

- Đ/c Nguyễn Danh Tuân nguyên là tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn 974, trưởng ban hành chính của Viện về phụ trách tổ tăng gia này một thời gian dài.

Lãnh đạo các đơn vị chấp hành nghiêm, tuy rất khó khăn nhưng đều đạt chỉ tiêu lương thực thực phẩm. Tùy theo mùa vụ, Viện phát động cấy lúa, trồng khoai lang, khoai tây, các loại đậu, bầu, bí..... Tổng kết chung đã đạt 100 kg rau xanh/người, bình quân 12 người nuôi 1 đầu lợn được phân cho các bếp ăn, các đơn vị đóng ở doanh trại trồng mỗi người trồng 15 cây chuối bảo đảm cho chăn nuôi.

Để thực hiện chuyển bộ đội ra khỏi nhà dân, cần phải xin đất xây dựng doanh trại. Thời điểm này Quân đội chưa có kinh phí đảm bảo, mà các đơn vị phải tự lực. Tranh thủ lợi thế, Viện phân công các tiểu đoàn khai thác 50 m³ gỗ, 5.000 cây nứa, vầu chỉ tiêu mỗi tiểu đoàn = 50m³ gỗ, 5000 cây vầu, tự mình xây dựng nhà cho các đại đội theo kế hoạch để nhanh chóng đưa bộ đội ra khỏi nhà dân. Trong một thời gian ngắn các tiểu đoàn đều triển khai tốt công việc, giúp chỉ huy các đơn vị quản lý được tập trung. đơn vị nào cũng còn có anh em đã quen sống tự lực trong thời chiến nên việc tự lực làm nhà ở có nhiều thuận lợi.

Thời gian tiếp theo, các đơn vị theo cách làm đó tự lực trang bị giường phản, bàn ghế, tủ cho cán bộ làm việc.

Tổng kết năm 1980, 1981, đơn vị đã liên hệ cấy 152 sào lúa tại địa phương, chăn nuôi 31 con lợn, 4 con bò, 5 con trâu, Tiểu đoàn 976 làm 10 gian nhà 220 m², 18 gian nhà quá độ 324 m², 4 gian tại Tiểu đoàn 878, 6 gian tại Tiểu đoàn 978, gian, 9 gian nhà tạm 162 m².

Việc tổ chức chăm lo sinh hoạt đời sống vật chất cho một đơn vị với quân số xấp xỉ ngàn người trong thời bình nơi gần đô thị không phải là đơn giản. Phấn đấu được như vậy là công lao của tập thể Đảng ủy, thủ trưởng các cấp, được cán bộ chiến sỹ đồng lòng. Cũng là bài học quý giá cần thiết phải ghi nhận.

4. Về lãnh đạo đời sống tinh thần:

Song song với công tác chính trị, Viện đẩy mạnh công tác văn hoá văn nghệ. Đặc điểm của đơn vị là công tác hoàn toàn lưu động, phần nhiều lại ở miền núi, nội đồng bào

dân tộc cư trú, dân cư thưa thớt, còn đói nghèo, Đảng Nhà nước chưa đủ điều kiện để chăm lo đời sống tinh thần như mong muốn.

Việc tự lực cánh sinh lo cho đơn vị được đặt ra đúng mức, bước đầu đạt được như sau:

- Tổ chức được đội văn nghệ quần chúng, tham gia hội diễn tại Bình đoàn, đi biểu diễn báo cáo tại 4 tiểu đoàn, tổ chức liên hoan văn nghệ toàn Viện.

- Tổ chức trong biên chế 1 đội chiếu phim phục vụ các đơn vị, giành nhiều buổi chiếu phim lưu động trên tuyến cho các tổ lưu động. Thời điểm này xe cộ của Nhà nước đi lại đến vùng sâu vùng xa còn rất khó khăn, xe ô tô khách chỉ đến bến xe tại các tỉnh, đội chiếu phim thường phải kết hợp với thời gian chuyển hậu cần để đi phục vụ.

Những buổi hoạt động đó đã thu hút được nhân dân các dân tộc quanh vùng hưởng ứng. Có bản cách xa hàng chục ki lô mét, dân đốt đuốc lặn lội đến xem phim cùng bộ đội. Nét sinh hoạt, giao lưu này còn phảng phất thời chiến tranh chống Pháp năm xưa.

- Mỗi đầu mỗi đi công tác xa đơn vị đều udduwowcj trang bị đài nghe tin tức, việc cung cấp đủ pin để nghe đài là một cố gắng vì thời điểm này vật chất nói chung và pin đài nói riêng vẫn còn quá nhiều khó khăn.

Thư từ của gia đình thường lấy địa chỉ đơn vị nơi cố định, việc đảm bảo mọi thư từ đến tận nơi anh em công tác, cùng vào dịp chuyển hậu cần, hay các chuyến công tác của trợ lý, các phòng, các cơ quan đi chỉ đạo nắm tình hình. Tuy nhiên đây cũng là vấn đề được các thủ trưởng chú ý chỉ đạo, liên hệ giữa các cơ quan, các tiểu đoàn chặt chẽ, nên thư từ, báo chí đến được với các đơn vị sớm nhất.

5. Tổ chức công tác thi đua:

Ban Thi đua của Viện gồm các thủ trưởng Viện, các thủ trưởng các phòng, ban nghiệp vụ chuyên môn, do Viện trưởng là trưởng ban. Ban thi đua các tiểu đoàn gồm Tiểu đoàn trưởng, chính trị viên tiểu đoàn và các đại đội trưởng, chính trị viên đại đội, do tiểu đoàn trưởng là trưởng ban. Các hoạt động mọi mặt, trọng tâm là hoàn thành xuất sắc, đảm bảo tiến độ và chất lượng công tác chuyên môn.

Nhờ động viên thi đua kịp thời, năm 1981, Viện đã hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, là đơn vị đạt điểm cao trong cụm thi đua, được trao cờ thi đua của Bộ Giao thông vận tải và được Nhà nước trao tặng Huân chương chiến công hạng Hai.

III. KẾT QUẢ KHẢO SÁT THIẾT KẾ NĂM 1980-1981

I. Đường 279:	291km		
		Chi Lăng — Tu Đồn	31 km
		Bình Gia — Văn Mịch	27 km
		Na Rì — Lãng Ngâm	53 km
		Bảo Yên - Bảo Hà	12 km
		Bảo Hà — Văn Bàn	22 km
		Văn Bàn — Dương Quỳ	28 km
		Dương Quỳ - Nậm Xi Tan	22 km
		Than Uyên - Pắc Ma	69 km
		Pắc Ma - Tuần Giáo	27 km
2. Cầu:	850m		
- Trên đường Trường Sơn		Tân Kỳ - Hà Tân	300 m
		Bắc đường 9	200 m
- Trên đường 279		Kép Hạ - Chi Lăng	200 m
		Bảo Yên — Dương Quỳ	150 m

3. KSTK mỏ đá	- Mỏ La Giang - Bắc Thái - 4 mỏ đá trên đường 279	5 vạn m ³ /n
4. Khoan giếng	Thanh Hoá	100 m
	Quảng Trị	100 m
	Khu vực Hà Nội	100 m
5. Đo đạc bình đồ	Sân bay BTL Công Binh, Quân cảng BTL Hải Quân.	

IV. THỰC HIỆN NHIỆM VỤ THEO PHƯƠNG THỨC HẠCH TOÁN KINH DOANH (1982-1985)

1. Ổn định nơi đóng quân của cơ quan và đơn vị:

Năm 1982, Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ V xác định hai nhiệm vụ chiến lược của cách mạng Việt Nam trong giai đoạn mới là xây dựng chủ nghĩa xã hội và bảo vệ Tổ quốc xã hội chủ nghĩa.

Thời điểm này đất nước đang còn nhiều khó khăn về kinh tế, đời sống của nhân dân và cán bộ, chiến sỹ quân đội còn rất thiếu thốn. Điều đó tác động mạnh đến tư tưởng, tình cảm, sự yên tâm phục vụ lâu dài trong quân đội của cán bộ, chiến sỹ.

Đảng uỷ, thủ trưởng và tập thể lãnh đạo Viện không những phải làm tốt công tác giáo dục chính trị tư tưởng, mà quan trọng hơn là phải xác định được phương hướng sản xuất kinh doanh sao cho đúng hướng, phù hợp với năng lực của mình bảo đảm ổn định, dần dần nâng cao được đời sống cho bộ đội.

Nghiêm chỉnh chấp hành sự lãnh đạo của cấp trên, Đảng uỷ và thủ trưởng Viện xác định phương hướng phát triển của Viện trong thời gian tới là chuyển đổi từ cơ chế bao cấp sang cơ chế quản lý kinh tế mới, hạch toán kinh doanh.

Vấn đề quan trọng hàng đầu là phải cơ cấu lại bộ máy tổ chức, tinh giản lực lượng, giảm bớt gián tiếp, tập trung cho lực lượng lao động trực tiếp theo hướng tinh gọn.

Nghị quyết tháng 3 năm 1982, Đảng uỷ xác định cần thiết hoàn chỉnh biên chế tổ chức, đổi mới cơ chế quản lý, kế hoạch hoá sản xuất và tăng cường sự lãnh đạo toàn diện của Đảng uỷ, toàn Đảng bộ trên tất cả các mặt công tác của đơn vị.

Cuối tháng 4/1982 Viện di chuyển gọn cơ quan Viện từ Hà Đông đến Trạm 63 tại Kim Lũ, được dựng tạm thời chống Mỹ làm nơi tạm trú cho cán bộ từ chiến trường ra Bắc công tác ngắn ngày. Cơ quan Viện phải chia thành ba khu vực xa nhau, nằm chen vào giữa xã Đại Kim. Các đơn vị tiểu đoàn, đại đội vẫn đóng quân phân tán tại các địa phương cũ.

Từ quý 2/1982 cơ quan Viện không có điều kiện làm việc tập trung như ở Hà Đông, nên để duy trì nề nếp làm việc chính quy, phải tổ chức chặt chẽ việc thực hiện chế độ trực ban, trực nhật từ Viện đến các ban phòng. Viện chỉ định các đ/c phụ trách các khu vực như sau:

Khu A: Tại vị trí Trạm 63 cũ gồm chỉ huy Viện và các phòng ban chức năng: phòng Kế hoạch, các phòng thiết kế, ban tài vụ, ban hành chính, chỉ huy trưởng là thiếu tá Trần Văn Mậu, chỉ huy phó là thiếu tá Trần Văn Cư.

Khu B: khu vực gần trạm bơm tưới tiêu của xã Đại Kim, chỉ huy trưởng đại úy Nguyễn Kiểm trợ lý phòng kỹ thuật; thượng úy Trần Trọng Thảo, xưởng trưởng Can in chỉ huy phó.

Khu C: gần chùa Đại Kim, làm việc tại đây có Phòng Chính trị, ban Hậu cần, ban Vật tư, ban Kiến thiết. Chỉ huy trưởng thiếu tá Nguyễn Thành; chỉ huy phó, đại úy Bùi Ngọc Chuyên và đại úy Nguyễn Văn Bình.

Các chức danh trên, chỉ là chức danh kiêm nhiệm, không có trong biên chế nhưng các đ/c được giao trách nhiệm đều phát huy tốt nhiệm vụ, các sỹ quan cán bộ công nhân viên đều nghiêm túc chấp hành ý kiến của các đ/c phụ trách.

Hội đồng quân nhân được tổ chức để kiểm tra giám sát các cơ quan chức năng đảm bảo chế độ cho đơn vị. Ban đầu trung tá, phó Viện trưởng Hoàng Ngọc Châu làm chủ tịch hội đồng quân nhân, đến tháng 12/1982, đại úy Bùi Ngọc Chuyên, trưởng phòng Địa chất thuỷ văn được cử làm chủ tịch, đại úy Nguyễn Văn Bình trợ lý phòng chính trị, thượng úy Nguyễn Thị Bái trợ lý phòng Đường làm phó chủ tịch, các uỷ viên là thượng úy Mai Duy Trinh trợ lý phòng Cầu, đ/cSử phòng Kỹ thuật; đ/c..... Phúc phòng Dự toán, đ/cBình xưởng Can in đ/c Tinh..... ban Hậu cần, đ/c Phấnban Kiến thiết, đ/c..... Lãng ban Vật tư, đ/c..... Thiệu ban Tài vụ, đ/cTiếp phòng Kế hoạch.

Có thể nói từ khi hình thành lực lượng khảo sát thiết kế Trường Sơn đến nay chưa bao giờ có doanh trại ổn định, có bếp ăn tập trung. Cùng với cuộc vận động xây dựng quân đội chính quy, các động tác trên đã giúp đơn vị rèn luyện chính quy, kỉ luật nghiêm minh. Buổi sáng duy trì đều đặn thể dục trong cả ba khu vực đóng quân, buổi chiều thể thao bóng chuyền bóng bàn, tăng gia rau xanh tự túc quanh doanh trại, duy trì 11 chế độ trong ngày được chặt chẽ.

Cùng với công tác hạch toán, các cơ quan phòng ban đăng kí theo dõi chấm công cá nhân, cuối tháng tổng hợp, có chế độ thưởng phạt bằng kinh tế góp phần nâng cao ý thức làm việc của bộ đội. Công tác Hậu cần cũng chuyển biến, hàng ngày có thực đơn thường xuyên thay đổi món ăn trong bếp nội trú. Viện còn tổ chức ăn cơm ca trưa không thu phí cho toàn Viện kể cả những đồng chí được sống ngoại trú cùng gia đình. Kinh phí này cuối năm trích trong lợi nhuận của đơn vị.

Hàng quý, Viện duy trì chế độ họp Đảng uỷ Viện. Các tiểu đoàn khảo sát trên tuyến về chỉ huy sở của Viện tiếp thu nghị quyết trong quý và giải quyết các công việc với các phòng ban chức năng. Ban Hành chính có điều kiện chăm lo chu đáo về vật chất và tinh thần cho anh em cán bộ công tác xa về, tạo được sự ấm cúng chan hoà giữa cơ quan và đơn vị.

2. Biên chế Viện khảo sát Thiết kế năm 1982

Tháng 9/1982 đại tá Hoàng Đình Luyến, Viện trưởng được Bộ điều động nhận nhiệm vụ Viện trưởng Viện Thiết kế Bộ Quốc phòng, trung tá Hoàng Ngọc Châu phó Viện trưởng được Bộ Quốc phòng bổ nhiệm Viện trưởng. Thiếu tá Trần Văn Mậu trưởng phòng kế hoạch được chuyển công tác về Quân khu 3, thiếu tá Trần Văn Cư phụ trách phòng. Ít lâu sau đó cấp trên bổ nhiệm trung tá Nguyễn Vĩnh và trung tá Nguyễn Quý giữ chức phó Viện trưởng.

Một công tác rất quan trọng trong giai đoạn bước vào hạch toán kinh tế là giải quyết vấn đề biên chế sao cho phù hợp với nhiệm vụ trên giao, có tính đến sự phát triển. Việc giải quyết số anh em còn lại phải hợp tình hợp lý, quan tâm đến quyền lợi, chế độ chính sách của anh em.

Trong thực tế, số cán bộ công nhân viên khá đông đã nhiều năm phục vụ đơn vị nhưng trước đây do yêu cầu phục vụ, việc được giao quân hàm, đề bạt chức vụ bị hạn chế, thời điểm này lại chưa đủ điều kiện thời gian để hưởng chế độ hưu trí. Phục viên về địa phương, hưởng theo chế độ bệnh binh, chuyển ngành theo chế độ hiện hành là việc cơ

quan tổ chức, quân lực phải xem xét từng đối tượng, Đảng uỷ, thủ trưởng Viện chỉ đạo xem xét từng trường hợp có lợi cho anh em không vi phạm chế độ.

Cuối năm 1982, biên chế tổ chức của Viện như sau:

Quân số toàn Viện: đầu năm: 855
 Giải quyết ra quân 109, còn lại 746 (có 31 nữ)
 Gồm cấp tá: 14; cấp úy: 160;
 quân nhân chuyên nghiệp: 174;
 công nhân viên: 38
 hạ sỹ quan: 141; chiến sỹ: 214;

Trình độ kỹ thuật chuyên môn:

Có 82 có trình độ Đại học và trên Đại học
 gồm: 1 Phó Tiến sỹ cầu đường,
 3 kỹ sư đường sắt,
 26 kỹ sư đường bộ, 5 kỹ sư đo đạc;
 4 kỹ sư thuỷ văn, 1 kỹ sư thuỷ lợi,
 9 kỹ sư địa chất công trình,
 4 kỹ sư khoan thăm dò, 1 kỹ sư khai thác mỏ,
 1 kỹ sư điện xí nghiệp, 1 kỹ sư điện thám,
 2 kỹ sư kinh tế tài chính,
 1 thư viện, 1 bác sỹ
 và 72 trung cấp
 gồm: 3 đường sắt, 14 đường bộ,
 7 xây dựng, 2 địa chất công trình,
 22 đo đạc địa hình, 5 đo vẽ bản đồ, 1 địa vật lý
 5 kinh tế tài chính tài, 1 kế hoạch, 1 dạy nghề,
 1 lao động tiền lương, 1 nấu ăn, 6 y sỹ

Đây là lực lượng nòng cốt về kỹ thuật có tính đến sự phát triển để Viện thực hiện nhiệm vụ khảo sát thiết kế những năm sau.

Việc tinh giảm lực lượng cuối năm 1982 tác động mạnh đến tư tưởng, tình cảm của bộ đội, đòi hỏi Đảng uỷ, cơ quan chính trị, các thủ trưởng các cấp phải thực hiện thật tốt công tác giáo dục chính trị tư tưởng. Công tác tổ chức cán bộ, đề bạt các chức vụ phải thực hiện chặt chẽ, công tác “nguồn” được đề cao. Cán bộ sỹ quan được đề bạt phải vừa hồng vừa chuyên, cán bộ chỉ huy chưa vào Đảng phải đảm bảo kết nạp được, bồi dưỡng nhanh chóng đối tượng đủ điều kiện để kết nạp vào Đảng. Quan điểm này của Đảng uỷ được quán triệt từ trong Đảng ra ngoài quần chúng nên ý thức chính trị của cán bộ trong Viện nói chung và cán bộ kỹ thuật nói riêng chuyển biến tốt. Trong năm 1982 đã kết nạp 35 đảng viên mới là quần chúng tiêu biểu, trong đó có 12 đối tượng được kết nạp là cán bộ là chuyên môn kỹ thuật. Tiêu biểu:

- Thượng úy kỹ sư Trương Đình Minh, trưởng ban Kiến thiết kết nạp tháng 2,
- Trung úy kỹ sư Nguyễn Văn Mấn trợ lý phòng địa chất thuỷ văn kết nạp tháng 5.
- Trung úy kỹ sư Nguyễn Phi Tiến, tiểu đoàn 978, và trung úy kỹ sư Phạm Văn Đăng trợ lý phòng địa chất thuỷ văn kết nạp tháng 6.
- Trung úy Nguyễn Văn Mấn trợ lý phòng kỹ thuật kết nạp 9/1982

Ngày 28/9/1982, Đảng uỷ Viện được kiện toàn:

Đ/c Hoàng Xiển, phó Viện trưởng chính trị giữ chức bí thư;

Đ/c Hoàng Ngọc Châu phó bí thư;

Đ/c Nguyễn Quý uỷ viên thường vụ;
 Các đảng uỷ viên: Nguyễn Thành, Trần Hoàn, Lê Cao Chất, Lê Văn Cát,
 hai đ/c Nguyễn Vĩnh và Trần Văn Cư được bổ sung vào Đảng uỷ.

3. Biên chế bổ cấp tiểu đoàn, tổ chức thành Đội, một thí điểm biên chế tổ chức mới.

Chỉ thị 613/CT ngày 5/11/1982 của Tư lệnh Binh đoàn 12:

Giải thể các tiểu đoàn biên chế thành các đơn vị Đội, Viện hạch toán độc lập, đội hạch toán nội bộ, tổ chức biên chế phải tinh, gọn, mạnh đáp ứng nhiệm vụ hạch toán kinh doanh. Thời điểm này, lực lượng của Viện từ 5 tiểu đoàn gồm 18 đại đội tổ chức gọn lại thành 5 đội gồm:

+Đội 1, giữ nguyên đại đội 1 và 1/2 Đại đội 4 thuộc Tiểu đoàn 976

Đội trưởng.....,

Đội phó chính trị

Đội 1 giữ truyền thống của Đại đội 1 Công binh, đơn vị Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân

+ Đội 974 nòng cốt là đại đội 12, tiểu đoàn 974

Đội trưởng.....,

Đội phó chính trị

+ Đội 976 nòng cốt là đại đội 3 và 1/2 đại đội 4 của Tiểu đoàn 976

Đội trưởng.....,

Đội phó chính trị

+ Đội 878, công tác huấn luyện nòng cốt d 878 cũ

Đội trưởng.....,

Đội phó chính trị

+ Đội 978 huấn luyện nòng cốt là đại đội 6 + một nửa đại đội 4 + tiểu đoàn bộ.

Đội trưởng.....,

Đội phó chính trị

+ Đội xe vận tải.

Đội trưởng.....

Đội phó chính trị.....

Biên chế tổ chức mới này nhằm thí điểm để rút kinh nghiệm cho đơn vị làm kinh tế phù hợp với đặc thù ngành nghề chuyên môn khảo sát thiết kế theo phương thức hạch toán kinh doanh, trước mắt lấy thu bù chi.

Sau khi rút gọn biên chế, Viện giải quyết cho ra quân 162 đồng chí, trong đó có chuyển ngành, về nghỉ chế độ hưu, bệnh binh cho những đ/c sức khoẻ sút kém do chiến tranh, bệnh nghề nghiệp, phục viên cho chiến sỹ nghĩa vụ.

Đảng uỷ đánh giá kết quả lãnh đạo thực hiện nhiệm vụ năm 1983, một năm khởi đầu quan trọng thực hiện theo cơ chế hạch toán kinh tế như sau:

4. Giá trị đạt được năm 1983

- Giá trị tổng sản lượng đạt: $10.437.432 / 9.329.584 = 111,8\%$.

- Giá trị hoàn thành bàn giao: $11.562.273 / 10.303.168 = 111,8\%$.

- Năng suất lao động $612 / 600 = 102\%$,

trong đó trực tiếp kinh tế: $408 / 404 = 100,9\%$,

gián tiếp kinh tế: $98 / 99 = 110\%$.

- Năng suất lao động cho lực lượng kỹ thuật = $20.627 / 18.923 = 109\%$.

cho trực tiếp Khảo sát thiết kế: $25.581 / 23.092 = 110\%$.

+ Kinh nghiệm sơ kết được trong năm 1983 là:

- Do có sự chuyển biến về phương pháp, tác phong công tác nên kết quả khảo sát thiết kế đảm bảo được tiến độ, chất lượng cao hơn trước.

- Bước đầu mới thực hiện hạch toán kinh tế nhưng do đảm bảo được tiến độ, chất lượng, công trình hoàn thành gọn việc thanh quyết toán với chủ đầu tư được kịp thời, tạo điều kiện đảm bảo tốt đời sống cho lao động. Thời điểm này, còn kéo dài cho những năm sau, việc được ngân hàng chi trả tiền mặt là trong khó khăn chung toàn đất nước, nhưng đơn vị vẫn được ưu tiên mà không có tiêu cực.

- Chế độ quản lý lao động thực hiện chặt chẽ ngày công đảm bảo hơn, đây là cơ sở xét khen thưởng vật chất cuối năm công bằng hợp lý, đảm bảo sự đoàn kết nhất trí trong toàn Viện từ cơ quan đến các đơn vị.

- Thực hiện yếu tố mới xét thưởng bằng kinh tế theo quỹ lương có tác dụng thúc đẩy phong trào thi đua giữa các phòng ban và cá nhân.

Tuy rằng nhiệm vụ sản xuất kinh doanh được xem là hàng đầu, nhưng các mặt hoạt động khác vẫn không xem nhẹ.

+ Xây dựng đơn vị:

Chấp hành nghiêm túc, học tập đủ các chương trình huấn luyện xây dựng đơn vị do cấp trên đề ra. Cuối năm đánh giá thực hiện huấn luyện quân sự đạt được 65% khá giỏi 100% đạt yêu cầu.

Các chế độ điều lệnh quy định được đề ra trong bối cảnh yêu cầu phải đảm bảo công tác hạch toán kinh tế, bước đầu nảy sinh nhiều thắc mắc nhưng về sau hiểu được rằng tuy đòi hỏi phải đạt được cả hai yêu cầu nỗ lực hoàn thành nhiệm vụ sản xuất theo phương thức hạch toán kinh tế và phải bảo đảm cả thực hiện tốt chế độ điều lệnh, hai nhiệm vụ tuy khác biệt nhưng thực chất lại hỗ trợ rất tốt cho nhau nên đều thông suốt.

+ Học tập chính trị:

- Tập trung giáo dục Nghị quyết 4, 3 của Trung ương.
- Các chương trình cho hạ sỹ quan chiến sỹ năm thứ 2 và chặng đường đầu tiên của thời kỳ quá độ tiến lên chủ nghĩa xã hội của nước ta.

Kết quả chuyển biến của bộ đội:

Vi phạm kỷ luật giảm, không có vụ việc nghiêm trọng nào xảy ra.

+ Công tác tăng gia tự túc: Tuy có nhiều hạn chế, nhưng Viện vẫn thực hiện tốt có truyền thống chủ trương tăng gia tự túc. Năm 1983 đạt gạo 14.650 kg, thịt tăng trọng 421 kg, rau 10.125 kg, lạc 130 kg, rau quả các loại 988 kg, gia cầm 200 con. So với năm 1982 thì đây là một bước chuyển biến tốt.

+ Về công tác xây dựng Đảng:

Đảng uỷ đã trực tiếp triển khai xây dựng cơ sở 16 chi bộ, thường vụ Đảng uỷ trực tiếp kiểm tra bản kế hoạch phân đầu của từng chi bộ.

Kết quả bình xét phân loại đảng viên năm 1983, 100% đảng viên đủ tư cách, trong đó mức 1 = 69 đạt 36%, mức 2 = 117 đạt 63,5%, mức 3 = 13 đạt 1,5% không có đảng viên không đạt tư cách.

Trong năm kết nạp được 30 đảng viên mới, việc thực hiện nguyên tắc tập trung dân chủ tốt, nội bộ Đảng uỷ đoàn kết nhất trí, mối quan hệ giữa chỉ huy, lãnh đạo cán bộ chiến sỹ được giữ vững.

Với những kết quả trên, năm 1983 Đảng uỷ Viện đạt Đảng bộ trong sạch vững mạnh.

Tháng.../1983 Thượng tá Phó Viện trưởng Hoàng Xiển, chuyển lên Binh đoàn nhận nhiệm vụ mới, Trung tá Nguyễn Ngọc Trân được bổ nhiệm phó Viện trưởng chính trị, được Đảng uỷ chỉ định Bí thư Đảng uỷ Viện.

+ Thực hiện cơ chế mới bí thư chuyên trách

Năm 1984, Đảng bộ Viện tiến hành Đại hội Đảng bộ nhiệm kỳ 1984 - 1986 Đại hội bầu 9 đồng chí vào Ban chấp hành Đảng bộ.

Đại hội bầu đồng chí Đinh Nhân Nguyên làm Bí thư Đảng uỷ,
đ/c Nguyễn Ngọc Trân phó Viện trưởng chính trị làm Phó Bí thư Đảng uỷ,
đ/c Hoàng Ngọc Châu uỷ viên thường vụ.

Các đồng chí đảng uỷ viên được bầu và bổ sung trong nhiệm kỳ là: Nguyễn Vĩnh, Nguyễn Quý, Trần Văn Cư, Bùi Ngọc Chuyên, Nông Quốc Tuấn và Triệu Xuân Thu.

Nghị quyết Đại hội Đại biểu Đảng bộ Viện Khảo sát thiết kế tháng 12/1984 khẳng định: Viện là đơn vị quân đội làm kinh tế hạch toán độc lập, theo phương thức kinh doanh xã hội chủ nghĩa, với các chức năng khảo sát thiết kế cầu đường, tham mưu cho Binh đoàn về nhiệm vụ thiết kế, được Binh đoàn giao 2 nhiệm vụ sản xuất (khảo sát thiết kế) và nghiên cứu khoa học.

Năm 1984, Đảng bộ Viện Khảo sát thiết kế có 195 đảng viên, chính thức 171, dự bị là 24 đồng chí. Việc đẩy mạnh công tác đảng, công tác chính trị, xây dựng đảng bộ Viện trong sạch vững mạnh, kiện toàn tổ chức Đảng, phát triển đảng viên bồi dưỡng cán bộ đảng viên đã tạo cho Viện một sức mạnh mới, đủ sức đáp ứng với tình hình.

Năm 1985, nhiệm vụ của Viện nặng nề, địa bàn hoạt động rộng, chủ yếu là vùng núi, thời tiết khắc nghiệt, sinh hoạt khó khăn, nhiều nơi có cả địch hoạt động phá hoại, tính chất hoạt động thường xuyên phải chia thành các phân đội nhỏ,□

Nhiều năm hoạt động trong ngành khảo sát thiết kế, các công trình hầu hết ở miền núi, cán bộ được đào tạo thực tế, tinh thần tự giác cao của chiến sỹ khảo sát, cho phép Đảng uỷ, thủ trưởng Viện cùng các cơ quan chức năng không ngừng nghiên cứu cải tiến tổ chức biên chế, đổi mới các sinh hoạt phù hợp.

5. Tổ chức đơn vị năm 1985

Để phù hợp với hoạt động theo cơ chế hạch toán kinh tế, năm 1985 tổ chức được điều chỉnh lại biên chế phù hợp hơn.

Các đơn vị trực thuộc Viện được tổ chức thành 2 cấp: Đoàn Khảo sát 976 và Đoàn Khảo sát địa chất, và các Đội trực thuộc Đoàn.

- Đoàn khảo sát 976 có 4 đội khảo sát và 1 đội huấn luyện.

Đoàn trưởng Thượng uỷ kỹ sư Nguyễn Văn Mẫn,

Đoàn phó chính trị

- Đoàn khoan thăm dò địa chất công trình 978,

Đoàn trưởng Thượng uỷ kỹ sư Triệu Xuân Thu,

Đoàn phó chính trị

- Đội xe vận tải đội trưởng Lê Hà,

Đội phó chính trị Vũ Tiến Trường

- Đội 974 xây dựng nội bộ được tổ chức, đội trưởng đ/c Nguyễn Văn Nghệp,

đội phó chính trị

- Các phòng ,ban cơ quan Viện vẫn giữ nguyên,

- Tổ chức thêm Ban Quản lý V.84, trung uỷ kỹ sư Võ Trọng Hồng và trung uỷ kỹ sư Vũ Trình Tường phụ trách có nhiệm vụ chỉ đạo quản lý chất lượng tiến độ, kinh phí xây dựng ba dãy nhà làm việc của Viện.

Quân số của Viện giảm từ gần 900 xuống còn hơn 400.

Tổ chức gọn nhẹ, quân số giảm nhưng yêu cầu của Binh đoàn là vẫn phải đảm bảo thực hiện các công trình khi nhà nước và quân đội giao và sau đó là các công trình tự tìm kiếm khác, tổng giá trị sản lượng phải được nâng cao.

Đảng bộ tập trung lãnh đạo công tác giáo dục, rèn luyện đảng viên nhằm nêu cao và phát huy vai trò tiên phong gương mẫu của đảng viên trong đảng bộ đối với việc thực hiện nhiệm vụ trọng tâm.

Đảng bộ Viện có tổng số 186 đảng viên chính thức, 20 đảng viên dự bị, qua bình xét cuối năm, 100% đảng viên đủ tư cách, trong đó mức 1 là 63,7%, mức 2 là 35,8% (cao hơn so với năm 1984), mức 3 là 0,5%, toàn đảng bộ không có đảng viên nào yếu kém.

Năm 1985 Đảng bộ Viện đạt “Đảng bộ trong sạch vững mạnh”

6. Tổng hợp kết quả sản xuất kinh doanh chủ yếu:

5.1. Các công trình do Nhà nước và quân đội giao đạt 100% kế hoạch giá trị sản lượng. Đã thiết kế kỹ thuật 180 km, thiết kế bản vẽ thi công 164 km trên hai công trình Đường 279 và Đường Trường Sơn; thiết kế kỹ thuật 3 cầu dài 299 m, thiết kế bản vẽ thi công 46 cầu.

5.2. Các công trình tự tìm kiếm:

Trong những năm 1983 đến 1985, lãnh đạo chỉ huy, các cơ quan chức năng của Viện rất cố gắng tìm thêm công trình để tăng thu đảm bảo cuộc sống và cải thiện đwocwj sinh hoạt. Có những công trình đơn thuần kinh tế kỹ thuật, nhưng cũng có những công trình kết hợp nghiên cứu khoa học, được trả kinh phí đề tài.

Có thể điểm lại các công trình sau đây:

+ Khảo sát thiết kế một số tuyến đường nội bộ nông trường trồng tiêu Tân Lâm tỉnh Quảng Trị. Một tổ khảo sát Đoàn 976, phòng Đường cử đồng chí trung uý kỹ sư Mai Anh Tuấn làm chủ nhiệm đề tài, thực hiện nhiệm vụ này trong suốt thời gian gần 2 năm. Công trình được Ban Quản lý, Ban Giám đốc Nông trường đánh giá cao về chất lượng và tiến độ.

+ Khảo sát thiết kế đường trong nông trường Tiên Phong, tây Thừa Thiên - Huế. Nông trường thời gian này cũng gặp khó khăn về kinh phí, về tiền mặt. Viện đã chuyển đổi một phần kinh phí thành tủ, bàn ghế trang bị cho cơ quan, cho cán bộ sơ, trung cấp theo quy định đảm bảo chính sách của quân đội.

+ Theo chỉ thị của cấp trên, khảo sát thiết kế cầu đường đoạn Khăm Cốt - Bản Đôn (nước bạn Lào), khảo sát thiết kế kỹ thuật cầu Dù, cầu Lũ trên sông Tô Lịch, thuộc phường Đại Kim, quận Hoàng Mai, thành phố Hà Nội, góp phần xây dựng Thủ đô, thiết kế và thi công cầu treo vào xưởng 19/5 thị xã Sơn Tây do PTS Lương Văn Liên chủ trì.

+ Tham gia đề tài nghiên cứu cấp nhà nước “Điều tra nghiên cứu thành lập bản đồ điện trở suất Việt Nam tỷ lệ 1: 100.000 và tỷ lệ 1: 200.000”

Tổng cục Địa chất đơn vị chủ trì đề tài, Ủy ban Khoa học kỹ thuật Nhà nước quản lý đề tài. Bộ Quốc phòng là 1 trong 6 thành viên tham gia.

Viện Khảo sát thiết kế được Bộ Quốc phòng giao tham gia nghiên cứu đề tài với tư cách là thành viên chính thức. Viện giao cho Phòng Địa chất Thủy văn và phòng Kỹ thuật quản lý chỉ đạo công tác tham gia nghiên cứu đề tài.

Đơn vị điều tra khảo sát đo đạc thu thập số liệu ngoài thực địa là đội Địa Vật lý thuộc Tiểu đoàn 978 do đội trưởng thiếu uý kỹ sư Tân Tiến chỉ huy.

Chủ trì nghiên cứu đề tài này của Viện là trung uý Nguyễn Văn Mấn, kỹ sư địa vật lý, trợ lý kỹ thuật, có nhiệm vụ lập đề cương nghiên cứu, phương án điều tra, chỉ đạo công tác điều tra đo đạc thu thập số liệu, trực tiếp xử lý số liệu, lập báo cáo kết quả và tham gia thành viên nghiên cứu chung đề tài. Chủ nhiệm đề tài phân công cho đơn vị Bộ Quốc phòng tham gia, điều tra nghiên cứu theo tỉ lệ 1:200.000. Thiết bị sử dụng máy đo điện trở suất.

Thực địa được chỉ định thu thập số liệu theo tuyến và diện sau đây::

- Đo điện trở suất theo tuyến đường:

Đường Trường Sơn và Tây Nguyên: bắt đầu từ tỉnh Hoà Bình qua các tỉnh Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa thiên Huế, Quảng Nam, Kon Tum, Gia Lai, Đắc Lắc, Lâm Đồng với tổng chiều dài tuyến điều tra nghiên cứu 1.600 km.

Quốc lộ 1A, từ thị xã Đông Hà (Quảng Trị), đến thành phố Đà Nẵng với tổng chiều dài tuyến 180 km.

Đường sắt Thống nhất Bắc - Nam: điểm đầu ga Đà Nẵng, điểm cuối ga Bình Triệu, thành phố Hồ Chí Minh chiều dài 960 km.

- Đo điện trở suất theo diện tích gồm 2 khu vực:

Thành phố Nha Trang khoảng 400 km²,

Thành phố Đà Lạt khoảng 600 km².

Hàng năm đều có sơ kết kết quả điều tra nghiên cứu và khi tổng kết đề tài được đánh giá cao về chất lượng điều tra, kết quả xử lý, nội dung báo cáo. Kỹ sư Nguyễn Văn Mấn, chủ nhiệm đề tài phân Bộ Quốc phòng tham gia được Viện cử cùng đ/c chủ nhiệm tổng thể đề tài sang Cộng hoà dân chủ Đức học tập và nghiên cứu việc xử lý số liệu trên máy tính điện tử trở về nước hoàn thành đề tài.

+ Điều tra khảo sát địa chất công trình và thăm dò tìm kiếm nước ngầm bằng phương pháp địa vật lý.

Phát huy thành quả công tác đo điện trở suất bằng phương pháp địa vật lý, Viện tiến hành sử dụng máy đo địa vật lý để thăm dò sơ bộ địa chất các công trình cầu đường hỗ trợ cho các máy khoan thăm dò hiện đang không đủ trang thiết bị phục vụ.

Phương pháp địa vật lý còn được sử dụng trong việc thăm dò tìm kiếm mạch nước ngầm thời gian đó nhiều nơi còn khan hiếm.

Điểm lại một số giếng nước ngầm dùng địa vật lý thăm dò xác định, sau đó máy khoan XJ100, hoặc YPB-Zam triển khai thi công, đã thành công như sau:

- Khoan giếng nước cho kho đạn tại Cao Phong Hoà Bình
- Khoan giếng nước cho ga Vinh, Tổng cục Đường sắt
- Giếng nước ngầm tại Ga Thuận Lý, Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình
- Giếng nước Xí nghiệp Liêm Cần tỉnh Hà Nam
- Một số giếng nước ngầm hỗ trợ cho việc cung cấp nước ngọt tại thành phố Hà Nội.
- Giếng nước ngầm sân bay Nội Bài, Hà Nội.
- Các giếng nước ngầm thuộc tỉnh Đắc Lắc phục vụ tưới tiêu cà phê.
- Các giếng nước ngầm phục vụ vườn cà phê của dân tại miền Đông Nam Bộ

Nắm bắt yêu cầu được cung cấp nước sạch ngày càng cấp thiết trong khu vực tập thể, các xí nghiệp, nhà máy đến cả tư nhân, nên từ những năm 1979 chủ trương của Đảng uỷ và chỉ huy Viện cố gắng đầu tư để phát triển năng lực ngành nghề này. Viện đã mua sắm 2 máy khoan thăm dò địa chất công suất lớn YPB-ZAM, đã phát huy hiệu lực. Tuy nhiên cái hạn chế là máy bơm hút nước thời kỳ đó Việt Nam chưa sản xuất được, Nhà nước lại không có hạng mục nhập khẩu. Ngành vật tư của Viện phải tìm máy nén khí

(compresseur) cũ phục hồi lại để dùng. Tuy nhiên loại này công kênh, không được ưa chuộng và lại không thuận tiện cho việc khai thác.

Thành tích đóng góp được ghi nhận trong việc tham gia đề tài “Điều tra nghiên cứu thành lập bản đồ điện trở suất Việt Nam”, đề tài cấp nhà nước là kỹ sư Tần Tiến, kỹ sư Nguyễn Văn Mẫn, trưởng phòng địa chất thủy văn Bùi Ngọc Chuyên, đội đo đạc thuộc Tiểu đoàn 978. Tham gia khoan giếng nước ngầm là đội khoan giếng của tiểu đoàn 978, tiểu đoàn trưởng là Triệu Xuân Thu, kỹ sư Nguyễn Kiểm, Nguyễn Trường Tộ, Đỗ Mạnh Hùng.....

+ Công trình tự tìm kiếm tại Ban Mê Thuột:

Năm 1984 - 1985, đề tài nghiên cứu khoa học “Tây Nguyên 2” được triển khai. Tiếp xúc với Chủ nhiệm đề tài, chỉ huy Viện được biết “Tây Nguyên 2” là một đề tài quan trọng cấp Nhà nước, không những về phát triển kinh tế ở các tỉnh Tây Nguyên Gia Lai, Kon Tum, Đắk Lắk, Lâm Đồng mà còn có ý nghĩa xây dựng Tây Nguyên giàu mạnh để bảo vệ đất nước.

Đảng uỷ và thủ trưởng Viện đánh giá được khả năng của mình xin tham gia khảo sát thiết kế đường nội bộ các nông trường, khoan giếng nước ngầm, trước mắt hoạt động tại tỉnh Đắk Lắk.

Ủy ban Nhân dân tỉnh Đắk Lắk và Tổng công ty Cà phê Đắk Lắk hoan nghênh đoàn công tác của Viện, đ/c Phó Chủ tịch Ủy ban Nhân dân tỉnh, đ/c Tổng Giám đốc Tổng công ty cà phê Đắk Lắk trực tiếp làm việc và giao cho Ban Quản lý các dự án của tỉnh ký các hợp đồng kinh tế ngay một số công trình khảo sát thiết kế đường nội bộ trong các nông trường thuộc Tổng Công ty Cà phê Đắk Lắk và trước mắt khoan 3 giếng nước ngầm.

Giếng nước ngầm Nông trường Cà phê Thắng Lợi phục vụ trực tiếp cho việc ngâm cà phê có hiệu quả, được lãnh đạo và công nhân nông trường đón nhận hân hoan. Một giếng khác phục vụ cho sinh hoạt tại một khu dân cư, ngày bơm thau giếng nhân dân các dân tộc Đắk Lắk sung sướng phát biểu:” biết ơn bộ đội Cụ Hồ”.

Nói là hợp đồng kinh tế, nhưng hai bên A, B không vì đơn giá thiệt hơn, nhanh chóng thống nhất được kinh phí giao, nhận. Thời điểm đó ý thức quân dân đồng lòng được hình thành từ xa xưa: có bộ đội, Tây Nguyên mới được giải phóng, có nhân dân giúp đỡ đùm bọc, bộ đội mới đánh thắng được Mỹ Ngụy... thật sâu đậm.

Các tuyến đường nội bộ trong các nông trường cũng được khảo sát thiết kế đạt chất lượng tiến độ.

Chính quyền địa phương, Tổng Công ty Cà phê Đắk Lắk động viên đơn vị nhận đất trồng cà phê. Được sự giúp đỡ của nông trường cà phê Thắng Lợi, của nhân dân địa phương, Viện đã mạnh dạn nhận đất canh tác cạnh đường quốc lộ 26 Ninh Hoà - Ban Mê Thuột, cách Buôn Mê Thuột 16 km. Từ khâu đào hố, chọn giống, bỏ phân làm tàn che, trồng cây chắn gió... nhân dân đều hướng dẫn chu đáo. Trang trại cà phê rộng 30 hecta của Viện được hình thành. Một giếng khoan nước ngầm trong trang trại giúp việc tưới tiêu và dùng trong sinh hoạt của các gia đình sinh sống làm ăn tại đây.

Chỉ huy Viện chọn, xét duyệt giúp đỡ 10 gia đình vào nhận chăm sóc và lập nghiệp làm ăn. Ban đầu còn khó khăn các gia đình địa phương giúp đỡ, tẩm che làm nhà, tranh thủ đất trồng xen ngô khoai, chăn nuôi lợn gà vài năm sau đó các gia đình đều có thu nhập, xây dựng được mái ấm khang trang, nhà 2, 3 tầng, có đủ phương tiện, xe cộ canh tác.

Do trang trại ở vị trí thuận lợi, các cháu có điều kiện ăn học, đến nay đã có cháu tốt nghiệp Đại học, thạc sỹ có công ăn việc làm.

Đề tài Tây Nguyên 2 đã được Nhà nước tặng giải thưởng Hồ Chí Minh về khoa học kỹ thuật. Đề tài đã giúp cán bộ chiến sỹ khảo sát thiết kế Trường Sơn thêm một cơ hội trở lại Tây Nguyên góp phần nhỏ của mình xây dựng kinh tế cho đồng bào các dân tộc Tây Nguyên, một số gia đình của Viện thoát cảnh nghèo.

* *

*

Đã qua 10 năm phục vụ chiến đấu gian khổ trong cuộc Kháng chiến chống Mỹ cứu nước, bộ đội khảo sát thiết kế đường Trường Sơn chưa có được một ngày nghỉ ngơi thư giãn, lại ba lô túi gạo cùng nhau lên đường trên hai trận tuyến biên giới Tây Nam và phía bắc Tổ quốc.

Cuộc Kháng chiến chống Mỹ, ta có mạng đường Đông Tây Trường Sơn ngang dọc trên 3 nước anh em cùng một kẻ thù chung, mạng đường cơ giới làm gấp phục vụ vận chuyển trong chiến tranh có tổng chiều dài hơn hai vạn ki lô mét .

Mười năm tiếp theo bộ đội Khảo sát thiết kế Trường Sơn phát huy kiến thức kỹ thuật, chịu đựng gian khổ góp công đầu xây dựng hai con đường trên đất nước mình chống kẻ xâm lược bảo vệ độc lập dân tộc: Đường 14 - Đông Trường Sơn và Đường Vành đai 2, Đường N2 - Đường 279, hai con đường dài gần 3.000 ki lô mét, có cấp hạng kỹ thuật.

Chiến tranh rồi yên bình đã thành quy luật. Phải cảnh giác với chiến tranh, gìn giữ được ý chí chống xâm lược, xây dựng được lực lượng tinh nhuệ để có khả năng đối phó với chiến tranh là bài học đúc kết của cha ông ta từ ngàn xưa.

Lực lượng Khảo sát thiết kế Trường Sơn được Bộ Quốc phòng chủ trương củng cố, xây dựng và phát triển cùng với nhiều đơn vị quân đội khác là tiếp tục và phát triển truyền thống đó.

Phát huy nội lực cũng là truyền thống của đơn vị. Thời kỳ đất nước đổi mới, xoá bỏ bao cấp, mỗi người, mọi đơn vị phải tự lao động nuôi sống mình. Tự mình ý thức được vấn đề, tự mình tìm hiểu, tự mình tổ chức lấy cuộc sống đòi hỏi càng ngày càng cao, lao động phải có kỹ thuật ngang tầm yêu cầu nhiệm vụ là mục tiêu lâu dài nhưng được thực hiện rất khẩn trương của toàn Viện.

Những năm đầu thập kỷ tám mươi, Viện Khảo sát thiết kế đã thực hiện hạch toán kinh tế, hoạt động như một doanh nghiệp làm kinh tế. Tự cân đối được thu chi, thực hiện nghĩa vụ đóng góp nộp ngân sách Nhà nước, đơn vị được Binh đoàn và các đơn vị bạn đánh giá cao trong việc bảo đảm được đời sống cho cán bộ chiến sỹ. Đó là cố gắng chung của cán bộ chiến sỹ thống nhất dưới sự lãnh đạo, điều hành của Đảng uỷ và người chỉ huy đơn vị kế tiếp qua các thời kỳ gian khổ có, khó khăn có, thời điểm nào cũng hoàn thành nhiệm vụ ở mức độ cao.

Mà ngày 25 tháng 11 năm 1985, kết thúc 10 năm tiếp theo sau ngày thống nhất đất nước, Viện Khảo sát thiết kế đã tổ chức long trọng kỷ niệm 20 năm ngày truyền thống của đơn vị.

Báo cáo của đồng chí Viện trưởng nêu rõ: Tuy bước vào nghiệp vụ xây dựng cơ bản thời gian chưa nhiều, nhưng nhờ biết phát huy truyền thống: "nhiệm vụ nào cũng hoàn thành, khó khăn nào cũng vượt qua..." nhờ sự chỉ đạo của cấp trên, có sự giúp đỡ của các cơ quan Nhà nước, các cơ quan chuyên ngành nên Viện Khảo sát thiết kế Binh đoàn 12 đã thực hiện được nhiệm vụ của mình đạt hiệu quả cao.

Từ năm 1976 đến năm 1985, Viện đã thiết kế được:

- 480 km đường quân sự
- 2.171 km đường xây dựng cơ bản.
- 9287 m cầu vĩnh cửu
- 109.443 m² nhà xưởng
- Đo đạc phục vụ quy hoạch 6.041 ha sân bay
- Khoan 16 giếng nước ngầm
- Dùng thiết bị hiện đại trên xe Hi nô khoan mẫu bê tông phục vụ thiết kế nâng cấp sân bay, tại một số điểm trên Quốc lộ 3, khoan từ độ cao 11 tầng khách sạn Giảng Võ để lắp đặt mạng điện thoại...
- Tham gia các đề tài nghiên cứu khoa học các cấp, dự hội thảo chuyên đề, giám định các đề tài nghiên cứu khoa học, tham dự các buổi thi tốt nghiệp kỹ sư...

Từ một lực lượng đã nhiều năm bao cấp theo chế độ quân đội, chuyển sang hạch toán kinh tế từ cuối năm 1982. Trong 3 năm hoạt động, Viện đã qua giai đoạn lấy thu bù chi, bước sang hạch toán kinh doanh, năm nào cũng hoàn thành kế hoạch, năm 1984 hoàn thành toàn diện nhiệm vụ, làm đủ nghĩa vụ đối với Nhà nước, hạch toán có lãi đời sống cán bộ chiến sỹ được nâng cao, cán bộ chiến sỹ an tâm công tác gắn bó với đơn vị.

Tư lệnh Binh đoàn 12 phát biểu ý kiến, biểu dương đánh giá cao thành tích của Viện, và trao Huân chương Chiến công Hạng 3 của Nhà nước, trao tặng cờ thi đua của Binh đoàn.

Viện trưởng Viện Thiết kế Giao thông Vận tải thân tình phát biểu động viên: Viện Khảo sát thiết kế Binh đoàn 12 thực tế là Viện Khảo sát thiết kế Miền Tây về cầu đường của Nhà nước, một khu vực không dễ dàng, không phải ai cũng có thể làm được đạt hiệu quả cao như thế!

CHƯƠNG III

VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ TRONG THỜI KỲ ĐỔI MỚI (1986-2010)

I. VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ NHỮNG NĂM ĐẦU CHUYỂN ĐỔI CƠ CHẾ (1986 -1995)

Năm 1986, đất nước ta bước vào thời kỳ đổi mới, kiên quyết xoá bỏ cơ chế quản lý tập trung quan liêu bao cấp, xây dựng cơ chế quản lý mới, áp dụng những biện pháp kích thích sản xuất, mở rộng giao lưu hàng hoá, xoá bỏ tình trạng chia cắt thị trường, chú trọng cải thiện đời sống nhân dân.

Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ VI của Đảng quyết nghị đổi mới toàn diện, đổi mới tư duy, trước hết là tư duy kinh tế, nắm vững quy luật khách quan, phải thực sự lấy dân làm gốc tạo cơ sở mạnh mẽ cho sự phát triển.

Đường lối đổi mới của Đảng đã tác động sâu sắc đến sự nghiệp xây dựng quân đội chính quy, tinh nhuệ. Đối với các đơn vị quân đội làm kinh tế đường lối đổi mới tác động mạnh mẽ đến tổ chức xây dựng cơ cấu lực lượng, đến tư duy kinh tế và về phương hướng tổ chức sản xuất kinh doanh.

A. THỜI KỲ ĐẦU TIÊN BƯỚC VÀO CƠ CHẾ ĐỔI MỚI (1986 - 1988)

Sau 4 năm kể từ năm 1982 bước vào thời kỳ hạch toán kinh doanh độc lập, lấy thu bù chi tự trang trải, Viện Khảo sát Thiết kế đã có những kinh nghiệm ban đầu. Tổng quát là thực hiện đầy đủ nhiệm vụ trên giao coi đó là pháp lệnh, tìm kiếm thêm các công trình phù hợp năng lực kỹ thuật theo nghề nghiệp được giao, phù hợp trang thiết bị hiện có, mở rộng tìm kiếm các công việc khác trong điều kiện thuận lợi cho phép. Làm tròn nghĩa vụ đóng góp cho Nhà nước theo quy định, chú trọng nâng cao đời sống vật chất, tăng thu nhập cho cán bộ chiến sỹ ở mức độ được cải thiện là mục tiêu phải phấn đấu luôn giữ vững và ngày càng nâng cao.

1. Đại hội Đảng bộ nhiệm kỳ 1986-1987:

Là đại hội đầu tiên của Đảng bộ bước vào thời kỳ đổi mới, xác định phương hướng chủ trương, lãnh đạo đơn vị quân đội làm kinh tế đi đúng hướng đường lối của Đảng đã đề ra.

Đại hội xác định nhiệm vụ của Viện trong thời kỳ đổi mới đã được cấp trên giao:

- Viện Khảo sát Thiết kế là đơn vị quân đội làm kinh tế hạch toán độc lập, theo phương thức sản xuất kinh doanh xã hội chủ nghĩa, với chức năng là khảo sát thiết kế cầu đường do Quân đội và Nhà nước giao.
- Hợp đồng kinh tế các công trình của các ngành kinh tế khác.
- Tham mưu cho Binh đoàn về khảo sát thiết kế và nghiên cứu khoa học.

Đại hội bầu 9 đồng chí vào Ban chấp hành Đảng bộ:

- + Đồng chí Nguyễn Ngọc Trân, Bí thư Đảng uỷ,
- + Đồng chí Hoàng Ngọc Châu Phó Bí thư Đảng uỷ
- + Đồng chí Nguyễn Quý Thường vụ Đảng uỷ

Các đồng chí đảng uỷ viên là: Nguyễn Vĩnh; Trần Văn Cư; Nguyễn Trường Thịnh; Bùi Ngọc Chuyên; Nông Quốc Tuấn; Dương Chấn Vượng.

Đảng bộ Viện là đảng bộ 3 cấp, Đảng bộ Đoàn 976 là đảng bộ bộ phận và các chi bộ. Do số lượng đảng viên thiếu nên chi bộ phòng Địa chất thuỷ văn sát nhập với chi bộ phòng Kỹ thuật, các chi bộ các phòng ban khác không thay đổi do tổ chức cơ quan phòng ban của Viện vẫn giữ nguyên. Cơ quan Đoàn Khảo sát 976 sau khi sát nhập được tách thành 2 chi bộ: chi bộ kỹ thuật và chi bộ phục vụ, chi bộ 6 và chi bộ 7 sát nhập thành chi bộ 7.

2. Tổ chức biên chế năm 1986:

Nghiên cứu tổ chức biên chế và sắp xếp cán bộ khoa học hợp lý để hoạt động sản xuất kinh doanh có hiệu quả được đặt ra thường xuyên từ những năm trước, lúc bắt đầu hoạt động theo cơ chế hạch toán kinh doanh độc lập.

Giữa năm 1986, hai Đoàn 976 khảo sát cầu đường và Đoàn khảo sát địa chất 978 được sát nhập giữ phiên hiệu Đoàn 976 có chức năng khảo sát công trình. Chỉ huy Đoàn 976 gồm:

Thiếu tá kỹ sư Nguyễn Văn Mẫn được giao nhiệm vụ đoàn trưởng,

Đại úy kỹ sư Nông Quốc Tuấn là phó đoàn trưởng

Đoàn phó chính trị Đại úy Chu Hữu Độ

Các đội trực thuộc Đoàn được tổ chức chuyên môn hoá. Có 4 đội khảo sát cầu đường, Đội 5 khoan thăm dò địa chất công trình, Đội 6 khoan giếng nước ngầm, và Đội 7 đo địa vật lý.

3. Kết quả thực hiện nhiệm vụ sản xuất năm 1986

Do biên chế được tinh giảm, quân số bình quân chung toàn năm 400 cán bộ chiến sỹ, số chiến sỹ cũng đã được đào tạo nghề, có 167 đảng viên, 161 đảng viên chính thức, tổ chức đảng, chính quyền được kiện toàn thêm một bước phù hợp, có sự cố gắng phấn đấu của cán bộ chiến sỹ, có sự khuyến khích vật chất công bằng hợp lý.

Các công trình thuộc kế hoạch trên giao đều hoàn thành vượt mức kế hoạch, đảm bảo chất lượng:

- Đường 279: Khảo sát thiết kế hoàn chỉnh các công trình đường và cầu ở các đoạn Chợ Rã - Bản Lãm - Na Hang, Than Uyên - Tà Hừa, Khau Pi - Lãng Ngâm, thiết kế cầu Dương Quỳ, đường tràn Km 51, Km 54 đoạn Minh Lương- Dương Quỳ.
- Đường Trường Sơn: Thiết kế Cầu Tri Lễ, cầu Đắc Trui
- Các cầu trên Đường 23 từ Mường Phìn đến Sa La Van, Cộng hoà Dân chủ Nhân dân Lào
- Thiết kế kỹ thuật đường Xiêng Khoảng - Tha Viêng, Cam Cốt - Na Kun.
- Thực hiện các công trình tự tìm kiếm để tăng sản lượng: sử dụng đội xe san lấp các công trình, vận chuyển hợp đồng, lắp đặt ống nước, lắp đặt chống sét các công trình xây dựng...

Đánh giá chung so sánh giá trị sản lượng trong năm đạt được khá cao, liên kết kinh tế đạt 115,2% mức kế hoạch, giá trị bàn giao thanh toán đạt 106%....

Do hoàn thành kế hoạch vượt mức, quỹ lương được bảo đảm, có cơ sở để phân phối tiền lương. Hàng tháng hệ số tiền lương được tính từ 1,1 đến 1,2 lương cơ bản tùy theo sự đóng góp nhiệm vụ của từng đơn vị, cuối quý, cuối năm sơ kết lại quỹ lương lại được chia lương bổ sung V1, V2, V3. Trong những năm 1983 đến 1986 có năm tiền lương đạt 1,7, cao nhất là 2,5 lương cơ bản. Đây là động lực thúc đẩy sự cố gắng đóng góp ngày công, phát huy sáng kiến tăng năng suất lao động, tiết kiệm các chi phí sản xuất...

4. Công tác đảm bảo hậu cần đời sống:

Việc chăm lo củng cố nơi ăn ở, làm việc được chú trọng. Sau khi Binh đoàn cho phép sử dụng Khu B, Viện đã cho quy hoạch và thiết kế khu nhà làm việc, thành lập Ban Quản lý công trình mang tên gọi V84, thành lập Đội 974 xây dựng. Những năm 1984 đến 1986, vật tư xây dựng sắt thép, xi măng... đang trong tình trạng phân phối, gạch xây phải tìm mua ở xa vốn còn nhiều khó khăn, nhưng đơn vị rất quyết tâm dốc sức nhanh chóng hoàn thành công trình.

Cơ quan phân công nhau lao động, đội xe chở cát, chở gạch cuối cùng hoàn thành được 3 dãy nhà nhiều phòng, mỗi nhà có diện tích sử dụng 480 m², từ năm 1985 đã ổn định được nơi làm việc tập trung của cơ quan, một số diện tích nhà ở cho tập thể cơ quan và đơn vị, làm việc, sinh hoạt ổn định nề nếp hơn.

Đất nước mới bước vào thời kỳ đổi mới, vẫn còn những cơ chế bao cấp tem gạo, phiếu đường.... chưa được loại bỏ, Viện, các cơ quan hậu cần, Đoàn, Đội phải tìm cách chuyển đổi từ đồng tiền mình làm ra thành vật chất, mua từ nơi giá hàng rẻ phân phối cho anh em.

Thời kỳ này, một số cán bộ chủ chốt của đơn vị chuyển công tác:

Đ/c trung tá Trần Văn Cư, trưởng phòng kỹ thuật được cử làm tham mưu phó Sư đoàn 472, trung tá Viện phó Nguyễn Vĩnh nhận nhiệm vụ mới Trung đoàn trưởng Trung đoàn 98, tháng 10 năm 1986 đ/c trung tá Nguyễn Ngọc Trân được điều động làm phó chủ nhiệm chính trị Sư đoàn 473, trung tá Lê Tuyền được bổ nhiệm phó Viện trưởng chính trị được một thời gian ngắn lại nghỉ hưu theo chế độ.

Tháng 8 năm 1988, thượng tá Hoàng Ngọc Châu, viện trưởng được điều động lên Binh đoàn, đ/c trung tá PTS Nguyễn Quý được bổ nhiệm Viện trưởng.

Những năm này cán bộ chỉ huy chủ chốt bị điều động xáo trộn quá nhiều, ảnh hưởng không nhỏ đến sự hoạt động đồng bộ của đơn vị.

B. THỜI KỲ TỔ CHỨC KINH DOANH TỔNG HỢP: (1988 - 1992)

Biện pháp sản xuất kinh doanh trong thời kỳ khó khăn ban đầu.

Trong những năm đầu của thời kỳ đổi mới, từ năm 1987 đến năm 1990, trong tình hình chung của Binh đoàn, hoạt động kinh tế của Viện khảo sát thiết kế không ổn định, kế hoạch trên giao không đủ so với năng lực, tự tìm kiếm công việc nằm trong tình trạng cạnh tranh. Mặt khác, nhiều chính sách chế độ của Nhà nước thay đổi tác động trực tiếp đến hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của cán bộ, chiến sỹ gặp rất nhiều khó khăn, đời sống giảm sút. Tư tưởng cán bộ, chiến sỹ có nhiều diễn biến phức tạp, tình trạng bộ đội trong toàn quân xin ra quân hoặc xin chuyển công tác tương đối nhiều.

Để giữ vững ổn định được năng lực kỹ thuật chuyên môn, không để kỹ sư cán bộ kỹ thuật, chiến sỹ có tay nghề khảo sát xin ra ngoài, Đảng uỷ và chỉ huy đơn vị phải tìm cách tháo gỡ. Đây là bài toán khó tìm lời giải, nhất là đối với đơn vị được giao hoạt động chuyên ngành.

Chỉ huy Viện và các cơ quan tham mưu thống nhất, trước mắt tìm kiếm các việc làm phù hợp với nghề nghiệp đã được đào tạo là cầu đường. Trong những năm này Nhà nước thiếu vốn nên việc đầu tư cho các con đường còn bị hạn chế, các dự án khảo sát thiết kế được ghi kế hoạch chưa đủ cho các đơn vị khảo sát thiết kế của Nhà nước, Viện chỉ được giao một số đoạn trên Đường 279 và Đường Trường Sơn được ghi vốn đầu tư không nhiều. Do vậy Viện phải khai thác các dự án ở các tỉnh xa, các tỉnh miền núi. Về thi công xây lắp công trình, Viện có đủ năng lực kỹ thuật, nhưng lại thiếu trang thiết bị, thiếu vốn đầu tư để mua sắm. Do vậy chủ trương nhận những công trình xây lắp quy mô

vừa phải, đầu tư dần về trang thiết bị là bước đi hợp lý. Các đại hội Đảng bộ trong thời điểm này đều xác định:

- “ Trên cơ sở năng lực sản xuất và tổ chức lực lượng hiện có của Viện, phấn đấu thường xuyên có đủ việc làm, đạt giá trị sản lượng, có lợi nhuận; làm tròn nghĩa vụ đối với Nhà nước, bảo toàn và phát triển vốn cấp trên giao, đời sống cán bộ và chiến sỹ phải ổn định và dần dần được nâng cao.

- Tìm mọi công việc hợp khả năng, lấy hiệu quả kinh tế làm mục tiêu phấn đấu. Khai thác tốt mọi nguồn lực của đơn vị để phục vụ cho sản xuất, nhất là lực lượng lao động và trang thiết bị hiện có.

- Sử dụng tốt đội ngũ cán bộ, kỹ sư, kỹ thuật, học tập và nghiên cứu ứng dụng những tiến bộ khoa học kỹ thuật để ứng dụng vào sản xuất ”

Đây là giai đoạn đòi hỏi phải hết sức vững vàng về chính trị tư tưởng, sự nỗ lực và quyết tâm của toàn thể cán bộ, chiến sỹ để từ đó vươn lên, xử lý được những tình huống có thể xảy ra.

Thực hiện nghị quyết của các đại hội, lãnh đạo và chỉ huy Viện Khảo sát thiết kế đã chú trọng công tác lãnh đạo chính trị tư tưởng, giáo dục, động viên toàn thể cán bộ, chiến sỹ xác định rõ nhiệm vụ, nhận thức đúng thuận lợi và khó khăn, chủ động tích cực tìm kiếm việc làm, tham gia trực tiếp lao động sản xuất để tăng thu nhập cho đơn vị. Qua kết quả thu được của năm 1988, cán bộ, chiến sỹ đều yên tâm công tác, gắn bó với đơn vị, yên tâm phục vụ quân đội lâu dài; mặt khác lãnh đạo, chỉ huy đoàn kết thống nhất, quyết tâm vượt qua mọi khó khăn hoàn thành mọi nhiệm vụ, xây dựng đơn vị vững mạnh, đưa Viện không ngừng vươn lên trong cơ chế mới.

TỔ CHỨC THỰC HIỆN NHIỆM VỤ SẢN XUẤT KINH DOANH:

I. Công tác khảo sát thiết kế:

Từ năm 1988, trong buổi giao thời thực hiện hạch toán kinh tế theo cơ chế thị trường, Viện chỉ nhận được khảo sát thiết kế thi công một số đoạn trên Đường 279, khảo sát thiết kế một số đường tỉnh lộ ở Hà Giang, Tuyên Quang, và Sơn La, một số đoạn đường trên Đường 5.

1/ Khảo sát thiết kế đường 279:

Đường 279 đã có chủ trương thi công bước 2 kể từ năm 1980, nhưng do vốn đầu tư có hạn, nên công tác khảo sát thiết kế kỹ thuật thi công đều cầm chừng, có thời điểm chỉ khảo sát thiết kế bổ sung cho các đơn vị thi công, Viện đã thực hiện khảo sát thiết kế các đoạn sau đây:

- Đoạn Chợ Rã - Bản Lãm - Na Hang, do đồng chí Nguyễn Văn Yên làm tổ trưởng khảo sát, đồng chí Đặng Công Tôn chủ nhiệm đồ án.

- Đoạn Than Uyên - Tà Hừa, do đồng chí Nguyễn Ngọc Khánh làm tổ trưởng khảo sát, đồng chí Phan Bá Liêm chủ nhiệm đồ án.

- Đoạn Khau Pi - Lãng Ngâm, do đồng chí Nguyễn Văn Nghệp làm tổ trưởng khảo sát, đồng chí Mai Anh Tuấn chủ nhiệm đồ án.

- Đoạn Than Uyên - Dương Quỳ - Minh Lương., do đồng chí Nguyễn Châu làm tổ trưởng khảo sát, đồng chí Nguyễn Thanh Tùng chủ nhiệm đồ án.

Tổng chiều dài khảo sát thiết kế kỹ thuật Đường 279 được 84 Km

2/ Khảo sát thiết kế đường cửa khẩu Thanh Thủy Hà Giang

Để công tác tuần tra biên giới giữ vững an ninh quốc phòng, xây dựng đường giao thông lưu thông kinh tế, tỉnh Hà Giang đã ký hợp đồng khảo sát thiết kế đường Thanh Thủy - Hà Giang,

Đường Thanh Thủy – Hà Giang được thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi:

Bề rộng nền đường 7.5m
 Bề rộng mặt đường 5,5m
 Dốc dọc thiết kế tối đa 12%
 Bán kính tối thiểu $R = 20\text{m}$, cá biệt $R = 15\text{m}$
 Thiết kế mặt đường cấp phối đồi.

Khu vực đường Thanh Thủy - Hà Giang, sau chiến tranh biên giới chưa tổ chức được việc rà phá bom mìn, nên chỉ huy lãnh đạo Viện đã chỉ đạo các đơn vị khảo sát cẩn trọng đề phòng những rủi ro.

Chiều dài khảo sát thiết kế kỹ thuật được 26 Km

3/ Khảo sát thiết kế đường ven sông rạch khu vực tỉnh Trà Vinh:

Viện đã nhận hợp đồng kinh tế với UBND tỉnh Trà Vinh khảo sát thiết kế một đoạn đường ven sông rạch. Đặc điểm của tuyến tương đối bằng phẳng nhưng lại ngập nước, địa chất phức tạp. Công tác khảo sát thiết kế không khó khăn lắm nhưng thiết kế thi công phức tạp, đường chủ yếu là đắp cao để tránh ngập, đất đắp chủ yếu nạo vét ở sông rạch lên. Đây là đoạn đường được thiết kế trong điều kiện địa hình mới nên cũng là một công trình vừa làm vừa rút kinh nghiệm.

Kết quả chiều dài khảo sát thiết kế được 28 Km

4/ Khảo sát thiết kế cải tạo nâng cấp Quốc lộ 51:

Quốc lộ 51 xuất phát từ Biên Hoà qua Long Thành, Tân Thành đến Bà Rịa Vũng Tàu dài 56 Km được cải tạo nâng cấp theo tiêu chuẩn đường cao tốc:

Bề rộng nền đường 24 m
 Bề rộng mặt đường 15 m
 Mặt đường bê tông nhựa
 Dốc dọc tối đa 6%
 Bán kính tối thiểu 30 m

Quốc lộ 51 là đoạn đường cao tốc đầu tiên Viện nhận thiết kế. Chỉ huy Viện trực tiếp, quan tâm chỉ đạo việc thực hiện công trình này đảm bảo kỹ thuật thiết kế không để sai sót

Chiều dài khảo sát thiết kế 28Km.

5/ Khảo sát thiết kế đường Cao Bằng - Trùng Khánh:

Đường Cao Bằng - Trùng Khánh, thuộc tỉnh Cao Bằng, tuyến đi trên vùng núi cao, địa hình phức tạp. Tuyến đường thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi như sau:

Bề rộng nền đường 7.5 m
 Bề rộng mặt đường 5.5 m
 Mặt đường bằng đá dăm thâm nhập sâu
 Dốc dọc tối đa 12%
 Bán kính tối thiểu $R = 20\text{ m}$, cá biệt $R = 15\text{ m}$

Kết quả khảo sát thiết kế được 23 Km.

6/ Dự án khoan thăm dò khai thác vàng,

Khoan phục vụ dự án khai thác vàng do Binh đoàn làm chủ đầu tư tại huyện Thanh Thủy, tỉnh Phú Thọ. Viện đảm nhận việc khoan thăm dò.

7/ Khoan cọc cát đầm Vân Trì:

Khoan cọc cát đầm Vân Trì phục vụ thi công dự án đường bắc Thăng Long Nội Bài do đội khoan thực hiện, kỹ sư Nguyễn Văn Mẫn chủ nhiệm đồ án, kỹ sư Nguyễn Phi Tiến chỉ huy thi công.

8/ Khảo sát thiết kế đường cấp huyện ở Thanh Hoá:

Dự án khảo sát thiết kế đường cấp huyện ở Thanh Hoá do đồng chí Nguyễn Hữu Đại chủ nhiệm đồ án, Đội khảo sát 1 khảo sát thiết kế. Yêu cầu của huyện phải thiết kế thật nhanh đáp ứng nhiệm vụ chính trị của huyện. Kết quả khảo sát thiết kế được 29 Km.

II. Thi công xây lắp các công trình xây dựng:

Triển khai nghị quyết của các đại hội Đảng bộ phải tìm kiếm các công trình thi công, trong chủ trương kinh doanh tổng hợp giải quyết những khó khăn ban đầu, Viện nhận thêm 2 xe IFA ben, mua 1 máy hút T130, 1 máy hút DT75, 1 xe KARAT 12 tấn và 2 bộ dàn giáo, bổ sung tài sản cố định, mua sắm vật liệu xây dựng đáp ứng thi công công trình dần từng bước phát triển vốn đầu tư phục vụ sản xuất.

Đồng chí Viện trưởng, liên hệ với các cơ quan từ Bắc vào Nam để ký hợp đồng kinh tế thi công xây lắp, kết quả tìm được một số việc làm cụ thể.

Viện tổ chức xí nghiệp thi công do đồng chí Vũ Trình Tường làm giám đốc, Nguyễn Minh Tuấn làm phó giám đốc, tiếp đó đồng chí Vũ Đức Thông làm phó giám đốc, lực lượng thi công chủ yếu là Đội 974.

Viện đặt chi nhánh đặt tại 28D đường Phan Văn Trị, phường 7 quận Gò Vấp, thành phố Hồ Chí Minh cử đồng chí thiếu tá kỹ sư Nguyễn Văn Mẫn làm chi nhánh trưởng điều hành trực tiếp và giải quyết nhanh gọn các công việc của Viện phía Nam.

Chi nhánh cũng là nơi tập kết vật liệu trước khi chuyển đến các công trình thi công, và đầu mối thanh toán các hợp đồng với các chủ đầu tư ở miền Nam, cũng là nơi giao dịch, tìm việc làm tiếp theo cho Viện và để anh em khi hoàn thành các nhiệm vụ ở phía Nam nghỉ lại chờ nhận nhiệm vụ mới.

Quyết định đầu tư mua sắm trang thiết bị thi công và thành lập xí nghiệp thi công là một quyết định đúng đắn, không chỉ đáp ứng nhiệm vụ trước mắt mà còn tạo điều kiện cho Viện tồn tại và phát triển sau này.

1/ Thi công nghĩa trang đôi A1:

Viện đã nhận được hợp đồng xây dựng nghĩa trang A1, đồng chí Lê Đình Hành chỉ huy thi công. Đơn vị 974 thi công. Được thi công nghĩa trang A1 là vinh dự được góp phần mình vào nghĩa vụ đền ơn đáp nghĩa đối với những liệt sỹ đã hy sinh cho công cuộc giải phóng dân tộc. Nghĩa trang được xây dựng đã đảm bảo được yêu cầu tôn nghiêm, đẹp chất lượng.

2/ Thi công nghĩa trang đôi Độc lập:

Trong quá trình thi công nghĩa trang A1, Viện đã nhận thêm được hợp đồng kinh tế xây dựng nghĩa trang đôi Độc Lập. Đã có kinh nghiệm thi công nghĩa trang A1, nay chuyển sang thi công tiếp nghĩa trang Độc Lập, việc thi công đạt năng suất, chất lượng, được chủ đầu tư chấp nhận hiệu quả kinh tế đạt yêu cầu.

Viện cử đồng chí Nguyễn Minh Tuấn chỉ huy thi công. Đơn vị 974 thi công.

Thi công nghĩa trang A1 và nghĩa trang Độc lập, đã giải quyết được một số cán bộ chiến sỹ thiếu việc làm, đồng thời tăng thu về giá trị sản lượng. Những đồng chí trực tiếp thi công thu nhập cao, phấn khởi an tâm hoàn thành tốt nhiệm vụ.

3/ Thi công nghĩa trang Côn Đảo:

Có kinh nghiệm thi công nghĩa trang A1 và nghĩa trang Độc lập ở phía Bắc, Viện nhận hợp đồng kinh tế xây dựng nghĩa trang Côn Đảo ở phía Nam. Về mặt kỹ thuật không đáng quan ngại, nhưng về điều kiện thi công xa đất liền, từ dụng cụ vật liệu phải vận chuyển bằng tàu thủy từ thành phố Hồ Chí Minh ra đảo. Ký hợp đồng kinh tế vận chuyển vật tư theo đường biển là công việc mới mẻ phải tìm hiểu đơn giá chung, đơn giá trên huyện đảo, chế độ bảo hiểm rủi ro v.v... nhưng được sự động viên khích lệ của chỉ huy Viện, có sự giúp đỡ của đại diện Phía Nam của Viện và bằng nhiều ưu tiên trong hệ số quyết toán lương giải quyết đời sống, nên anh em đã mạnh dạn ký hợp đồng, phần khởi ra đảo thực hiện nhiệm vụ.

Đồng chí Phùng Văn Do chỉ huy đơn vị 974 thi công.

4/ Thi công nhà và đường nội bộ khu nghĩa trang Côn Đảo:

Trong thời gian thi công nghĩa trang Côn Đảo, Viện nhận tiếp hợp đồng kinh tế khảo sát thiết kế và thi công toàn bộ tuyến đường và nhà trong khu nghĩa trang Côn Đảo. Đường thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp 4 miền núi, mặt đường đá dăm nhựa. Nhà tiếp khách đến viếng nghĩa trang được xây dựng khang trang cổ kính.

Đồng chí Phùng Văn Do và đơn vị 974 thi công xong nghĩa trang Côn Đảo được giao tiếp tục xây dựng nhà và đường trong nghĩa trang Côn Đảo.

Máy móc thi công, vật liệu xây dựng đều vận chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh ra đảo. Nhà được thiết kế lắp đặt chủ yếu bằng gỗ lim, gỗ nghiến khai thác từ miền Bắc vận chuyển bằng tàu hỏa vào thành phố Hồ Chí Minh rồi chuyển lên tàu ra đảo. Gỗ quý hiếm từ Miền Bắc chuyên chở vào mang cả ý nghĩa chính trị sâu đậm và cả chất lượng vật liệu đảm bảo cho công trình bền đẹp nghĩa này.

Kết quả thi công đường và nhà trong khu nghĩa trang Côn Đảo đã thu về cho Viện kinh phí tương đối lớn, đảm bảo được tiền lương cho anh em trong Viện, cán bộ chiến sỹ càng phấn khởi nhiệt tình trong công tác.

5/ Thi công Đường 279:

Ngoài công việc thi công nghĩa trang, Viện còn ký hợp đồng kinh tế với Ban Quản lý 2, Bộ Giao thông vận tải nhận thi công một số đoạn trên Đường 279, sử dụng các máy móc thi công hiện có và mới tự trang bị, Viện tổ chức nhiều đội thi công trên nhiều đoạn ngắn, lực lượng thi công chủ yếu lấy ở các đội khảo sát, Viện cử chỉ huy thi công gồm có:

Đồng chí Vũ Đức Thông chỉ huy thi công đoạn Tuần Giáo - Điện Biên.

Đồng chí Lê Công Lệ chỉ huy thi công đoạn Than Uyên - Tà Hừa

Đồng chí Nguyễn Thanh Tùng chỉ huy thi công đoạn Bản Lăm - Na Hang

Đồng chí Lê Đình Hanh chỉ huy thi công đoạn Hà Hiệu —Chợ Rã.

Đoạn Bản Cầm - Dầu Đăng do Đội 1 và Đội 2 thi công

Kết quả Viện đã thi công được 26 Km Đường 279.

6/ Thi công đường cửa khẩu Thanh Thủy Hà Giang:

Song song với việc thi công Đường 279, Viện còn ký hợp đồng kinh tế với Ban Quản lý Giao thông tỉnh Hà Giang thi công đường cửa khẩu Thanh Thủy, địa hình không khó lắm, nhưng nan giải nhất con đường còn nhiều bom mìn các loại do chiến tranh biên giới năm 1979 để lại, tuy Công binh đã tổ chức rà phá nhưng chưa sạch. Một quả bom còn sót lại phá hỏng một máy ủi, đồng chí lái máy Trương Văn Thanh lái máy bị thương, đ/c thiếu tá Ngô Sỹ Hoa đội trưởng hy sinh. Đây là trường hợp hy sinh đầu tiên của Viện Khảo sát thiết kế trong hoà bình khi làm nhiệm vụ thi công công trình.

Đoạn này do Đội 1 và Đội xe thi công, chỉ huy thi công là đồng chí Vũ Đức Thông.

7/ Thi công đường khu vực tỉnh Trà Vinh:

Sau khi khảo sát thiết kế đường khu vực tỉnh Trà Vinh, tỉnh giao cho Viện tổ chức thi công đoạn đường này. Đặc điểm thi công tuyến này chủ yếu là đường đắp, đất vét dưới sông rạch lên nên còn ướt, là bùn nhão. Nếu tổ chức thành đơn vị thi công thì trong thời gian chờ đất khô sẽ lãng phí nhân công, nên Viện áp dụng hình thức khoán cho một vài đồng chí thường trực tại chỗ chịu trách nhiệm thi công, khi đất khô đủ điều kiện thi công thì các đồng chí tự thuê nhân công nhân rồi tại địa phương, giá nhân công rẻ, tiết kiệm thời gian.

Đây là một hình thức khoán gọn, giao quyền độc lập, tự chủ cho các đồng chí được nhận công trình. Sau khi quyết toán công trình Viện thu nộp một số kinh phí làm nghĩa vụ đối với nhà nước, qua khoán gọn thu nhập đảm bảo tương đối tốt.

Kết quả thi công đường Trà Vinh được 28 Km.

8/ Thi công cải tạo nâng cấp Quốc lộ 51:

Từ nghiệp vụ khảo sát thiết kế trong một thời gian rất ngắn tách một bộ phận sang thi công xây lắp nay nhận thi công cải tạo đường cấp cao Quốc lộ 51 có chiều rộng nền đường 24 m, mặt đường bằng bê tông nhựa nên còn bờ ngõ về mặt tổ chức lao động, bảo đảm chất lượng kỹ thuật. Tuy các đ/c cán bộ kỹ thuật rất tự tin, nhưng để đảm bảo có hiệu quả, các đồng chí chỉ huy thi công đã đến các đơn vị thi công chuyên nghiệp để tìm hiểu với ý thức khiêm tốn học tập nên kết quả thi công rất tốt.

Đồng chí Vũ Đức Thông chỉ huy thi công Quốc lộ 51.

Chiều dài đơn vị nhận thi công Quốc lộ 51 được 4 Km.

9/ Thi công đường đầu cầu Mỹ Thuận:

Đặc điểm đường đầu cầu Mỹ Thuận đắp cao, nền đất yếu nên thi công phức tạp, địa bàn thi công chật hẹp, mỏ đất đắp lấy tương đối xa, nhưng với quyết tâm, đã hoàn thành tốt nhiệm vụ. Nhận thức được cầu Mỹ Thuận là công trình hiện đại quốc gia, Viện thi công nền đất đầu cầu đảm bảo chất lượng công trình, được chủ đầu tư chấp nhận.

Đồng chí Phan Huy Roanh chỉ huy thi công.

10/ Thi công cầu trên Quốc lộ 2, thuộc thị xã Hà Giang:

Viện được giao thi công cầu Trắng, tại km 287 thị xã Hà Giang. Cầu dài 100 mét, nhịp bê tông cốt thép 21 mét, cọc khoan nhồi đường kính 80 cm, kể cả đường vào hai đầu cầu. Về thi công đường, Viện đã có nhiều kinh nghiệm, nhưng đây là lần đầu tiên thi công cầu.

11/ Thi công Đường cao tốc Bắc Thăng Long - Nội Bài:

Viện nhận thi công 2 km đường cao tốc Thăng Long - Nội Bài, đa số qua ruộng nên việc chống lún nền đường tương đối phức tạp, nhưng đã tham khảo biện pháp của các đơn vị đang thi công trên tuyến, từ đấy rút kinh nghiệm nên thi công đạt hiệu quả.

Lực lượng thi công là Đội 974, chỉ huy thi công đồng chí Vũ Đức Thông.

12/ Thi công cầu Phiên Giản:

Thi công cầu Phiên Giản chủ yếu là lực lượng của Đội xe, 1 lực lượng cơ động của Đội 1 và Đội 974 do đồng chí Lê Đình Hanh và đồng chí Mai Văn Tâm chỉ đạo và trực tiếp phụ trách kỹ thuật.

13/ Thi công đường Đồng Đăng - Mèo Vạc:

Đường Đồng Đăng - Mèo Vạc đi trên sườn núi đá vôi, phải thi công chủ yếu bằng nổ mìn phá đá, nền đường sau khi thi công xong ổn định và chắc chắn. Việc nổ mìn phá đá lúc đầu thi công chưa có kinh nghiệm, tốn nhiều thuốc nổ nhưng được ít khối lượng,

sau một thời gian thi công, rút kinh nghiệm đạt hiệu quả hơn. Đoạn đường này do đồng chí Nguyễn Thanh Tùng chỉ huy thi công. Chiều dài thi công 4 km.

14/ Khoan cọc nhồi Tam Đảo:

Ngoài nhiệm vụ khoan giếng, khoan thăm dò địa chất, viện còn tổ chức cho đội khoan khoan cọc nhồi ở Tam đảo. Tuy chưa thực hiện công nghệ thi công khoan cọc nhồi cụ thể vào một công trình nào, nhưng đơn vị khoan địa chất có nghiệp vụ, nên công việc được giao hoàn thành tốt đạt chất lượng, chủ đầu tư chấp nhận.

III. Giá trị tổng sản lượng 3 năm 1990-1991-1992.

Là một đơn vị kỹ thuật có các kỹ sư được đào tạo cơ bản trong các trường Đại học chuyên ngành, trong giai đoạn khó khăn khi đổi mới cơ chế hạch toán kinh tế kinh doanh xã hội chủ nghĩa, trong tình hình thực tế thiếu việc làm đúng với nhiệm vụ được cấp trên giao, Viện đã có chủ trương kinh doanh tổng hợp để đảm bảo đời sống cho sỹ quan, cán bộ. Nhờ vậy, đơn vị luôn có công trình đảm bảo được thu nhập và làm nghĩa vụ đầy đủ với nhà nước.

Giá trị tổng sản lượng đạt được năm 1990, 1991: 1.344.767.000 đồng (đạt 106% kế hoạch)

Trong đó:

- Sản lượng khảo sát thiết kế là: 346.658.000 đồng
- Sản lượng xây lắp là: 998.109.000 đồng.

Giá trị nghiệm thu thanh toán đạt 1.178 triệu đồng, bằng 100% kế hoạch.

Năng suất lao động bình quân đạt 5.100.000 đồng/người/năm

Trực tiếp đạt 6 triệu đồng/người/năm.

Lợi nhuận đạt được trong 2 năm hơn 83.485.000 đồng

Thu nhập bình quân đầu người đều tăng:

- Năm 1990 là 70.220đồng/ tháng
 - Năm 1991 là 119.550đồng/ tháng
- (tăng gần gấp đôi so với những năm trước đó)

Quân số bình quân trong 2 năm 1990-1991 là 150 người.

Giá trị tổng sản lượng năm 1992 là 2.194.000.000đồng, đạt 101%

Giá trị hàng hoá thực hiện đạt 100%

Nộp ngân sách là: 219.000.000 đồng đạt 101%, riêng quý 4 đạt 104%.

Thu nhập bình quân 214.730 đồng/người/tháng

IV. Công tác đảng công tác chính trị:

Trong hoàn cảnh có khó khăn ở thời kỳ chuyển đổi cơ chế, đòi hỏi toàn Đảng bộ phải thống nhất quan điểm, thống nhất chủ trương, hành động lãnh đạo quần chúng đoàn kết thực hiện tốt nhiệm vụ. Đảng bộ Viện đã lãnh đạo đảng viên, quần chúng vượt qua được những thời điểm khó khăn nhất.

Thời kỳ này có sự thay đổi lãnh đạo đơn vị: Tháng 6 năm 1989, đ/c Lê Tuyền - phó Viện trưởng chính trị- Bí thư Đảng uỷ nghỉ hưu, đ/c Nguyễn Trường Thịnh được giao nhiệm vụ Phó Viện trưởng chính trị, bí thư Đảng uỷ Viện, đ/c Lê Như Tùng phó Viện trưởng nghỉ hưu, đ/c Lê Quang Thanh được bổ nhiệm phó Viện trưởng, tháng 8/1993 đ/c Nguyễn Văn Mẫn được bổ nhiệm phó viện trưởng.

Năm 1990, Đảng bộ Viện khảo sát thiết kế tiến hành đại hội nhiệm kỳ III, 1990-1991.

Đại hội đã kiểm điểm công tác xây dựng đảng, nhiệm vụ sản xuất kinh doanh, đánh giá những việc làm được và thiếu sót trong lãnh đạo chỉ đạo sản xuất. Đại hội thống nhất

nhận định hiện tại và có thể còn nhiều năm nữa đơn vị vẫn phải duy trì, giữ vững chủ trương sản xuất kinh doanh tổng hợp, phát triển nghiệp vụ khảo sát thiết kế, đồng thời phát triển dần dần tùy theo năng lực việc thi công xây lắp.

Đại hội bầu ban chấp hành Đảng bộ gồm 9 đồng chí:

Đồng chí Nguyễn Trường Thịnh Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Nguyễn Quý phó Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Lê Quang Thanh uỷ viên ban thường vụ

Các đồng chí đảng uỷ viên gồm có:

Đồng chí Phạm Ngọc Vũ

Đồng chí Lê Đình Hanh

Đồng chí Nguyễn Phi Tiến

Đồng chí Đinh Quang Bính

Đồng chí Nguyễn Văn Giáp

Đồng chí Nguyễn Văn Đại

Đại hội lần thứ IV nhiệm kỳ 1992-1993, thống nhất tư tưởng và nhận thức nhiệm vụ trong giai đoạn mới, xác định mục tiêu chung của kế hoạch kinh tế - xã hội năm 1992 - 1993 là:

- Trên cơ sở năng lực sản xuất và tổ chức lực lượng hiện có của Viện, phấn đấu thường xuyên có đủ việc làm, đạt giá trị sản lượng và lợi nhuận năm sau cao hơn năm trước; từng bước ổn định và đảm bảo đời sống cho người lao động, làm tròn nghĩa vụ đối với Nhà nước, bảo toàn và phát triển vốn cấp trên giao.

- Lấy hiệu quả kinh tế làm mục tiêu phấn đấu, khai thác tốt mọi nguồn lực của đơn vị để phục vụ cho sản xuất, nhất là lực lượng lao động và vật tư trang thiết bị hiện có.

- Sử dụng tốt đội ngũ cán bộ, kỹ sư, kỹ thuật, học tập và nghiên cứu những tiến bộ khoa học kỹ thuật để ứng dụng vào sản xuất

Thông qua các đợt sinh hoạt, các cuộc vận động, các đợt thi đua được tổ chức và phát động, các đơn vị của Viện đã tích cực nắm và quản lý được tình hình, thực hiện những biện pháp tích cực để giải quyết vấn đề tư tưởng, nhất là xung quanh vấn đề đời sống, thay đổi tổ chức, chuyển đổi nhiệm vụ, các đợt thăng quân hàm, nâng lương, vấn đề đời sống ở hậu phương..... Những tư tưởng kinh tế đơn thuần, chọn việc ở một số cán bộ chiến sỹ được lãnh đạo và chỉ huy các cấp uốn nắn kịp thời và khắc phục có hiệu quả.

Vì vậy, đã tạo nên được sự đoàn kết thống nhất, yên tâm phấn khởi thực hiện nhiệm vụ trong toàn đơn vị điều kiện để đảm bảo Viện có thể hoàn thành tốt nhiệm vụ sản xuất kinh doanh theo phương hướng mới trong thời kỳ đổi mới của đất nước.

Tuy nhiên, ngoài biện pháp giáo dục tư tưởng, điều quan trọng không thể thiếu là phải từ sản xuất kinh doanh, phát triển lực lượng sản xuất, tận dụng triệt để các tiềm năng và năng lực sáng tạo, đảm nhiệm triển khai tốt các công việc được giao có hiệu quả, tăng doanh thu bảo đảm được đời sống kịp được các doanh nghiệp ngoài nhà nước.

Đây là giai đoạn đòi hỏi phải vững vàng về chính trị tư tưởng, sự nỗ lực và quyết tâm của toàn thể cán bộ, chiến sỹ.

Có được thành quả các năm 1990 – 1991, đa số cán bộ, chiến sỹ của Viện đều yên tâm công tác, gắn bó với đơn vị, phục vụ quân đội lâu dài.

Trong 2 năm 1990-1991, Đảng bộ Viện xây dựng được tổ chức cơ sở Đảng trong sạch vững mạnh, nâng cao sức chiến đấu, đáp ứng tình hình nhiệm vụ sản xuất kinh doanh trong điều kiện mới, trọng tâm là các chi bộ quản lý nhiều tài sản, tài chính; các chi bộ

thường xuyên làm nhiệm vụ phân tán, độc lập, xa sự lãnh đạo, chỉ đạo của Đảng uỷ và chỉ huy Viện.

Tổ chức Đảng các cấp từ Đảng uỷ, các chi uỷ, thường xuyên được kiện toàn, củng cố đủ số lượng và nâng cao chất lượng; công tác giáo dục, quản lý rèn luyện cán bộ, đảng viên được coi trọng; các đồng chí cấp uỷ đều phát huy tốt vai trò trách nhiệm của mình trong mọi cương vị công tác.

Công tác phát triển đảng viên mới được chú ý, Đảng uỷ coi trọng chất lượng đảng viên mới, kết nạp những người vào đảng thực sự thể hiện được vai trò lãnh đạo và gương mẫu trong mọi mặt công tác.

Mặt khác chăm lo phát hiện đối tượng, giáo dục bồi dưỡng đối tượng để phát triển kết nạp vào Đảng nâng cao tỷ lệ đảng viên. Năm 1990, kết nạp được 3 đảng viên mới, năm 1991 được 4 đảng viên mới. Việc kết nạp có ý nghĩa tích cực tăng cường sức chiến đấu và nâng cao năng lực lãnh đạo của Đảng bộ Viện. Công tác giáo dục, rèn luyện đảng viên được chú

trọng. Kết quả phân loại chi bộ, loại trong sạch vững mạnh chiếm 60%, loại khá chiếm 40%, không có chi bộ yếu kém.

Chỉ đạo sản xuất chủ yếu theo biện pháp kinh doanh tổng hợp vừa khảo sát thiết kế vừa thi công xây lắp, là sự chuyển hướng cần thiết mà lãnh đạo chỉ huy Viện Khảo sát thiết kế thực hiện trong thời kỳ khó khăn bước vào hoạt động theo cơ chế kinh tế thị trường đã có kết quả nhất định.

Sự chuyển hướng này là kết quả của sự đổi mới tư duy đúng đắn mà trước hết là tư duy kinh tế của lãnh đạo và Ban giám đốc Viện; là kết quả của sự năng động, chủ động sáng tạo, dám nghĩ, dám làm của cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên để đáp ứng với nguyện vọng với nền kinh tế thị trường đã và đang ngày càng phát triển mạnh mẽ. Trong điều kiện tình hình kinh tế - xã hội đất nước còn có nhiều khó khăn và tình trạng mất cân đối giữa năng lực kỹ thuật và việc làm, theo đúng ngành nghề khảo sát thiết kế của Viện còn kéo dài, thì sự chuyển hướng đó còn có ý nghĩa quan trọng.

Để phù hợp với yêu cầu sản xuất kinh doanh trong tình hình mới, năm 1992, Viện đã hoàn thành hồ sơ về tổ chức doanh nghiệp và từ tháng 6/1993 mang tên **Công ty Tư vấn và Khảo sát thiết kế xây dựng**. Đây là bước ngoặt mới trong sự phát triển của Viện khảo sát thiết kế. Việc đề nghị đổi tên thành Công ty Tư vấn và Khảo sát thiết kế xây dựng là điều có ý nghĩa quan trọng nói lên sự phát triển tư duy lãnh đạo, chỉ huy Viện trong tình hình mới; đồng thời phản ánh sự trưởng thành của Viện với tư cách là một doanh nghiệp của quân đội trong điều kiện cơ chế kinh tế thị trường cả về quy mô và tổ chức lực lượng và phương thức sản xuất kinh doanh.

Đã chuẩn bị hồ sơ đầy đủ Viện Khảo sát thiết kế đã chính thức triển khai đăng ký thành lập doanh nghiệp theo Nghị định 388/HĐBT đúng kế hoạch.

Nhờ sự phấn đấu, năng động đạt được kết quả toàn diện, năm 1993 Viện Khảo sát thiết kế được Tư lệnh Binh đoàn 12 (Tổng công ty xây dựng Trường Sơn) **tặng Danh hiệu đơn vị Quyết thắng**.

Có 16 đồng chí cán bộ chiến sỹ, 7 đơn vị phòng, ban được tặng bằng khen, giấy khen, Đảng bộ Viện được công nhận Đảng bộ trong sạch vững mạnh.

Những thành tích đạt được toàn diện trên các mặt công tác của Viện đã khẳng định vị trí của mình đối với các đơn vị trong Binh đoàn 12 - Tổng Công ty xây dựng Trường

Sơn, đối với các đơn vị, cơ quan Nhà nước, tạo thuận lợi cơ bản cho Viện vững bước phát triển trong những năm sau.

C. THỜI KỲ 1993-1995

CÔNG TY TƯ VẤN VÀ KHẢO SÁT THIẾT KẾ XÂY DỰNG

I. CÁC CÔNG TRÌNH TRIỂN KHAI TRONG THỜI KỲ:

- Tiếp tục triển khai thi công các công trình tại Quốc lộ 2, nghĩa trang Điện Biên Phủ, đường 30 Đồng Tháp...
- Triển khai 2 công trình trên đường Bắc Thăng Long – Nội Bài hợp đồng kinh tế với Ban Quản lý Thăng Long Bộ Giao thông Vận tải : đ/c Phạm Ngọc Vũ chỉ huy chỉ đạo thi công Cầu Chui và đ/c Nguyễn Phi Tiến chỉ huy thi công công trình khoan cọc cát.
- Thi công mặt đường km 70 đến km 73 Đường Tuần Giáo – Lai Châu và km 113 đến km 119 Đường số 6.
- Khảo sát thiết kế theo tiêu chuẩn kỹ thuật đường cấp cao từ km 30 đến km 47 Đường số 5 Hà Nội đi Hải Phòng.
- Tiếp tục khảo sát thiết kế Đường 279, Đường 14, Đường Mường Tè – Lai Châu. Các tuyến đường này được chủ đầu tư yêu cầu thiết kế khẩn trương.
- Xây dựng trụ sở làm việc Văn phòng Đại diện phía Nam tại 28D đường Phan Văn Trị, quận Gò Vấp, thành phố Hồ Chí Minh.

Trong năm 1995, tuy đã trải qua đã gần 10 năm đổi mới, nhưng tình hình kinh tế - xã hội đất nước vẫn còn nhiều khó khăn. Song năm 1995, là năm có ý nghĩa quan trọng đối với việc thực hiện thắng lợi nghị quyết đại hội Đảng toàn quốc lần thứ VII, chuẩn bị đại hội Đảng các cấp tiến tới Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ VIII. Năm 1995 là năm có nhiều ngày lễ lớn của dân tộc: kỷ niệm 65 năm ngày thành lập Đảng Cộng sản Việt Nam, 20 năm ngày giải phóng hoàn toàn Miền Nam thống nhất đất nước, 105 năm ngày sinh Chủ tịch Hồ Chí Minh, 50 năm ngày thành lập nước.

Nhiệm vụ trong năm 1995 của Viện được triển khai trên nhiều mặt, nhiều mũi, nhiều hướng dồn dập, lực lượng đơn vị mỏng, trang thiết bị còn nhiều thiếu thốn. Đặc biệt những tháng cuối năm đồng thời với việc dồn sức hoàn thành nhiều công trình dở dang, phải gấp rút hoàn thành và nghiệm thu thanh toán, các cơ quan chức năng phải tìm kiếm các dự án mới, cơ quản lý phải tập trung làm việc với chủ đầu tư tranh thủ thu hồi vốn chuẩn bị cho các công trình năm sau.

Đáng chú ý là các công trình trên địa bàn Côn Đảo, Đường 30, km 70-73 Điện Biên, triển khai công trình mới đường Trà Vinh, nghĩa trang Đông Hà và khảo sát thiết kế tuyến Mường Tè, Quốc lộ 5... Các công trình được triển khai rộng khắp, có nhiều công trình triển khai ở miền núi rừng xa xôi, hẻo lánh, khó khăn cho công tác quản lý, điều hành của đơn vị.

II. MUA SẮM VÀ ĐỔI MỚI TRANG THIẾT BỊ:

Chủ trương phát triển đơn vị theo hướng kinh doanh tổng hợp vừa phát triển nghiệp vụ được giao là khảo sát thiết kế, vừa phát triển doanh nghiệp xây lắp công trình để đảm bảo cuộc sống trước mắt của cán bộ sỹ quan chiến sỹ giữ vững được sự tồn tại của đơn vị, đòi hỏi phải đầu tư trang thiết bị tương xứng đảm bảo được các công trình đảm nhiệm.

Trong thực tế tài sản cố định, vốn tự có của đơn vị eo hẹp, thời điểm vay vốn ngân hàng không dễ, việc đầu tư mua sắm để đổi mới trang thiết bị là vấn đề quá khó khăn, lãnh đạo chỉ huy đơn vị phải cân nhắc kỹ các giải pháp trước khi quyết định. Đầu tư không hợp lý dẫn đến lãng phí vốn, thiếu trang bị thi công không đảm bảo được tiến độ, chất lượng kém sẽ mất tín nhiệm với chủ đầu tư, trang thiết bị khảo sát thiết kế không được đầu tư hiện đại sẽ không thể nhận các công trình chất lượng ngày càng cao.

Để đảm bảo hoàn thành các công trình phân tán nhiều nơi từ bắc vào nam, từ trong đất liền đến ngoài hải đảo, lãnh đạo, chỉ huy Viện đã chỉ đạo các đơn vị phải phát huy mọi tiềm năng, thế mạnh vốn có của mình để hoàn thành nhiệm vụ, đặc biệt tập trung vào vấn đề lo trang trải về vốn, đảm bảo trang thiết bị cho sản xuất. Các đơn vị trong toàn Viện đều tích cực, chủ động, có kế hoạch, khôi phục, sửa chữa những trang thiết bị hiện có đưa vào sử dụng khi chưa được đầu tư mới.

Đồng thời, Viện đã mạnh dạn mua sắm thêm một số phương tiện, trang thiết bị đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ cả khảo sát thiết kế và xây lắp. Thời gian này Viện đầu tư mua sắm 2 xe IFA ben, 1 máy ủi T130, 1 máy ủi DT75, 1 xe Karat 12 tấn, 2 bộ dàn giáo, trang bị đủ máy vi tính, máy in máy in màu cho các phòng nghiệp vụ bổ sung tài sản cố định , đầu tư vốn lưu động, tùy theo công trình Viện cấp đủ xi măng, sắt thép, gạch xây dựng....

Vì vậy, trong các nhiệm vụ thiết kế, thi công, các đơn vị trong toàn Viện về cơ bản đã có đủ trang thiết bị bảo đảm không để xảy ra tình trạng thiếu phương tiện mà để ảnh hưởng đến chất lượng, tiến độ công trình.

III. GIÁ TRỊ TỔNG GIÁ TRỊ SẢN LƯỢNG:

- Năm 1994 - 1995, tổng giá trị sản lượng đạt 28.379 triệu đồng
- Nộp ngân sách 1.996 triệu đồng.
- Lợi nhuận thực hiện đạt 1.177 triệu đồng.
- Thu nhập bình quân 490.000 đồng/người/tháng, đạt 1,8 lần lương quốc phòng.

Đặc biệt, những năm qua việc thu hồi vốn có khó khăn, năm 1995 đã thu lại được 8.310 triệu đồng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc hoạt động kinh tế những năm sau.

IV. CÔNG TÁC ĐẢNG, CÔNG TÁC CHÍNH TRỊ, XÂY DỰNG ĐƠN VỊ VỮNG MẠNH

1. Đại hội Đảng bộ Viện lần thứ V (1994-1995)

Đảng bộ Viện Khảo sát thiết kế tiến hành đại hội đánh giá, kiểm điểm các hoạt động lãnh đạo của Đảng bộ từ Đại hội trước.

Đại hội nhận định: Trong cơ chế thị trường, tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của Viện Khảo sát thiết kế đang gặp những thử thách lớn, nhưng vẫn có những thuận lợi có thể khai thác. Địa bàn hoạt động thực hiện nhiệm vụ của đơn vị rộng, lực lượng phân tán, phần lớn ở vùng rừng núi và các cửa khẩu, biên giới, vùng sâu, vùng xa có nhiều phức tạp, nhiều thiếu thốn vật chất và tinh thần. Những điều đó tác động đến tâm tư tình cảm, đời sống của cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên của Viện, đòi hỏi phải có, biện pháp lãnh đạo đúng đắn, tổ chức thực hiện sâu sát, hợp lý, chu đáo.

Đại hội xác định cần phải tập trung nỗ lực khắc phục mọi khó khăn, vượt qua thử thách, tận dụng mọi điều kiện, quyết tâm thực hiện thắng lợi mọi nhiệm vụ, đặc biệt là nhiệm vụ sản xuất kinh doanh.

Tổng giá trị sản lượng, giá trị thanh toán thu hồi được, thu nhập của cán bộ chiến sỹ hàng năm cao hơn nhiều lần so với lương cơ bản đánh giá đầy đủ những thành tích đạt được bằng công sức, mồ hôi của cán bộ chiến sỹ ngày đêm lăn lộn trên các công trình

trên khắp các nẻo đường của Tổ quốc. Đây là những thuận lợi cơ bản tạo ra được trong những năm qua.

Đại hội nhận định: Viện đã nhạy bén và thích ứng được với cơ chế mới, cơ chế thị trường, đảm bảo đủ việc làm, doanh thu cao hơn năm trước, làm tròn nghĩa vụ nộp ngân sách Nhà nước và cấp trên. Đời sống vật chất, tinh thần của cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên từng bước được cải thiện, mọi người gắn bó và yên tâm hơn với đơn vị, quyết tâm hơn trong thực hiện nhiệm vụ.

Thành tích đạt được trên các mặt, nhất là trong sản xuất kinh doanh, trong khảo sát thiết kế, thi công xây lắp thời kỳ này chưa phải là lớn tương xứng với khả năng, nhưng rất có ý nghĩa đối với sự phát triển của Viện trong những năm tới.

Đại hội đã bầu ban chấp hành đảng uỷ như sau:

Đồng chí Nguyễn Trường Thịnh Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Nguyễn Quý Phó bí thư đảng uỷ

Đồng chí Lê Quang Thanh uỷ viên Ban Thường vụ.

Các đảng uỷ viên:

Đồng chí Nguyễn Văn Mẫn

Đồng chí Nguyễn Văn An

Đồng chí Lê Đình Hanh

Đồng chí Đinh Quang Bính

Đồng chí Nguyễn Trọng Kính

2. Công tác Đảng, công tác chính trị

Lãnh đạo, chỉ huy các đơn vị thường xuyên quan tâm và thực hiện tốt công tác giáo dục chính trị tư tưởng. Công tác Đảng, công tác chính trị ở cơ quan và các đơn vị đi vào nề nếp, có chất lượng, đạt hiệu quả thiết thực. Các đợt sinh hoạt chính trị lớn đều được triển khai và tổ chức thực hiện. Đã tổ chức cho đảng viên, cán bộ tham gia góp ý vào văn kiện đại hội Đảng các cấp, tổ chức tốt Đại hội Đảng bộ Viện.

Cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên của Viện đều được quán triệt sâu sắc tình hình nhiệm vụ, các nghị quyết, chỉ thị của cấp trên, chủ trương, biện pháp lãnh đạo của Đảng uỷ,

chỉ huy Viện, tạo sự thống nhất toàn đơn vị, mọi người xác định được nhiệm vụ, nêu cao ý chí quyết tâm, phấn đấu hoàn thành thắng lợi mọi nhiệm vụ.

Công tác xây dựng Đảng, được Đảng uỷ Viện và các cấp uỷ đặc biệt chú ý, coi đó là vấn đề then chốt để Viện có thể hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ.

Đã thực hiện tốt quy chế hoạt động của tổ chức Đảng và kế hoạch “Tự đổi mới, tự chỉnh đốn Đảng” trong đảng bộ Viện; đồng thời làm tốt công tác phát triển đảng viên mới; gắn xây dựng đảng bộ trong sạch vững mạnh với xây dựng đơn vị vững mạnh toàn diện.

Cán bộ đảng viên luôn nêu cao tinh thần tiên phong gương mẫu, sẵn sàng nhận mọi nhiệm vụ trên các cương vị công tác. Nhiều đồng chí đảng viên của đảng bộ Viện thực sự là những tấm gương tiêu biểu cho bộ đội noi theo.

Công tác giáo dục chính trị tư tưởng được tiến hành tốt, các phong trào và các tổ chức quần chúng, nhất là Đoàn Thanh niên hoạt động đi vào nề nếp, ngày càng có chiều sâu, có tác dụng động viên bộ đội trong lao động, công tác học tập và rèn luyện.

Hội phụ nữ, Hội đồng quân nhân, công nhân viên quốc phòng hoạt động đều đặn, có tác dụng thúc đẩy nhiệm vụ chính trị của đơn vị. Đoàn Thanh niên là lực lượng nòng

cốt trong phong trào văn hoá văn nghệ thể dục thể thao, tạo môi trường văn hoá lành mạnh.

Hoạt động sôi nổi của các tổ chức quần chúng góp phần quan trọng xây dựng tình cảm, sự gắn bó của cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên chức đối với Viện, tạo động lực để đơn vị hoàn thành tốt nhiệm vụ.

Phát huy truyền thống “đi dân nhớ, ở dân thương” của Quân đội nhân dân Việt Nam trong những năm tháng chiến tranh, nhất là những năm kháng chiến chống Mỹ cứu nước, các đơn vị khảo sát và thi công của Viện Khảo sát thiết kế luôn giữ được mối liên hệ mật thiết giữa chính quyền và nhân dân địa phương, góp phần quan trọng gìn giữ trật tự an toàn và an ninh trên các địa bàn đóng quân.

Lãnh đạo, chỉ huy các cấp đã làm tốt công tác tư tưởng, xây dựng khối đại đoàn kết thống nhất cao trong toàn đơn vị, khắc phục những tư tưởng ngại khó, ngại đi xa, giáo dục ý thức độc lập và tinh thần tự chủ cho người lao động. Vì vậy, mặc dù cán bộ, chiến sỹ của Viện hoạt động rộng khắp, sống ở doanh trại hay ở nhà dân, tư tưởng đều ổn định, bộ đội chấp hành nghiêm kỷ luật lao động, kỷ luật quân đội, kỷ luật dân vận, nên được các đơn vị bạn và nhân dân tin yêu.

Phong trào thi đua quyết thắng được các đơn vị trong toàn Viện đẩy mạnh, coi đó là động lực quan trọng thúc đẩy hoàn thành nhiệm vụ chính trị. Tập trung vào hoàn thành thắng lợi nhiệm vụ sản xuất kinh doanh, lấy năng suất chất lượng, hiệu quả và an toàn lao động lập thành tích chào mừng đại hội Đảng các cấp, chào mừng các ngày lễ lớn, của quân đội, của đất nước làm mục tiêu của phong trào thi đua.

Các hoạt động văn hoá, văn nghệ, thể dục, thể thao cũng được đẩy mạnh, góp phần rèn luyện xây dựng đơn vị quân đội chính quy, tạo không khí sôi nổi, lành mạnh trong toàn đơn vị.

Với sự nỗ lực quyết tâm cao, Viện đã từng bước đổi mới về nhận thức, tổ chức cán bộ, đặc biệt là tổ chức sắp xếp lại sản xuất, tìm kiếm việc làm, đã phấn đấu hoàn thành các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật - tài chính của Tổng công ty giao cho.

Việc hạch toán kinh tế của Viện đã có nhiều tiến bộ, các mặt quản lý, lao động vật tư, kỹ thuật và chấp hành nguyên tắc, chế độ quản lý tài chính được thực hiện chặt chẽ đúng quy định. Việc liên doanh, liên kết kinh tế của Viện không ngừng được mở rộng, các hợp đồng được ký kết đúng chế độ, chính sách, đúng quy định pháp luật, chính vì vậy mà Viện đi vào thế ổn định và không ngừng lớn mạnh.

Đây là thời kỳ trưởng thành về mặt sản xuất kinh doanh, đơn vị đã thích ứng trong cơ chế thị trường, đảm bảo cho Viện có thể vững bước phát triển trong những năm sau, góp phần quan trọng củng cố tư tưởng và sự yên tâm gắn bó của cán bộ, và chiến sỹ.

Hầu hết năng suất chất lượng các công trình, thi công của Viện trên các công trường, các tuyến đường đều đạt khá. theo sự chỉ đạo của Viện, đã thực hiện dứt điểm từng hạng mục, thể hiện sự cố gắng của toàn thể cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên các đơn vị.

Viện triển khai nhiều công trình phân tán nhiều nơi, nhưng hầu hết các công trình thi công đều rất sôi động, hoà nhập vào công cuộc đổi mới đất nước, đảm bảo được tiến độ và chất lượng.

Năm 1993, kết nạp được 1 đảng viên và chuyển chính thức 3 đảng viên. Đảng bộ Viện được công nhận đảng bộ trong sạch vững mạnh,

Trong năm 1993, số đảng viên đều đủ tư cách 100%.

Trong đó: đảng viên đạt mức 1 là 67%.

đảng viên đạt mức 2 là 33%.

Về tổ chức đảng: đạt trong sạch vững mạnh 8 chi bộ.
đạt khá 1 chi bộ.

Chất lượng đảng viên và tổ chức đảng trong năm 1994 được đánh giá như sau:

- Đảng viên đủ tư cách đạt 100%, trong đó:
 - Đảng viên đạt mức 1 là 65/73
 - Đảng viên đạt mức 2 là 8/73
(không có đảng viên yếu kém)
 - Chi bộ đạt trong sạch vững mạnh: 10/11 chi bộ
 - Chi bộ đạt khá: 1/11 chi bộ.
(không có chi bộ yếu kém)

Đánh giá chất lượng đảng viên và tổ chức Đảng năm 1995 đạt được :

Các chi bộ trong Đảng bộ Viện được củng cố và tăng cường thường xuyên:

- Chi bộ có cấp uỷ 3/12
- Chi bộ có Bí thư và Phó Bí thư 2/12
- Chi bộ có Bí thư 7/12

100% chi bộ chấp hành đúng nguyên tắc tổ chức và sinh hoạt đảng.

Qua phân tích chất lượng đảng viên năm 1995 có:

- Đảng viên đủ tư cách mức 1 là: 67/72.
- Chi bộ đạt trong sạch vững mạnh 9/12.
- Chi bộ đạt khá 3/12 .

Tuyệt đại đa số cán bộ, đảng viên, đặc biệt là cán bộ đảng viên là chỉ huy, cấp uỷ có bản lĩnh chính trị vững vàng, nêu cao vai trò tiên phong gương mẫu, thực sự là những tấm gương không chỉ về hoàn thành nhiệm vụ mà còn là những tấm gương sáng về đạo đức, lối sống của người đảng viên công sản.

Nhờ có những chủ trương biện pháp, đúng đắn và quyết tâm cao của các đơn vị trong Viện, các công trình trong năm 1995 được hoàn thành đúng tiến độ, chất lượng đảm bảo, nghiệm thu thanh toán kịp thời, góp phần đưa sản lượng khảo sát thiết kế và thi công đạt kết quả cao.

3. Công tác học tập nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ :

Để đảm bảo chất lượng khảo sát thiết kế, Viện vẫn duy trì đại đội huấn luyện, các cơ quan chuyên môn cử người xuống giảng dạy nghiệp vụ cho nhân viên. Sau kỳ huấn luyện Viện tổ chức thi lên bậc để nâng lương cho những đồng chí có tay nghề cao.

Ngoài ra Viện còn liên hệ với Viện Thiết kế Bộ Giao thông, trường đại học Giao thông vận tải, trường đại học Xây dựng, trường đại học Quân sự..., các cơ quan này, vốn đã có

quan hệ với đơn vị từ năm 1973, cùng tham gia khảo sát thiết kế đường Trường Sơn nên rất hiểu biết Viện do vậy rất tận tình giúp đỡ Viện bồi dưỡng năng lực chuyên môn.

Các trường Đại học Giao thông vận tải, trường Đại học Xây dựng, trường Đại học Quân sự, đã giới thiệu cho Viện những sinh viên tốt nghiệp loại giỏi giúp Viện trực tiếp đến tuyển chọn.

Tin tưởng thực tế khảo sát thiết kế của Viện nên hàng năm, trường Đại học Giao thông vận tải, trường đại học Quân sự, gửi sinh viên đến Viện hướng dẫn làm đồ án tốt nghiệp.

Khi tổ chức bảo vệ đồ án tốt nghiệp trường mời cán bộ chuyên môn của Viện đến cùng tham gia trong hội đồng thi bảo vệ tốt nghiệp, Các đồng chí Nguyễn Văn Mẫn, Lê Như Tùng, Dương Chấn Vương đã có năm đến tham gia hội đồng.

V. Biện pháp quản lý sản xuất:

Trong quản lý kinh tế, lãnh đạo chỉ huy các cấp đã quản lý lao động theo hình thức khoán quỹ lương, khoán thưởng đã đem lại kết quả tích cực và bảo đảm thu nhập công bằng cho mọi thành viên trong đơn vị.

Chỉ huy Viện đã thực hiện xây dựng định mức khoán để giao khoán cho các phòng, các đơn vị sản xuất, đưa chế độ khoán vào nề nếp và nâng cao chất lượng giao, nhận khoán. Căn cứ vào tình hình đặc điểm nhiệm vụ và lực lượng của từng phòng, từng đơn vị sản xuất, việc thực hiện định mức khoán được tiến hành một cách khoa học, khách quan, dân chủ, tạo được sự đồng thuận cao trong toàn đơn vị và động lực phấn đấu của mọi người.

Hạch toán kinh tế có nhiều tiến bộ trên các mặt quản lý lao động, vật tư, kỹ thuật, chấp hành nghiêm các nguyên tắc chế độ tài chính, quản lý tài chính chặt chẽ, đã xây dựng được mối quan hệ giải quyết việc làm, động viên người lao động tích cực sản xuất, sẵn sàng nhận công tác lao động ở những nơi khó khăn nơi xa gia đình nhằm có việc làm ổn định được việc làm, đảm bảo đời sống.

Tuy đã thực hiện việc giao khoán cho các đội nhưng Viện không khoán trắng, vẫn thường xuyên quan tâm củng cố, xây dựng đơn vị, giữ vững chế độ, nề nếp học tập, sinh hoạt, chăm lo nơi ăn chốn ở cho bộ đội. Vì vậy, đời sống của cán bộ, chiến sỹ không ngừng được nâng cao.

Trong điều kiện căng thẳng về vốn và tài chính, cùng nhiều khó khăn khác, lãnh đạo, chỉ huy Viện đã có nhiều cố gắng, tích cực tìm mọi cách thanh toán công nợ, chủ động tạo nguồn để duy trì và phát triển sản xuất kinh doanh, ổn định đời sống của đơn vị, nhất là đảm bảo việc đầu tư trang thiết bị xe, máy thi công, đảm bảo tiền mặt cho các dịp lễ Tết và chuẩn bị gói đầu cho kế hoạch nhiệm vụ năm sau.

Phương châm chỉ đạo của Viện trong công tác bảo đảm vật tư là thực hiện “kết hợp trên dưới cùng lo”, coi trọng khai thác từ nhiều nguồn nên đã đáp ứng kịp thời cho nhu cầu thi công. Trang thiết bị, xe máy phải kết hợp việc sửa chữa, khôi phục thiết bị với đầu tư mua sắm mới, nhằm đáp ứng kịp thời nhu cầu cho các công trình trọng điểm.

Chủ trương kết hợp trên dưới cùng làm, phù hợp với sự phát triển mạnh mẽ của kinh tế thị trường. Chủ trương này đã được cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên nhận thức đầy đủ, hưởng ứng và tích cực thực hiện, phát huy được tính năng động sáng tạo và khả năng làm chủ của các đơn vị đảm bảo được sự thống nhất chung trong toàn Viện. Nhờ đó, mà việc làm, nguồn vốn sản xuất của Viện, của các đơn vị trong toàn Viện luôn được đảm bảo và ổn định, tạo thuận lợi cho việc sản xuất kinh doanh phát triển tốt.

Từ kết quả sản xuất kinh doanh, lao động sản xuất, Viện đã có điều kiện bảo đảm đời sống vật chất, tinh thần của cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên, làm tròn nghĩa vụ đối với cấp trên, có tích lũy một phần để giải quyết lúc khó khăn và thực hiện chính sách xã hội.

Lãnh đạo, chỉ huy Viện đã chú trọng đẩy mạnh phong trào thi đua trong tất cả các đơn vị, làm động lực cho việc thực hiện các nhiệm vụ. Hoạt động của phong trào thi đua ngày càng sôi nổi, được các đơn vị, toàn thể cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên của Viện hưởng ứng tích cực; nội dung phong trào phong phú, tập trung vào thi đua vượt qua khó

khăn, nâng cao chất lượng hiệu quả sản xuất kinh doanh. Qua phong trào thi đua đã xuất hiện nhiều những tập thể, cá nhân được đề nghị khen thưởng;

Năm 1993, Viện đã bầu và khen thưởng 3 đồng chí chiến sỹ thi đua: Đại tá Nguyễn Quý, thiếu tá Nguyễn Văn Mẫn và thiếu tá Bùi Văn Dụ, 8 đồng chí được tặng Bằng khen, 5 đồng chí được tặng giấy khen.

Phát huy thành tích đạt được, lãnh đạo chỉ huy Viện đã thực hiện tăng cường công tác giáo dục chính trị tư tưởng cho cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên chức toàn Viện phấn đấu thực hiện tốt nhiệm vụ trước mắt, chú ý tổ chức sắp xếp từng công trình thi công gọn và giải quyết tốt công tác đảm bảo trang thiết bị, phương tiện cần thiết phục vụ cho việc thực hiện nhiệm vụ.

Được sự quan tâm chỉ đạo và giúp đỡ của các cơ quan cấp trên, của các cơ quan Nhà nước, trực tiếp là của Tư lệnh Binh đoàn cùng với tinh thần quyết tâm và sự đoàn kết, nhất trí của toàn thể cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên toàn đơn vị, nên Viện đã hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ trong năm, xây dựng được đơn vị vững mạnh.

Chỉ huy Viện đã triển khai rất tích cực tìm kiếm việc làm thường xuyên, coi đó là vấn đề mấu chốt để bảo đảm hoạt động sản xuất kinh doanh, ổn định cuộc sống của đơn vị. Các cơ quan, các đơn vị đều nhận thức được trong điều kiện kinh tế thị trường, muốn tồn tại và phát triển, không có con đường nào khác là phải phát huy tính năng động, sáng tạo tận dụng thế mạnh của mình.

* *
*

Thời gian 10 năm 1986-1995, là đơn vị quân đội làm nhiệm vụ kỹ thuật bắt đầu hoạt động kinh tế theo đường lối đổi mới với cơ chế kinh doanh xã hội chủ nghĩa là thời gian có nhiều khó khăn, thử thách, vừa phải tự mình bảo đảm sự tồn tại đơn vị, đồng thời phải xây dựng đơn vị chính quy theo yêu cầu của quân đội.

Thách thức lớn nhất là trong cơ chế kinh tế thị trường có cạnh tranh, đơn vị phải nhanh chóng thích ứng được và tìm cách vươn lên. Một loạt vấn đề cần được giải quyết, đó là tổ chức lực lượng, xác định chức năng, nhiệm vụ trong từng thời kỳ, từng giai đoạn, biện pháp sản xuất kinh doanh cụ thể cho từng công trình, cơ chế quản lý kinh tế phù hợp, tạo được nguồn vốn, tổ chức lao động, đảm bảo được lực lượng lao động kỹ thuật tồn tại có tay nghề cao, có trình độ chuyên môn, nghiệp vụ tốt; vấn đề thực hiện sự lãnh đạo của các tổ chức Đảng và xây dựng đảng trong mọi điều kiện; vấn đề xây dựng đơn vị vững mạnh toàn diện, thực hiện quản lý, duy trì kỷ luật bộ đội trong điều kiện hoạt động phân tán. Từng bước cụ thể, trong từng năm, từng nhiệm vụ, vừa làm, vừa học, vừa sản xuất. Toàn đơn vị nhận thức đầy đủ, cán bộ các cấp chỉ đạo sâu sát, cụ thể trong thực tiễn đơn vị đã chọn kinh doanh tổng hợp: khảo sát thiết kế và thi công xây lắp công trình.

Đơn vị đã tập trung trí tuệ, công sức, lấy công tác xây dựng Đảng làm then chốt, công tác chính trị tư tưởng làm đầu, làm cơ sở cho thực hiện các nhiệm vụ sản xuất kinh doanh và xây dựng trưởng thành và lớn mạnh.

Sự lúng túng trong giai đoạn đầu của thời kỳ đổi mới dần được thay thế bằng sự vững tin vào khả năng và sức mạnh của mình để đứng vững và phát triển trong cơ chế mới.

Sự trưởng thành của Viện trong những năm đổi mới gắn bó mật thiết, không tách rời với sự phát triển của công cuộc đổi mới đất nước, sự lớn mạnh của Binh đoàn Trường Sơn.

Kết quả đạt được toàn diện của Viện Khảo sát thiết kế trong 10 năm đổi mới là rất đáng khích lệ. Là một đơn vị quân đội làm kinh tế, một doanh nghiệp kỹ thuật Viện đã tự khẳng định mình đã đứng vững và phát triển trong cơ chế thị trường, xứng đáng với sự tin tưởng của Quân đội, của Nhà nước, các đơn vị bạn ngày càng tin tưởng, uy tín nghề nghiệp, khả năng kinh doanh của Viện ngày càng trưởng thành.

Những kết quả đạt được trong sản xuất kinh doanh và trưởng thành toàn diện của Viện trong những năm đổi mới đất nước, chuyển đổi cơ chế đã tác động đến cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên vững tin hơn vào khả năng của mình trong chặng đường phát triển tiếp theo.

Với những thành quả rất đáng tự hào đó, Viện đã được Binh đoàn tặng bằng khen và cờ thưởng luân lưu năm 1992, 1993, cờ thi đua của Bộ Quốc phòng các năm 1994, 1995, cờ thưởng của Đảng uỷ Quân sự Trung ương tặng Đảng bộ Viện đạt 5 năm liên trong sạch vững mạnh tiêu biểu.

CHƯƠNG II

VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ - CÔNG TY TƯ VẤN VÀ KHẢO SÁT THIẾT KẾ XÂY DỰNG - BQP PHÁT TRIỂN MẠNH MẼ TRONG THỜI KỲ ĐỔI MỚI 1996 - 2010

Năm 1996, Đảng ta tiến hành Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VIII, tiếp tục thực hiện đổi mới đất nước đã được Đại hội VI đề ra từ năm 1986.

Đại hội VIII tổng kết 10 năm thực hiện đổi mới đất nước, xác định đường lối chủ trương của Đảng, đẩy mạnh công cuộc đổi mới tiến hành công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước, xây dựng nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

Nghị quyết của Đại hội tiếp tục đổi mới đất nước tác động mạnh mẽ, tạo điều kiện thuận lợi rất cơ bản cho phương hướng phát triển của các đơn vị quân đội làm kinh tế, của Tổng Công ty xây dựng Trường Sơn nói chung và của Viện Khảo sát thiết kế Trường Sơn nói riêng.

A. THỜI KỲ NĂM 1996 – 2000

I. Các diễn biến chính của đơn vị trong kỳ:

1/ Thay đổi vị trí lãnh đạo.

Một số cán bộ chủ chốt của đơn vị được điều chuyển công tác, nghỉ chế độ trong thời kỳ này, thời kỳ sau đại hội VIII của Đảng trong khí thế chung có ảnh hưởng nhất định đến việc xây dựng đơn vị nhất là trong việc hoạt động kinh tế.

Năm 1996, đ/c phó Viện trưởng Nguyễn Văn Mẫn được điều động lên công tác nhận nhiệm vụ Đại diện phía Nam của Binh đoàn.

Năm 1996 phó Viện trưởng chính trị, Bí thư Đảng uỷ Viện Nguyễn Trường Thịnh được nghỉ chế độ. Đ/c Nguyễn Văn An được cử Phó viện trưởng chính trị, bổ sung vào đảng uỷ Viện.

Tháng 2/ 1998 Viện trưởng Nguyễn Quý, nghỉ hưu, đ/c Văn Thái Bình được đề bạt Viện trưởng năm 1998.

Năm 1998 đ/c Lê Quang Thanh nghỉ hưu. Đ/c Phạm Ngọc Vũ và đ/c Mai Văn Tâm được đề bạt phó Viện trưởng năm 1998.

2/ Các Đại hội Đảng trong kỳ.

Năm 1996, Đảng bộ Viện tiến hành đại hội Đảng bộ lần thứ VI, nhiệm kỳ 1996 - 1997. Đại hội đã bầu 9 đồng chí vào BCH Đảng uỷ.

Đồng chí Nguyễn Quý Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Nguyễn Văn An phó Bí thư Đảng uỷ.

Đồng chí Lê Quang Thanh uỷ viên Ban Thường vụ.

và 6 đồng chí đảng uỷ viên, trong đó có các đ/c Nguyễn Văn Mẫn, Vũ Trình Tường, Vũ Văn Tâm. Đ/c Tâm giữa nhiệm kỳ chuyển công tác khác. Đồng chí Nguyễn Thế Phúc, chủ nhiệm chính trị được bổ sung đảng uỷ viên.

Đại hội Đảng bộ lần thứ VI là thời kỳ Viện bước vào thực hiện theo cơ chế thị trường đã 10 năm. Những kinh nghiệm trong sản xuất kinh doanh, quản lý kinh tế và xây dựng đơn vị trong 10 năm đổi mới đã được Đại hội khẳng định, làm cơ sở cho Viện tiếp tục phát triển vững chắc hơn trong thời gian tới.

Trên cơ sở Nghị quyết của Đại hội Đảng bộ lần thứ VI, lãnh đạo, chỉ huy Viện triển khai, chỉ đạo các đơn vị khắc phục khó khăn, thiếu thốn thực hiện thắng lợi nhiệm vụ ngay trong năm.

Trong năm 1996, việc thực hiện nhiệm vụ sản xuất kinh doanh khẩn trương hơn do các chủ đầu tư khống chế thời gian thi công các công trình xây lắp mặt khác quản lý chặt chẽ việc đảm bảo chất lượng công trình.

Năm 1997, Viện Khảo sát thiết kế vinh dự được Nhà nước tặng thưởng **Huân chương Lao động Hạng II**. Trên đà phấn khởi, năm 1998, Đảng bộ Viện Khảo sát thiết kế tiến hành Đại hội đảng bộ lần thứ VII, nhiệm kỳ 1998-2000.

Đại hội đã bầu Ban chấp hành Đảng uỷ mới như sau:

Đồng chí Nguyễn Văn An Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Văn Thái Bình Phó Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Phạm Ngọc Vũ uỷ viên Ban Thường vụ.

và các đảng uỷ viên:

Đồng chí Nguyễn Thế Phúc

Đồng chí Đinh Sao Mai

Đồng chí Thiều Đăng Độ

Đồng chí Nguyễn Phi Tiến

Đồng chí Đặng Văn Hải

Đồng chí Nguyễn Minh Tuấn

Trong 2 năm 1998 - 1999, trong sự cạnh tranh tìm kiếm việc làm, trong cơ chế đấu thầu, lực lượng xe máy thiếu và chưa đồng bộ, phần lớn các công trình khảo sát thiết kế và thi công nhận được đều ở những nơi xa xôi, hẻo lánh, thời tiết khí hậu khắc nghiệt, địa bàn hoạt động phân tán,... là những khó khăn đòi hỏi toàn đơn vị phải kiên trì, có ý chí quyết tâm cao thì mới có thể hoàn thành được nhiệm vụ.

Qua thực tiễn, thời kỳ này lãnh đạo, chỉ huy Viện đã xác định:

- Nhiệm vụ tư vấn, khảo sát thiết kế là trung tâm.

- Nhiệm vụ thi công xây lắp là quan trọng, còn cần thiết để hỗ trợ việc nâng cao đời sống của cán bộ chiến sỹ.

Việc xác định nhiệm vụ tư vấn khảo sát thiết kế là nhiệm vụ trung tâm, nhiệm vụ thi công là quan trọng thời kỳ này là hoàn toàn đúng đắn phù hợp với nhiệm vụ đã được

xác định từ ban đầu khi thành lập Viện trong bối cảnh nền kinh tế thị trường ở nước ta đang trên đà phát triển mạnh mẽ.

Quyết tâm giữ vững từng bước tăng trưởng kinh tế, thực hiện đầy đủ nghĩa vụ đối với Nhà nước và cấp trên, bảo toàn vốn để phát triển. Đặc biệt chú ý khuyến khích lợi ích vật chất cho người lao động, coi đó là động lực trực tiếp thúc đẩy sự tích cực lao động sáng tạo của các thành viên trong đơn vị. Thu nhập bình quân người lao động hàng năm ổn định và từng bước được nâng cao.

II. Các công trình đã thực hiện:

II.1 / Công tác khảo sát thiết kế:

Từ năm 1996, Đảng và nhà nước đẩy mạnh thực hiện đổi mới kinh tế, cơ sở hạ tầng được cải tạo nâng cấp và làm mới nên công việc khảo sát thiết kế ngày càng nhiều. Công việc của Viện lúc này trọng tâm là khảo sát thiết kế, công tác thi công giảm dần theo thời gian. Các công trình khảo sát thiết kế nhiều năm được gởi vụ sang năm sau, thời gian này chủ yếu là nhận lập dự án nghiên cứu khả thi các công trình. Công tác khảo sát thiết kế kỹ thuật và thi công không nhiều.

1/ Lập dự án nghiên cứu khả thi công trình xa lộ Bắc Nam:

Dự án 3 xa lộ Bắc Nam, do tư vấn Trường Sơn lập từ Vĩnh Khê đi Thanh Mỹ:

- Điểm đầu Vĩnh Khê km 662 Quốc lộ 15A.

- Điểm cuối Thanh Mỹ

Hướng tuyến từ Vĩnh Khê qua Bến Tắt, Cam Lộ, vượt sông Thạch Hãn qua Ô Lâu, Sông Bồ, Phà Tuần, Km 6 tỉnh lộ 14B, Km858+600 Quốc lộ 1A, theo 1A đến Phước Tượng, Phú Gia, Lăng Cô, bắc hầm Hải Vân, từ km 189 – km 204 (lý trình dự án xa lộ thuộc dự án qua hầm Hải Vân), Từ Km 204 Hoà Liên, Tuý Loan, Hà Nha nhập vào Đường 14 về Thanh Mỹ.

Về quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật, được chủ đầu tư giao thực hiện theo từng giai đoạn, trong đó giai đoạn 1 xây dựng toàn tuyến với quy mô 2 làn xe.

Dự án 3 xa lộ Bắc Nam được thực hiện năm 1996 do tư vấn Trường Sơn làm chủ nhiệm tổng thể gồm 7 tư vấn thành phần tham gia khảo sát thiết kế là :

- Tư vấn Trường Sơn.

- Tư vấn Huế

- Tư vấn Đà Nẵng.

- Tư vấn 4

- Tư vấn Công Binh.

- Trung tâm dịch vụ kỹ thuật địa chính.

- Trung tâm công nghệ địa chính.

Viện cử: đồng chí trung tá thạc sỹ Văn Thái Bình làm chủ nhiệm đồ án tổng thể, đồng chí thượng tá kỹ sư Phạm Ngọc Vũ làm phó chủ nhiệm.

Chiều dài tham gia khảo sát thiết kế dự án thành phần của Viện là 80 Km

2/ Lập dự án nghiên cứu khả thi Đường 279 đoạn Than Uyên - Pa Uôn:

Đoạn Than Uyên - Pa Uôn thuộc Đường 279 (Đường vành đai N2 biên giới phía Bắc)

Điểm đầu: Than Uyên thuộc tỉnh Lào Cai.

Điểm cuối: Pa Uôn thuộc tỉnh Sơn La.

Hướng tuyến từ Than Uyên qua Nậm Mu, Bản Tấu đến Pa Uôn.

Khảo sát thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi.

Bề rộng nền đường 7.5m

Bề rộng mặt đường 5.5m

Dốc dọc thiết kế tối đa $I = 12\%$.

Bán kính tối thiểu $R = 15m$.

Kết cấu mặt đường Bê tông nhựa

Đoạn đường này năm 1980 đã thi công, nhưng do ít sử dụng và duy tu bảo dưỡng nay nền đường nhiều chỗ bị sạt lở, cầu cống bị trôi.

Chỉ huy khảo sát đồng chí Nguyễn Minh Tiến và đồng chí Nguyễn Ngọc Khánh, đồng chí Dương Chấn Vượng làm chủ nhiệm đồ án.

Chiều dài khảo sát thiết kế 80 Km, dự án được thực hiện năm 1997

3/ Lập dự án nghiên cứu khả thi xa lộ Hà Nội - Điện Biên:

Đường Hà Nội - Điện Biên (Quốc lộ 6).

Điểm đầu tại Hà Nội.

Điểm cuối tại Điện Biên thuộc tỉnh Lai Châu cũ.

Từ Hà Nội lên Lai Châu, chỉ có một tuyến độc đạo là Quốc lộ 6, tuyến đường có nhiều đèo cao như đèo Mộc Châu, đèo Chiềng Đông, đèo Pha Đin... Nâng cấp cải tạo tuyến đường có tác dụng nhiều mặt, kinh tế, quốc phòng, an ninh chính trị...

Các đơn vị tham gia lập luận chứng kinh tế kỹ thuật gồm:

- Công ty xây dựng Công trình giao thông 8, là chủ nhiệm tổng thể.
- Công ty xây dựng Công trình giao thông 1.
- Công ty xây dựng Công trình giao thông 2.
- Công ty Khảo sát thiết kế tỉnh Lào Cai
- Công ty Khảo sát thiết kế tỉnh Sơn La
- Công ty Tư vấn và Khảo sát thiết kế xây dựng Trường Sơn.

Viện được giao khảo sát thiết kế đoạn Thuận Châu - Tuần Giáo, nhiệm vụ chủ yếu là nghiên cứu tránh đèo Pha Đin cao trên 1.000m, đường cũ phải sử dụng nhiều lát xê, bán kính nhỏ từ 8 - 10m, nhiều đoạn dốc dọc trên 18%.

Tuyến tránh đèo Pha Đin bắt đầu từ chân đèo Pha Đin, về phía tay phải (theo hướng lên đèo) qua đèo Chiến Thắng trên Đường 279. Tuyến dài trên 30 km, bỏ được lát xê và chỉ sử dụng dốc dọc tối đa 12%. Tuyến cũ trước đây bình diện, dốc dọc đều xấu, nhiều tai nạn giao thông đã xảy ra, mất an toàn. Tuyến mới giảm thiểu được yếu điểm này.

Dự án được thực hiện năm 1998, đồng chí Dương Chấn Vượng làm chủ nhiệm đồ án, đồng chí Nguyễn Minh Tiến và đồng chí Nguyễn Ngọc Khánh chỉ huy khảo sát tuyến tránh này. Chiều dài khảo sát thiết kế 40 km.

4/ Lập dự án nghiên cứu khả thi đường Trường Sơn Công nghiệp hoá:

Đường 14 Đông Trường Sơn, được xây dựng từ năm 1973, nhưng mới hoàn thành được từ cầu Đắc Krông đến Thanh Mỹ thông xe phục vụ kịp thời chiến dịch Xuân 1975. Nay chủ trương của Chính phủ xây dựng đường Trường Sơn công nghiệp hoá từ Khe Gát đến Thanh Mỹ với tiêu chuẩn kỹ thuật được nâng cấp cao hơn.

Điểm đầu dự án từ Khe Gát, Quảng Bình.

Điểm cuối tại Thanh Mỹ, Quảng Nam.

Hướng tuyến cơ bản đi qua các điểm khống chế của Chính phủ và Bộ Quốc phòng quy định, dựa trên hướng tuyến Đường 14 trong công cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước trước đây, qua các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng và Quảng Nam.

Từ Khe Gát, tuyến vượt đèo U Bò với độ cao trên 1000 m, qua Zin Zin, vượt cầu Lê Nghi, qua sông Hiêng, Làng Miệt, gặp Quốc lộ 9, đi khoảng 4 Km đến cầu Đắc Krông, Ta Lao, A Cho, Làng Hồ, vượt đèo Pê Ke, Thôn Kê, Tà Rút, ALưới đến A Roàng qua A Đốt, A Tép, A Vương đến Thanh Mỹ. (bỏ đoạn cũ từ đèo Bù Lạch qua A Vương dài khoảng 22 Km, trước đây do địa hình khó khăn hiểm trở nên phải tạm mượn đất Bạ Lào)

Đường Trường Sơn Công nghiệp hoá dài hơn 800 km, xây dựng theo tiêu chuẩn đường cấp 4 miền núi.

- + Bề rộng nền đường 7,50 m
- + Bề rộng mặt đường 6,00 m, thấm nhập nhựa,
- + Cầu cống thiết kế vĩnh cửu bằng bê tông cốt thép,
- + Những đoạn đi qua thị trấn, thị xã thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp 3 miền núi, bề rộng nền đường 12 mét, bề rộng mặt đường 9 mét.

- Đường Trường Sơn xây dựng sử dụng được cả hai mùa, song song với Quốc lộ 1A, cắt qua Quốc lộ 9, Đường 14E, Đường 24, Quốc lộ 19, Đường 25, Đường 26, Đường 27 v.v. thêm được một trục dọc Bắc Nam, có các trục ngang đông, tây liên hoàn, tạo thành mạng lưới giao thông hoàn chỉnh, xe qua lại rất thuận lợi là điều kiện cho nền kinh tế phát triển, đồng thời giải quyết được đoạn Quốc lộ 1A khu vực Thừa Thiên Huế thường bị ngập trong mùa mưa lũ.

Tham gia lập luận chứng có 11 công ty khảo sát thiết kế thực hiện năm 1999, Bộ Giao thông vận tải giao cho Viện Khảo sát thiết kế Trường Sơn làm chủ nhiệm tổng thể.

Tổ tổng thể quản lý dự án gồm:

Đồng chí Dương Chấn Vương, chủ nhiệm tổng thể, Nguyễn Bá Liêm, chủ nhiệm tuyến, Nguyễn Tuấn Anh chủ nhiệm cầu, Thiều Đăng Độ chủ nhiệm địa chất, Nguyễn Minh Tiến chủ nhiệm đo đạc, Phạm Văn Đăng chủ nhiệm thủy văn và Trần Văn Anh chủ nhiệm dự toán.

Trong 11 đơn vị tham gia lập dự án khả thi, Viện Khảo sát thiết kế Trường Sơn thực hiện đoạn Khe Gát — Tăng Ký dài 137 km, vượt đèo U Bò cao trên 1.000 m và Công ty TNHH Trần Đăng Khoa do các cựu binh khảo sát thiết kế Trường Sơn thực hiện đoạn A Đốt — A Tép Km 371 — km 426 dài 55 km vượt khu vực dãy núi Hải Vân trên đất Việt Nam. Hai đoạn này là hai đoạn khó khăn nhất về địa hình, phức tạp về địa chất, thưa dân, vận tải tiếp tế vật chất xa xôi, đắt đỏ nhất.

- Đoạn Khe Gát -Tăng Ký chia thành các đoạn ngắn để thực hiện đảm bảo thời gian:

* Đoạn Khe gát U Bò km 0 — km 47, chủ nhiệm đồ án tuyến: đồng chí Dương Chấn Vương, tổ trưởng đo đạc: Trần Văn Khánh, tổ phó kỹ thuật: Hắc Ngọc Kim.

* Đoạn U Bò 1 đến xã Trường Sơn km 47 — km 94, chủ nhiệm đồ án tuyến: đồng chí Phan Bá Liêm, tổ trưởng đo đạc: Nguyễn Duy Hiên.

* Đoạn từ Ủy ban Nhân dân xã Trường Sơn đến Tăng Ký Km94 — Km127, chủ nhiệm đồ án tuyến: Đặng Văn Bình, tổ trưởng đo đạc: Lê Hồng Hoạt.

Đoạn A Tép-A Đốt công ty TNHH Trần Đăng Khoa thực hiện do đ/c Trần Văn Cư là chủ nhiệm đồ án, đ/c Hoàng Tường chủ nhiệm tuyến, Nguyễn Bách Khoa, Đỗ Văn Ư đo đạc, ...Các đ/c đều là cựu binh của đơn vị đã nghỉ chế độ.

Dự án khả thi đường Trường Sơn Công nghiệp hoá được lập năm 1999.

5/ Dự án Nghiên cứu khả thi đường Lai Châu- Mường Tè:

Viện Khảo sát Thiết kế Trường Sơn được giao lập dự án khả thi đường Lai Châu- Mường Tè.

Điểm đầu tại km 0 ngã 3 nối với Quốc lộ 12 cách thị xã Lai Châu khoảng 5,5 km.

Điểm cuối tại khu vực huyện lỵ Mường Tè.

Toàn tuyến dài 91,3 km.

Tuyến đi trên vùng núi cao cách biên giới phía Bắc tối thiểu 1 km, tối đa 10 km.

Tuyến Lai Châu - Mường Tè được xây dựng nhằm phân bố lại dân cư, ổn định sản xuất, bảo vệ an ninh biên giới, đồng thời khi nhà máy thủy điện Sơn La phát điện tuyến này là tuyến tránh ngập trong tỉnh Lai Châu.

Đồng chí Phan Bá Liêm làm chủ nhiệm đồ án.

6/ Thiết kế kỹ thuật các cầu trên tuyến Văm Rầy-Tri Tôn, cầu An Túc, cầu trên tuyến Lai Châu Mường Tè, cải tạo Quốc lộ 1A đoạn Phú Yên...

II.2 Thi công xây lắp:

- Đã tổ chức thi công xây lắp đoạn km 60 đến km 65 Đường 279
 - Chống sụt lở đoạn Thuận Châu – Sơn La km 119 – 124 Quốc lộ 6
 - Giai đoạn 2 nghĩa trang Hàng Dương Côn Đảo, Nghĩa trang Độc Lập
 - Trong năm 1999, Viện cũng đã nâng cấp trụ sở làm việc của cơ quan Khang trang, sạch đẹp hơn, bảo đảm thoáng mát về mùa hè, ấm áp về mùa đông.
- Các Đội 974, 975 được giao thi công các công trình thi công xây lắp.

II.3 Giá trị sản lượng trong kỳ

Giá trị tổng sản lượng năm 1998 đạt : 23.427 triệu đồng

Trong đó:

- Sản lượng tư vấn khảo sát thiết kế 8.537 triệu đồng.
- Sản lượng thi công xây lắp đạt: 14.890 triệu đồng.

Giá trị được thanh toán trong năm đạt 20.117 triệu đồng

- Trong đó tư vấn và khảo sát thiết kế đạt 4.703 triệu đồng
- Thi công xây lắp đạt 15.414 triệu đồng.

Thu nhập bình quân đầu người đạt từ 2,0 đến 2,2 lần so với lương quốc phòng.

Năm 1998, thu nhập bình quân đạt 1.081.000đồng/người/tháng.

Năm 1999 giá trị tổng sản lượng đạt: 25.341 triệu đồng.

Trong đó:

- Tư vấn và khảo sát thiết kế đạt : 6.841 triệu đồng.
- Thi công xây lắp đạt : 18.500 triệu đồng.

Giá trị sản lượng được thanh toán trong năm 1999 hơn 22.215. triệu đồng

Trong đó:

- Tư vấn và khảo sát thiết kế đạt hơn 6 tỷ đồng
- Thi công xây lắp đạt hơn 16 tỷ đồng.
- Thu nhập bình quân năm 1999 đạt 1.306.000 đồng/người/tháng.

III. Công tác đảm bảo chất lượng công trình:

Đảm bảo chất lượng công trình là vấn đề đặt ra hàng đầu trong việc thực hiện mọi nhiệm vụ trong khảo sát thiết kế cũng như thi công xây lắp. Phát huy các sáng kiến là việc làm cụ thể để đảm bảo chất lượng công trình, đồng thời tiết kiệm được thời gian và kinh phí.

Từ năm 1992-1997, Viện đã có 5 sáng kiến cải tiến kỹ thuật, được đánh giá làm lợi cho Nhà nước trên 5 tỷ đồng. Đó là:

1. Cải tiến thiết kế mặt đường Quốc lộ 5, đoạn km 56 - 62 theo quy định ATSHO của Mỹ, tận dụng được mặt đường cũ, rút ngắn được thời gian thi công, đảm bảo được quy định của đấu thầu quốc tế, được Bộ Giao thông vận tải đánh giá cao.

2. Xây dựng phương án vượt đèo Khau Co, đèo Quao, Quốc lộ 279 được Nhà nước chọn duyệt thi công, đảm bảo tính an toàn, thuận lợi và giải quyết nhiều vấn đề phức tạp như: hướng tuyến, các công trình thoát nước trên sườn núi, tường chắn đạt hiệu quả kinh tế cao.

3. Dự án tránh đèo Pha Đin dài 30 km với địa hình hiểm trở và khó khăn, nhưng đã tiến hành khảo sát thiết kế bằng phương án tối ưu, chống được sạt lở do mưa lũ hàng năm, đảm bảo xe chạy êm, thuận lợi và an toàn.

4. Đơn vị đã tìm nhiều giải pháp thi công tối ưu, đảm bảo an toàn và hiệu quả trong quá trình, xây lắp các công trình đòi hỏi kỹ thuật cao: thi công tháp chuông nghĩa trang Hàng Dương- Côn Đảo cao 30m, lễ đài tưởng niệm nghĩa trang liệt sỹ Điện Biên Phủ với chiều cao 16m, dài 120m được Nhà nước đánh giá tốt.

5 Xử lý thành công nền đất yếu bằng phương pháp sử dụng khoan xoắn ngược chiều để ép cát, tạo giếng qua đầm Vân Trì trên công trường đường Bắc Thăng Long - Nội Bài được Bộ Giao thông vận tải đánh giá tốt

Đẩy mạnh và nâng cao hiệu quả kinh tế, tích cực và nhanh chóng ứng dụng khoa học công nghệ kỹ thuật vào sản xuất, thực hiện nghiêm túc quy định quản lý kỹ thuật và hệ thống quản lý chất lượng theo ISO 9001-2000. Thực hiện tốt công tác kiểm tra tài chính, triệt để thực hành tiết kiệm; tập trung đầu tư cho sản xuất và bảo đảm đời sống vật chất tinh thần cho bộ đội, nhân viên.

Trong phong trào thi đua toàn Viện có:

1 đơn vị đạt danh hiệu “Đơn vị Quyết thắng”

4 đơn vị được tặng bằng khen

4 đơn vị được tặng giấy khen

6 đơn vị đạt lao động giỏi

Cá nhân có:

14 đồng chí được tặng danh hiệu Chiến sỹ thi đua

28 đồng chí được tặng bằng khen

42 đồng chí được tặng giấy khen

108 đồng chí đạt lao động giỏi.

Đặc biệt năm 2000, đồng chí Phan Bá Liêm đạt danh hiệu chiến sỹ thi đua toàn quân, đồng chí Văn Thái Bình được cấp trên khen thưởng danh hiệu “Giám đốc giỏi”.

Những đơn vị điển hình tiên tiến trong các phong trào thi đua của Viện năm 2000 là:

Phòng Thiết kế công trình quân số 22 đồng chí, 17 kỹ sư, năm 2000 thực hiện thiết kế 56 cầu, trong đó, 32 cầu trên đường Hồ Chí Minh, số còn lại trên Quốc lộ 279 đạt chất lượng tốt.

Phòng thiết kế Đường 1 có 55 đồng chí, 50% quân số đội khảo sát nhập lại; kỹ sư chiếm 45% quân số. Đã hoàn thành khối lượng khảo sát thiết kế 39 km đường Hồ Chí Minh, thiết kế kỹ thuật 128 km Quốc lộ 279, Quốc lộ 2, 4c, khu kinh tế quốc phòng Mường Chà, thiết kế công trình trên tuyến hợp đồng 3&4, lập dự án và thiết kế kỹ thuật 57 km Mường Chà Quân khu 2 và Quốc lộ 2... Các công trình hoàn thành chất lượng cao, đáp ứng tốt yêu cầu nhiệm vụ.

Trong những năm 1995 đến năm 2000, đơn vị tổ chức cho cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên có điều kiện thay nhau lần lượt đi tham quan, nghỉ mát. Với quân số bình quân 450 cán bộ chiến sỹ, đây cũng là một cố gắng đáng kể.

Lãnh đạo, chỉ huy Viện thường xuyên duy trì tốt chế độ thăm hỏi, động viên gia đình cán bộ, công nhân viên khi gặp khó khăn, tạo điều kiện giúp đỡ về vật chất, tinh thần góp phần động viên mọi người an tâm công tác.

IV. Những bài học kinh nghiệm.

Trong quá trình lãnh đạo và tổ chức thực hiện nhiệm vụ, Viện đã phát huy được sức mạnh tổng hợp của các cơ quan, các đơn vị; mở rộng các mối quan hệ, thực hiện liên doanh, liên kết với các đơn vị bạn trong và ngoài quân đội. Thông qua đó, học tập kinh nghiệm và tiến hành đầu tư đổi mới khoa học công nghệ, nâng cao trình độ quản lý, tạo thêm điều kiện để có thể thực hiện nhiệm vụ độc lập, tạo thế chủ động cho Viện trong mọi tình huống.

Viện đã đúc rút được nhiều kinh nghiệm, từng bước xây dựng được mô hình sản xuất kinh doanh phù hợp với tính chất đặc thù của đơn vị.

Về vấn đề nguồn lực, với quan điểm “cán bộ là gốc của công việc”, trong những năm 1998 - 1999, đơn vị chú ý phát triển đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật, đã tuyển dụng 40 kỹ sư, 20 cán bộ trung cấp ngành cầu đường, đưa tỷ lệ cán bộ kỹ thuật năm 1997 tăng gấp hai lần. Ngoài ra vấn đề bồi dưỡng cán bộ được lãnh đạo, chỉ huy Viện quan tâm. Bình quân hàng năm đơn vị tạo điều kiện cho 15-20 đồng chí cán bộ, công nhân viên đi học các lớp đại học tại chức. Tổ chức tốt việc học tập nâng cao tay nghề, thi nâng bậc, có chính sách khuyến khích vật chất và tinh thần để đội ngũ cán bộ kỹ thuật phát huy tích cực sáng tạo trong lao động sản xuất.

Với thành tích đạt được, năm 1999 Viện vinh dự được đón nhận cờ thưởng của Thủ tướng Chính phủ. Những kết quả đạt được trong năm 1998 - 1999 đã được Đảng uỷ Viện đánh giá và rút ra những kinh nghiệm sau đây:

- Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ sản xuất kinh doanh và xây dựng đơn vị vững mạnh toàn diện, cần phát huy tinh thần đoàn kết, nhất trí cao, động viên phong trào thi đua của quần chúng, tạo thành sức mạnh tổng hợp nhằm hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ.

- Nắm vững và quản lý thông tin chính xác, kịp thời phát huy tốt các cơ quan chức năng trên tất cả các lĩnh vực công tác, giúp cho lãnh đạo, chỉ huy có quyết sách đúng.

- Lãnh đạo, chỉ huy các cơ quan chức năng bám sát đơn vị, công trường, nắm chắc tình hình, chỉ đạo kiên quyết, kịp thời giải quyết những vướng mắc trong quá trình sản xuất kinh doanh và xây dựng đơn vị.

- Mở rộng mối quan hệ hợp tác, liên danh, liên kết với các đơn vị trong và ngoài quân đội, nhằm tăng cường sức mạnh cạnh tranh, tham khảo và trao đổi học tập lẫn nhau khai thác các thiết bị và công nghệ tiên tiến.

Năm 2000 là năm Viện có sự phát triển mạnh mẽ về năng lực khoa học và kỹ thuật. Đó là yếu tố có tầm quan trọng đặc biệt bảo đảm cho Viện hoàn thành tất cả các nhiệm vụ, được cấp trên và đơn vị bạn tin tưởng và đánh giá cao.

Trong năm 1999 Đảng bộ Viện đạt trong sạch vững mạnh, đã bồi dưỡng, kết nạp được 9 đảng viên mới; các tổ chức quần chúng đều đạt vững mạnh xuất sắc.

B. THỜI KỲ 2000 – 2005

ĐỔI MỚI TRANG THIẾT BỊ

ÁP DỤNG CÔNG NGHỆ MỚI TRONG KHẢO SÁT THIẾT KẾ

I. Quyết tâm của Đại hội Đảng bộ

Trên đà thắng lợi của nhiệm vụ năm 2000, Đảng bộ Viện tiến hành đại hội Đảng bộ lần thứ VIII, nhiệm kỳ 2000-2003.

Đại hội bầu 9 đồng chí vào Ban chấp hành Đảng bộ.

Đồng chí Nguyễn Văn An Bí thư Đảng uỷ
 Đồng chí Văn Thái Bình Phó bí thư đảng uỷ
 Đồng chí Phạm Ngọc Vũ uỷ viên thường vụ.
 và 6 đảng uỷ viên:

Đồng chí Nguyễn Thế Phúc
 Đồng chí Nguyễn Phi Tiến
 Đồng chí Đinh Sao Mai
 Đồng chí Thiều Đăng Độ
 Đồng chí Đặng Văn Hải
 Đồng chí Nguyễn Minh Tuấn

Là một đơn vị hoạt động kinh doanh theo cơ chế hạch toán kinh tế, có nhiệm vụ đặc thù so với các đơn vị khác trong đội hình của Tổng công ty Xây dựng Trường Sơn, bên cạnh những thuận lợi cơ bản, Viện phải vượt qua những khó khăn, thử thách mới trong đó sức cạnh tranh ngày càng quyết liệt và gay gắt, yêu cầu về công tác khảo sát tư vấn thiết kế và thi công xây lắp đòi hỏi ngày càng cao về chất lượng, trong khi đó công nghệ mới trong công tác khảo sát thiết kế chưa được cập nhật kịp thời, trang thiết bị xe máy chưa đồng bộ, cần phải tiếp tục đầu tư.

Tại đại hội, phương hướng nhiệm vụ chung được xác định là:

- Lấy nhiệm vụ tư vấn và khảo sát thiết kế làm nhiệm vụ trọng tâm, chú trọng phát triển cả về chiều rộng và chiều sâu trên cả hai miền Nam, Bắc; củng cố mở rộng loại hình tư vấn: dự án khả thi, khảo sát thiết kế kỹ thuật, lập bản vẽ thi công, tư vấn giám sát... kể cả công trình vốn trong nước và quốc tế. Để đạt được yêu cầu này, cần đầu tư các tiến bộ công nghệ mới kịp thời nâng cao chất lượng và đẩy mạnh tiến độ.

- Nhiệm vụ thi công xây lắp vẫn được xác định nhằm tranh thủ tăng thu nhập, nhưng về lâu dài sẽ phải nghiên cứu xây dựng mô hình phù hợp với yêu cầu nhiệm vụ của Tổng Công ty đã giao.

- Xây dựng đơn vị vững mạnh toàn diện là nhiệm vụ chính trị quan trọng và thường xuyên.

- Giữ vững và nâng cao năng lực lãnh đạo của tổ chức Đảng, coi đó là nhiệm vụ then chốt.

Việc lấy nhiệm vụ tư vấn và khảo sát thiết kế làm nhiệm vụ trung tâm, nhiệm vụ xây lắp có vai trò hỗ trợ được khẳng định là phương hướng đúng, vừa phản ánh sự phát triển chức năng nhiệm vụ ban đầu khi thành lập Viện của đơn vị vừa nói lên yêu cầu phải thích ứng với tình hình và phù hợp với tiềm năng của Viện.

Hai nhiệm vụ đó quan hệ chặt chẽ với nhau, hỗ trợ lẫn nhau, tạo điều kiện cho nhau cùng phát triển.

Đại hội xác định mục tiêu tổng quát cho nhiệm kỳ 2000 - 2003 là:

- Về nhiệm vụ sản xuất kinh doanh, phấn đấu đạt tổng giá trị các năm 2001-2003, mỗi năm đạt từ 15 đến 22 tỷ đồng.

Trong đó:

- Tư vấn và khảo sát thiết kế đạt từ 8 - 9 tỷ đồng.

- Thi công xây lắp đạt từ 14-16 tỷ đồng.

Chỉ tiêu giá trị sản lượng thanh toán đạt ít nhất 90% tổng giá trị sản lượng.

Lợi nhuận thi công xây lắp phấn đấu đạt từ 2,5% trở lên

- Tư vấn khảo sát thiết kế đạt từ 5,5 - 6,2%.

Tổng lợi nhuận năm sau cao hơn năm trước từ 5-10% coi đây là mục tiêu quan trọng.

Thu nhập bình quân đầu người phấn đấu đạt gấp 2 lần so với lương bình quân quốc phòng.

Trong đó:

- Lương lao động phổ thông đạt trên 900.000đ/người/tháng.
- Lương lao động kỹ thuật đạt từ 1.200.000đ trở lên/người/tháng.

Thực hiện nghĩa vụ đối với Nhà nước và cấp trên đúng, đủ, kịp thời, tài chính phải được bảo toàn và vốn phải được phát triển.

Trong những năm 2000 đến 2003, từ những định hướng của đại hội Đảng bộ, lãnh đạo, chỉ huy Viện đã tập trung lãnh đạo thực hiện nhiệm vụ trung tâm là khảo sát thiết kế và xây lắp, thi công công trình là hỗ trợ.

Đại hội nhiệm kỳ 2003-2005, khẳng định phương hướng sản xuất của đại hội VIII là đúng, đại hội đặt mục tiêu phấn đấu đạt tổng giá trị sản lượng và thu nhập bình quân cao hơn nhiệm kỳ đại hội VIII.

Đại hội bầu 9 đồng chí vào BCH Đảng bộ.

Đồng chí Nguyễn Văn An Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Văn Thái Bình Phó Bí thư Đảng uỷ

Đồng chí Đặng Văn Hải uỷ viên Ban thường vụ

6 đảng uỷ viên gồm các đồng chí:

Đồng chí Nguyễn Thế Phúc

Đồng chí Nguyễn Phi Tiến

Đồng chí Đinh Sao Mai

Đồng chí Thiều Đăng Độ

Đồng chí Trần Văn Lợi

Đồng chí Lê Công Lệ

Chỉ tiêu phấn đấu như sau:

- Tổng giá trị sản lượng mỗi năm đạt từ 29 - 30 tỷ đồng, thanh toán đạt 90% so với tổng giá trị sản lượng hàng năm, trong đó, tư vấn khảo sát thiết kế đạt trên 70% trở lên.

- Lợi nhuận thực hiện thi công xây lắp phấn đấu đạt 1,5% trở lên; tư vấn khảo sát thiết kế đạt 3,0% trở lên.

- Thu nhập bình quân đạt 1,5 triệu đến 1,8 triệu đồng/người/tháng, trong đó, lương của người lao động phổ thông bình quân đạt từ 1,1 đến 1,2 triệu đồng/người/tháng; lao động kỹ thuật bình quân đạt 2,5 đến 3 triệu đồng/người/tháng.

Để thực hiện phương hướng và mục tiêu trên, Đại hội đã đề ra các giải pháp sau:

- Phát huy sức mạnh nội lực, nâng cao năng lực, trình độ khoa học công nghệ, quản lý sản xuất kinh doanh đạt hiệu quả. Tích cực tìm kiếm việc làm, tăng cường công tác điều hành sản xuất, tăng cường năng lực tư vấn khảo sát thiết kế tạo thế cạnh tranh lành mạnh, nâng cao chất lượng quản lý tài chính.

- Xây dựng đơn vị vững mạnh toàn diện lấy đó là cơ sở để kinh doanh có hiệu quả, tăng cường công tác giáo dục chính trị tư tưởng, bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ cho cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên. Chăm lo đời sống bộ đội tạo sự yên tâm gắn bó với đơn vị; đẩy mạnh phong trào thi đua và làm tốt công tác dân vận, xây dựng địa bàn an toàn tuyệt đối.

- Từ năm 2003 trở đi, thực hiện yêu cầu năm “Chất lượng, hiệu quả”.

Thực hiện phương hướng và mục tiêu mà đại hội nhiệm kỳ đại hội Đảng bộ lần thứ IX xác định, cán bộ chiến sỹ, công nhân viên trong toàn Viện phấn khởi, nỗ lực hăng hái thi đua thực hiện nhiệm vụ ngay trong năm đầu của nhiệm kỳ - năm 2003.

II. Các công trình đã thực hiện:

Từ những năm cuối thập kỷ 90 đến đầu những năm 2000 Viện đã nhận được nhiều công trình đa dạng phức tạp, tính chất khác nhau, đòi hỏi phải tổ chức lực lượng chu đáo và chặt chẽ thì để thể hoàn thành đạt chất lượng tốt được.

Nhận thức được vấn đề, đánh giá đúng đặc điểm nhiệm vụ ngay trong tháng đầu, Đảng uỷ Viện có nghị quyết lãnh đạo trong quý I và trong từng quý, đảng uỷ đều có đánh giá việc thực hiện quý trước, xác định phương hướng lãnh đạo tiếp theo.

Đảng uỷ Viện xác định những chủ trương biện pháp chính như sau: Tập trung dứt điểm từng công trình, từng việc, chú ý khâu trình duyệt dự án khả thi, chỉ đạo chặt chẽ các bước thi công đảm bảo chất lượng, kỹ thuật, mỹ thuật các công trình; tập trung đủ lực lượng triển khai thi công các công trình trọng điểm; trong từng giai đoạn, từng thời kỳ đều quan tâm tìm kiếm việc làm tạo điều kiện thuận lợi cho thời kỳ sau.

Lãnh đạo, chỉ huy Viện chủ trương xây dựng các mô hình sản xuất kinh doanh trong khảo sát thiết kế phù hợp theo đúng quy định của Nhà nước nhằm nâng cao dần giá trị sản lượng và đảm bảo đời sống vật chất, tinh thần cho cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên trong toàn đơn vị. Viện đã động viên mọi nguồn lực, tích cực tham gia lao động sản xuất với khẩu hiệu : “Năng suất, chất lượng, hiệu quả, an toàn”.

II.1 Công tác khảo sát thiết kế:

a. Lập Dự án nghiên cứu khả thi:

1.1 Dự án đầu tư xây dựng Quốc Lộ 3 Hà Nội – Bờ Đậu, Thái Nguyên:

Năm 2000 Công ty Tư vấn và khảo sát thiết kế xây dựng thực hiện dự án chuẩn bị đầu tư cải tạo nâng cấp Quốc lộ 3 đoạn Cầu Đuống - Thái Nguyên (đoạn Hà Nội - Bờ Đậu). Do Ban quản lý dự án 5 - Bộ Giao thông vận tải giao.

Điểm đầu Km 0 tại Hà Nội.

Điểm cuối tại Km 82+100 Bờ Đậu tại Thái Nguyên

Tuyến KSTK theo tiêu chuẩn đường cấp I và cấp II

Cấp I Bề rộng nền đường 26mét 4 làn xe.

Cấp II Bề rộng nền đường 13.5 mét 2 làn xe.

Dốc dọc thiết kế tối đa I = 6%.

Bán kính tối thiểu R = 30 m.

Kết cấu mặt đường Bê tông nhựa

Cầu cống thiết kế vĩnh cửu bằng Bê tông cốt thép.

Dự án có 7 công ty Khảo sát thiết kế lập, Viện khảo sát một đoạn dài 30 km

2/ Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 3 đoạn Bờ Đậu (Thái Nguyên) - Thuỷ Khẩu:

Theo quyết định số 1261/QĐ-GTVT ngày 28/5 1999 của Bộ Giao thông vận tải cho phép tiến hành chuẩn bị đầu tư lập báo cáo nghiên cứu khả thi Quốc lộ 3.

Điểm đầu Km 82+100 Bờ Đậu.

Điểm cuối tại Km 342 Thuỷ Khẩu

Hướng tuyến Quốc lộ 3 từ Cầu Đuống (Km160 QL1A) qua Đông Anh, Thái Nguyên, Bắc Cạn, Nà Pạc, Ngân Sơn, Khẩu Đồn, Cao Bằng, Quảng Yên đến Thuỷ Khẩu.

Toàn tuyến dài 342 Km, gồm có 6 công ty khảo sát thiết kế tham gia lập dự án, Viện chỉ khảo sát thiết kế 30 Km.

Tuyến khảo sát thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp II

Bề rộng nền đường 13.5m.2 làn xe.

Dốc dọc thiết kế tối đa $I = 9\%$.

Bán kính tối thiểu $R = 25m$.

Kết cấu mặt đường Bê tông nhựa

3/ Dự án đầu tư xây dựng Đường Cam Lộ - Nam Đông - Tuý Loan:

Đường Cam Lộ - Nam Đông được khảo sát thiết kế theo hướng tuyến xa lộ Bắc Nam đã được khảo sát nhưng chưa được duyệt. Năm 1972, trong chiến dịch Quảng Trị, đội Khảo sát 1 công binh thuộc cục Tham mưu công binh 559 đã khảo sát, Trung đoàn 217 đã thi công một phần tuyến này theo tiêu chuẩn đường quân sự làm gấp.

Điểm đầu tại Cam Lộ Thị xã Đông Hà thuộc tỉnh Quảng Trị

Điểm cuối tại Tuý Loan thuộc thành phố Đà Nẵng.

Hướng tuyến qua Thạch Hãn, Mỹ Chánh, Ô Lâu, sông Bồ, đèo La Hy, đèo Đê Bay, đèo Mũi Trâu, Liên Chiểu, đến Tuý Loan.

Tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi:

Bề rộng nền đường 7.5m

Bề rộng mặt đường 5.5m.

Dốc dọc thiết kế tối đa $I = 12\%$.

Bán kính tối thiểu $R = 15m$.

Kết cấu mặt đường Bê tông nhựa

Cầu cống thiết kế vĩnh cửu bằng bê tông cốt thép.

Những đoạn qua thị trấn, thị tứ thiết kế cấp III miền núi

Ban Quản lý dự án đường Hồ Chí Minh Bộ Giao thông vận tải giao cho Viện khảo sát thiết kế làm chủ nhiệm tổng thể cùng với 7 công ty khảo sát thiết kế tiến hành lập luận chứng.

Đồng chí Nguyễn Tuấn Anh làm chủ nhiệm tổng thể.

Đồng chí Phạm Thái Hoà làm chủ nhiệm tuyến

Toàn tuyến dài 318 Km, Viện khảo sát thiết kế được 120 Km. Một phần dự án này còn kéo dài đến giai đoạn sau 2006

4/ Lập báo cáo đầu tư xây dựng dự án đường Pa Tần - Mường Tè:

Căn cứ vào Quyết định số 923/QĐ-GTVT ngày 02/4/2003 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc cho phép thực hiện, chuẩn bị đầu tư lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án xây dựng tuyến Pa Tần — Mường Tè giao cho Công ty Tư vấn và Khảo sát thiết kế Bộ Quốc phòng thực hiện.

Điểm đầu nối với QL12 tại Km 39+950

Điểm cuối tại Km 81 tại ngã 3 Bum Tở tỉnh lộ 27.

Hướng tuyến qua 2 huyện Sinh Hồ và Mường Tè.

Tuyến có theo tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi:

Bề rộng nền đường 7.5 m

Bề rộng mặt đường 5.5 m.

Dốc dọc thiết kế tối đa $I = 12\%$.

Bán kính tối thiểu $R = 15 m$.

Kết cấu mặt đường Bê tông nhựa

Cầu cống thiết kế vĩnh cửu bằng Bê tông cốt thép.

Toàn tuyến dài 81 km. do đồng chí Trần Ngọc Hưng làm chủ nhiệm đồ án.

5/ Lập báo cáo đầu tư xây dựng đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng:

Điểm đầu Km72 thuộc thôn Kiên Nhuệ xã Vĩnh Lập, huyện Thanh Hà, tỉnh Hải Dương.

Điểm cuối Km82 thuộc thôn Niệm, xã Thái Sơn, huyện An Lão, thành phố Hải Phòng.

Tuyến thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc

Vận tốc thiết kế 120Km/h.

Bề rộng nền đường 35m

Toàn tuyến dài 10 Km, Viện KSTK lập LCKTKT do đồng chí Hoàng Văn Hà làm chủ nhiệm đồ án.

6/ Dự án đầu tư xây dựng đường Côn Đảo tỉnh Kiên Giang:

Thực hiện QĐ 178/2004/QĐ-TTg ngày 05/10/2004 của Thủ tướng Chính phủ về đề án phát triển tổng thể đảo Phú Quốc, các Ban Quản lý dự án giao cho Tư vấn Trường Sơn lập dự án 3 tuyến đường:

Bãi Thơm - Ghềnh Dầu dài 33,466 Km.

Suối Cái - Ghềnh Dầu, dài 20 Km.

Đường Đông — Cửa Cạn dài 11,87 m

Tổng chiều dài tuyến là 65,336 km và cầu Dương Đông

Tiêu chuẩn kỹ thuật: Bề rộng nền đường 9 mét; bề rộng mặt đường 6 mét

Chi nhánh phía Nam thực hiện các dự án này.

7/ Dự án đầu tư xây dựng đường Trường Sơn Đông:

Quyết định số 605/QĐ - BQP ngày 06/5/2005 của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đường Trường Sơn Đông, Viện Khảo sát thiết kế được giao lập dự án nghiên cứu khả thi tuyến đường này.

Điểm đầu: Km 0 Thị trấn Thạnh Mỹ tỉnh Quảng Nam.

Điểm cuối: Tại suối Vàng Đà Lạt thuộc tỉnh Lâm Đồng

Hướng tuyến từ Km 0 thị trấn Thạnh Mỹ tỉnh Quảng Nam qua Sông Tranh, Trà Giác, Trà Vân, Sơn Tây, Ngọc Tem, Xã Hiếu, Sơn Lang, An Khê, Ayun Pha, Cầu Lệ Bắc, M Đắc, Yang Mao, Đưng Knơ, đến Km 671, tại suối Vàng Đà Lạt thuộc tỉnh Lâm Đồng.

Tuyến đi qua các tỉnh: Quảng Nam, Quảng Ngãi, Kon Tum, Gia Lai, Phú Yên, Đắk Lắk và Lâm Đồng

Tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi:

Vận tốc thiết kế 40 Km/h

Bề rộng nền đường 7.5m

Bề rộng mặt đường 5.5m.

Dốc dọc thiết kế tối đa $i = 10\%$.

Bán kính tối thiểu $R = 30m$.

Kết cấu mặt đường Bê tông nhựa

Cầu cống thiết kế vĩnh cửu bằng bê tông cốt thép.

Những đoạn qua các thị trấn, thị tứ thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp III miền núi.

Những đoạn địa hình khó khăn theo tiêu chuẩn đường cấp III miền núi:

Bề rộng nền đường 12m

Bề rộng mặt đường 9m.

Dốc dọc thiết kế tối đa $I = 10\%$.

Bán kính tối thiểu $R = 30m$.

Toàn tuyến dự kiến xây dựng 2 hầm: Hầm tại Km 18 và hầm Buôn GLé.

Căn cứ vào hợp đồng kinh tế số 28/HĐ-KT ngày 20/11/2006, Ban Quản lý dự án 46 Bộ Quốc phòng giao cho Viện làm chủ nhiệm tổng thể, 14 công ty Khảo sát thiết kế tham gia lập các dự án thành phần.

Đồng chí Nguyễn Tuấn Anh làm chủ nhiệm tổng thể.

Đồng chí Phan Bá Liêm làm chủ nhiệm tuyến.

Toàn tuyến dài gần 671 km.

Trong đó:

Đường mặt nhựa: 110 Km chiếm 16%.

Đường Giao thông nông thôn, đường đất 289,5 Km chiếm 41,8%.

Đường khai thác lâm nghiệp 40 Km chiếm 3,8%.

Đường mới 251,5 km chiếm 36,4%.

Viện khảo sát thiết kế được giao 130 km.

Tuyến đường Trường Sơn Đông, là tuyến chiến lược song song với quốc lộ 1A, trong thời bình là tuyến phục vụ kinh tế từ miền núi ra vùng đồng bằng, tuyến có tác dụng phân bố dân cư để ổn định sản xuất và bảo vệ đất nước, khi chiến tranh xảy ra là tuyến vận chuyển cơ động quân đội, khí tài để sẵn sàng chiến đấu, ngoài ra còn có tác dụng vận chuyển khi quốc lộ 1A bị ngập trong mùa mưa lũ.

8/ Lập đề xuất đầu tư đường Tuần tra biên giới tỉnh Nghệ An:

Đường **Tuần tra biên giới tỉnh Nghệ An** từ km 128 — km 270 dài 142 Km.

Điểm đầu Km 0 tại xã Thông Thụ, huyện Quế Phong tỉnh Nghệ An, điểm giáp nối với dự án tuần tra biên giới Tây Thanh Hoá.

Điểm cuối km 696 tại xã Thanh Thủy huyện Thanh Chương, tỉnh Nghệ An.

Dự án do phòng Khảo sát công trình thực hiện, đồng chí Hà Hồng Lan phụ trách đo đạc, đồng chí Ngô Ngọc Huy chủ nhiệm đồ án tuyến. Công trình này là công trình đầu tiên áp dụng công nghệ 3D theo đúng yêu cầu của thiết kế. Công nghệ 3D phục vụ báo cáo thẩm định dự án được rõ ràng, dễ nhận biết, phát hiện sai sót thiết kế nhanh chóng hơn.

Trong dự án này còn có những tuyến đường phụ, liên hoàn:

+ **Đường từ đồn đến đường tuần tra biên giới:** Điểm đầu là vị trí các đồn biên phòng, điểm cuối tiếp giáp với đường tuần tra dọc biên giới

+ **Đường từ đường dân sinh đến đồn biên phòng:** Điểm đầu tiếp giáp với đường dân sinh, điểm cuối là vị trí các đồn biên phòng

+ **Đường từ đường dân sinh đến đường tuần tra dọc biên giới:** Điểm đầu tiếp giáp với đường dân sinh, điểm cuối tiếp giáp với đường tuần tra biên giới

+ **Đường từ đồn cũ đến đồn mới dự kiến di chuyển đến:** Điểm đầu là vị trí các đồn biên phòng đã có, điểm cuối tiếp giáp với đồn biên phòng dự kiến di chuyển tới.

10. Ngoài các dự án nghiên cứu khả thi có quy mô lớn, Viện còn lập các dự án khả thi khác như:

- Đường tuần tra biên giới Bình Phước dài 170 Km.

- Đường tuần tra biên giới Đắc Nông, Kon Tum dài 310 Km

- Quốc lộ 4D thuộc tỉnh Lai Châu dài 89 Km.

- Đường giao thông nông thôn Nà Ớt - Phiêng Cầm - Chiếng Nơi dài 48 Km.

- Cụm kinh tế Quốc phòng Mường Chà dài 45 Km.
- Cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 2 dài 60 Km.
- Tránh ngập Quốc lộ 12 khi có thủy điện Sơn La dài 38 Km (từ Km66 — Km102)
- Đường nội thị Hà Giang dài 23 Km
- Dự án nghiên cứu khả thi Tân Hồng - Đồng Tháp dài 25 km
- Dự án đường cao tốc Quản Lộ - Phụng Hiệp, Tân Tạo - Chợ Đệm dài 20 km
- Dự án đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình dài 10 km
- Dự án Điện Biên - Tây Trang 36 km
- Đoạn Than Uyên- Cáp Na 37 km
- Đoạn Cáp Na - Pá Uôn 30 km

b. Khảo sát thiết kế kỹ thuật:

Ngoài việc lập Báo cáo nghiên cứu khả thi, Viện còn khảo sát thiết kế kỹ thuật nhiều tuyến đường đã lập dự án báo cáo nghiên cứu khả thi:

1/ Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường Hồ Chí Minh các đoạn:

- Đoạn Bùng – Cộn km 546 — Km 581+400 nhánh phía Đông thuộc tỉnh Quảng Bình, dài 35,4 km và đoạn Khe Gát - Bản Rào Con Km 0 đến Km 37 dài 37 km nhánh phía Tây, do đ/c Nguyễn Văn Yên và đồng chí Nguyễn Hữu Khang phụ trách khảo sát, đồng chí Hắc Ngọc Kim chủ nhiệm đồ án.

- Đoạn Bản Rào Con — Nam đèo U Bò Km 37 - Km 60 dài 18 Km, đồng chí Nguyễn Văn Yên phụ trách khảo sát, đồng chí Nguyễn Hữu Trường chủ nhiệm đồ án tổng thể, đồng chí Nguyễn Xuân Trường chủ nhiệm đồ án tuyến.

- Đoạn nam hầm A Roàng 1 đến A Pát dài 13 Km, đồng chí Đỗ Minh Ngọc phụ trách khảo sát, đồng chí Phan Bá Liêm chủ nhiệm đồ án tổng thể, đồng chí Trần Quốc Trinh chủ nhiệm đồ án tuyến.

- Khoan địa chất hầm A Roàng, đồng chí Hoàng Thế Thanh phụ trách khoan, đồng chí Thiệu Đăng Độ chủ nhiệm đồ án khoan.

- Khoan địa chất đoạn Bùng - Cộn và đoạn Khe Gát — Bản Rào Con, đồng chí Phạm Hồng Nhượng phụ trách khoan, đồng chí Thiệu Đăng Độ chủ nhiệm đồ án khoan.

- Khoan địa chất đoạn Thanh Mỹ - Thác Nước đồng chí Trần Minh Trân phụ trách khoan, đồng chí Thiệu Đăng Độ chủ nhiệm đồ án khoan.

****** - Đoạn Km 21+400 — Km34 dài 12,6 Km đồng chí Nguyễn Hữu Khang phụ trách khảo sát, đồng chí Hắc Ngọc Kim chủ nhiệm đồ án

- Đoạn Thanh Mỹ — Thác Nước Km 808 — Km 798 dài 10 Km, đồng chí Nguyễn Duy Hiển phụ trách khảo sát, đồng chí Nguyễn Thanh Tùng chủ nhiệm đồ án.

- Đoạn Km 52T — Km 62T dài 10 Km, đồng chí Nguyễn Văn Độ phụ trách khảo sát, đồng chí Tân Văn Lợi chủ nhiệm đồ án tổng thể, đồng chí Dương Chấn Vượng chủ nhiệm đồ án tuyến.

- Đoạn Km 34 — Km 52 dài 18 Km.

- Đoạn Km 108T — Km 120T dài 12 Km.

- Đoạn A Đót - APát. Dài 33 Km đồng chí Phan Bá Liêm và đồng chí Dương Chấn Vượng làm chủ nhiệm đồ án. đồng chí Nguyễn Duy Hiển và Trần Văn Khánh phụ trách khảo sát

- Đoạn từ Km 421 — Km 426 dài 5 Km, phụ trách khảo sát đồng chí Nguyễn Duy Hiển, đồng chí Phan Bá Liêm chủ nhiệm đồ án.

- Đoạn A Pát — A Tép dài 17 km đồng chí Nguyễn Duy Hiển phụ trách khảo sát, đồng chí Dương Chấn Vượng và Nguyễn Hữu Trường chủ nhiệm đồ án tuyến.

- Đoạn Ngã ba So Dũa — Rào Con dài khoảng 12 Km, phụ trách khảo sát đồng chí Trần Văn Khánh, đồng chí Phan Bá Liêm Chủ nhiệm đồ án.

- Đoạn Thanh Mỹ - Thác Nước dài 23 Km đồng chí Nguyễn Thanh Tùng, chủ nhiệm đồ án tổng thể, đồng chí Nguyễn Văn Tám, chủ nhiệm đồ án tuyến, đồng chí Nguyễn Duy Hiền phụ trách đo đạc.

- Hầm A Roàng 1, Phụ trách khảo sát đồng chí Đỗ Minh Ngọc, đồng chí Hắc Ngọc Kim chủ nhiệm đồ án, hầm A Roàng 2, phụ trách khảo sát đồng chí Đỗ Minh Ngọc, đồng chí Phan Bá Liêm Chủ nhiệm đồ án..

Tiêu chuẩn kỹ thuật hầm như sau:

Hầm thiết kế vĩnh cửu bằng Bê tông cốt thép.

Chiều cao tĩnh không hầm 5 mét

Bề rộng mặt cắt ngang hầm 10 mét

Bề rộng mặt đường xe chạy B = 8 mét

Lề người đi bộ $1m \times 2 = 2m$

2/ Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường phục vụ thi công đường Hồ Chí Minh:

Phụ trách khảo sát đồng chí Lê Hồng Hoạt, đồng chí Dương Chấn Vượng, chủ nhiệm tổng thể gồm các đoạn:

- Đường Lâm trường Trường Sơn dài 30 Km.

- Đường 10 dài 33 Km.

- Đường 20 dài 18 Km

Tổng cộng 81 Km

3/ Khảo sát thiết kế kỹ thuật Quốc lộ 279 các đoạn:

- Việt Vinh – Nghĩa Đô; Nghĩa Đô - Bảo Yên; Bảo Yên – Bảo Hà; Bảo Hà Văn Bàn; Than Uyên – Cáp Na; Cáp na – Pa Uôn; Pa Uôn – Minh Thắng; Điện Biên – Tây Trang.

4/ Thiết kế kỹ thuật đường tránh thành phố Vinh tỉnh Nghệ An.

Từ trước đến nay Quốc lộ 1A đi giữa thành phố Vinh, lưu lượng xe nhiều quá tải, dân cư thành phố Vinh càng ngày càng đông, gây nhiều ách tắc giao thông trong thành phố.

Ban Quản lý Giao thông tỉnh Nghệ An giao cho Viện lập khảo sát thiết kế kỹ thuật đường tránh thành phố Vinh theo tiêu chuẩn đường cấp 2 đồng bằng.

Tuyến đường đi qua ruộng tương đối lấy lợi, địa chất phức tạp. Toàn tuyến dài 38 Km, đồng chí Nguyễn Văn Trường làm chủ nhiệm đồ án.

5/ Khu kinh tế quốc phòng Mường Chà Quân khu 2 dài 57 Km:

6/ Nhận Khảo sát thiết kế các đoạn ngắn trên các tuyến đường:

- Quốc lộ 2 Bắc Quang, tỉnh Hà Giang, Quốc lộ 34, Quốc lộ 14C đoạn km 60 - Km89, (đoạn Đắc Song - Đắc Min)- Quốc lộ 55 Bà Rịa Vũng Tàu, Quốc lộ 1A Vinh- Đông Hà, hợp đồng HRP2, Quốc lộ 1A Huế - Hải Vân, Quốc lộ 6 (km 119-km 124)- Quốc lộ 13 tỉnh Bình Phước, Quốc lộ 51 Bà Rịa Vũng Tàu, Quốc lộ 14: 28 km, Thiết kế bổ sung Quốc lộ 5 (km 47- 62). - Quốc lộ 32 Yên Bái.- Quốc lộ 30 tránh thành phố Cao Lãnh tỉnh Đồng Tháp.- Quốc lộ 61B Vị Thanh- Cần Thơ.

7/ Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường Trường Sơn Đông các đoạn:

- Phòng Thiết kế đường 1 và phòng thiết kế Cầu Hầm đảm nhiệm từ km 0 đến km 19

- Phòng Thiết kế đường 2 và phòng thiết kế Cầu Hầm thực hiện từ km 111 đến km 130
- Đ/c Nguyễn Tuấn Anh làm chủ nhiệm thiết kế hầm Hiệp Hoà — Km36+300

8/ Lập hồ sơ thiết kế kỹ thuật cầu:

Công tác khảo sát thiết kế kỹ thuật cầu nhỏ và trung đều trong hồ sơ khảo sát của từng đoạn tuyến, ngoài ra còn khảo sát thiết kế riêng biệt một số cầu như:

- Bản vẽ thi công cầu Bắc Mê, Hà Giang.
- Thiết kế cầu Lai Châu - Mường Tè.

9/ Lập hồ sơ thiết kế bản vẽ kỹ thuật thi công mạng đường phục vụ xây dựng nhà máy thủy điện Sơn La, đồng chí Hắc Ngọc Kim làm chủ nhiệm đồ án.

10/ Lập hồ sơ thiết kế bản vẽ kỹ thuật thi công đường cao tốc thành Phố Hồ Chí Minh - Trung Lương đoạn Tân Tạo - Chợ Đệm:

Điểm đầu km 0+800, điểm cuối km 8+ 200, bờ nam cầu Rạch Tam, thuộc địa phận xã Tân Nhựt huyện Bình Chánh, thành phố Hồ Chí Minh, chiều dài tuyến 7,4 Km.

Chi nhánh phía Nam thực hiện, chủ nhiệm đồ án: đồng chí Nguyễn Văn Trường.

c/ Công tác thẩm định hồ sơ khảo sát thiết kế:

Công ty Tư vấn và Khảo sát Thiết kế xây dựng nhận được từ các ban Quản lý thuộc Bộ Giao thông Vận tải thẩm tra hồ sơ khảo sát thiết kế

****-** Thẩm định hồ sơ dự án 3 Xa lộ Bắc Nam đoạn: Hoà Lạc - Khe Cò. Dài 364 Km.

- Thẩm định hồ sơ Quốc lộ 27 từ Km174 — Km272 thuộc tỉnh Lâm Đồng — Bình Thuận dài 98 Km.

- Thẩm định hồ sơ cải tạo nâng cấp quốc lộ 53 thuộc địa phận Trà Vinh dài 40 Km.

- Thẩm định hồ sơ dự án hầm đường bộ qua đèo ngang QL1A.

- Thẩm định hồ sơ dự án đường tránh ngập tỉnh lộ 176 đoạn thị trấn Na Hang — Yên

Hoà dài 54Km khi xây dựng thủy điện Tuyên Quang.

- Thẩm định hồ sơ đường tránh Nha Trang Đà Lạt dài 60 Km

Các dự án trên do các công ty Khảo sát thiết kế thuộc bộ Giao thông vận tải thực hiện.

Nhóm chuyên gia thẩm định gồm các kỹ sư Dương Chấn Vượng, Hồ Chí Lâm, Trần Văn Anh thẩm định tuyến, cầu, hầm và dự toán.

d/. Thi công xây lắp

- Thi công đường Hồ Chí Minh đoạn Khe Gát - U Bò.
- Thi công gói thầu số 14 tỉnh Trà Vinh.
- Thi công QL 279 đoạn Việt Vinh - Nghiã Đô tỉnh Hà Giang.
- Thi công Cầu Trắng QL2 thị xã Hà Giang.
- Thi công cầu Nà Nền - Nậm Khếu QL34 tỉnh Hà Giang
- Thi công tỉnh lộ 1, tỉnh lộ 4 tỉnh Đắk Lắk.

IV. Giá trị tổng sản lượng đã đạt được:

* Giá trị sản lượng năm 2000 thực hiện đạt 21,115 tỷ đồng.

Trong đó:

- Sản lượng Khảo sát Thiết kế đạt 8.511 triệu đồng, đạt 112% kế hoạch.
- Sản lượng thi công xây lắp đạt 12,604 triệu đồng, đạt 105% kế hoạch.

* Giá trị thanh toán là:

- Tư vấn và khảo sát thiết kế đạt 7.165 triệu đồng bằng 110% kế hoạch.
- Thi công xây lắp đạt 13.335 triệu đồng bằng 103% kế hoạch.
- Tỷ suất lợi nhuận là:

Tư vấn và khảo sát thiết kế đạt 6,5%

Thi công xây lắp đạt 4,0%.

Nộp ngân sách là: 2,037 tỷ đồng

Tư vấn và khảo sát thiết kế đạt 100% kế hoạch

Lương bình quân người lao động so với lương bình quân quốc phòng gấp 2,2 lần.

Trong đó :

- Lương tư vấn và khảo sát thiết kế đạt bình quân :
 - + Cán bộ kỹ thuật 1.700.000 đồng/người/tháng
 - + Lao động khác 1.000.000đ/người/tháng.
- Lương bình quân 1.175.500 đồng/người/tháng.

Năm 2003, các chỉ tiêu đạt cao hơn những năm trước:

Giá trị sản lượng đạt 35,300 triệu đồng bằng 123,66% kế hoạch

Trong đó:

- Tư vấn và khảo sát thiết kế đạt 25.852 triệu đồng bằng 123,9% kế hoạch
- Thi công xây lắp đạt 9.448 triệu đồng đạt 122,79 % kế hoạch.

Giá trị thanh toán đạt 35.200 triệu đồng bằng 121,55% kế hoạch

Trong đó:

- Khảo sát thiết kế là 24.296 triệu đồng bằng 123,92% kế hoạch
- Thi công xây lắp 10.904 triệu đồng bằng 104,3% kế hoạch.
- Quỹ lương sản xuất đạt 9.312 triệu đồng bằng 109,99% kế hoạch.

Hoàn thành đầy đủ nghĩa vụ đối với Nhà nước và cấp trên.

Thu nhập bình quân đầu người 2,401.000 đồng/tháng gấp hơn 2 lần so với lương quốc phòng.

Đó là những kết quả quan trọng trong sự phát triển trưởng thành, thể hiện sự cố gắng và quyết tâm của toàn thể cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên của Viện. Việc vượt các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật đã khẳng định sự vững vàng và lớn mạnh của một đơn vị sản xuất kinh tế của quân đội trong điều kiện kinh tế thị trường và hội nhập kinh tế quốc tế đang phát triển.

Sang năm 2004, Viện đạt được thành tích khá hơn, nhiệm vụ sản xuất kinh doanh tăng trưởng khá.

Giá trị sản xuất đạt 40.094 triệu đồng bằng 110,18% kế hoạch (đạt 1,13 lần năm 2003)

Trong đó:

- Giá trị thi công xây lắp đạt 150,62% kế hoạch

Giá trị thanh toán đạt 20.190 triệu, chỉ bằng 50% tổng giá trị sản lượng, do các Ban Quản lý công trình thiếu vốn thanh toán, ghi nợ cho năm sau.

Trong đó :

- Khảo sát thiết kế đạt 18.849 triệu đồng
- Thi công xây lắp đạt 1.341 triệu đồng.

Thu nộp ngân sách là 2.844 triệu đồng đạt 100% kế hoạch

Trong đó:

Lợi nhuận thực hiện đạt 1.500 triệu đồng.

- Thu nhập bình quân trên 2 lần so với lương quốc phòng: 2.703.200đồng/người/tháng
- Quỹ lương thực hiện 9.140,4 tỷ đồng

Mặc dù còn có nhiều hạn chế nhất định trong thực hiện nhiệm vụ ở một số công trình, nhưng kết quả đạt được và những số liệu nêu trên của đơn vị đã ghi nhận những cố gắng của các bộ phận khắc phục khó khăn thực hiện nhiệm vụ khảo sát thiết kế và thi công xây lắp công trình. Sản xuất kinh doanh phát triển, đời sống của người lao động được cải thiện và từng bước nâng cao, cán bộ chiến sỹ yên tâm công tác, gắn bó với công việc và nghề nghiệp của mình, cống hiến nhiều hơn cho đơn vị và tập thể.

Năm 2004, nhà làm việc của chi nhánh ở phía Nam được nâng cấp, cải tạo đáp ứng điều kiện và làm việc, hoạt động của cán bộ, nhân viên ở phía Nam.

Chỉ huy Viện đã ban hành quy chế về đầu tư xây dựng cơ bản và mua sắm trang thiết bị, quy chế công tác tài chính, phòng Kế toán - Tài chính có các quy định cụ thể về thanh toán, quản lý tài chính, tăng cường kiểm tra và hướng dẫn các đơn vị, các công trường thực hiện, phát hiện và uốn nắn kịp thời những sai sót, đảm bảo tốt nhất nhu cầu về vốn cho sản xuất kinh doanh và cho đời sống.

Năm 2004, tách Ban Vật tư - Hậu Cần thành hai ban là ban Hậu Cần - Hành chính và Ban Vật tư - Xe máy theo sự chỉ đạo của Tư lệnh Binh đoàn. Sự thay đổi về tổ chức đó là phù hợp với tình hình thực tế và sự phát triển nhiệm vụ của đơn vị, nhằm nâng cao hiệu quả, phát huy tính độc lập, chủ động của từng bộ phận, phục vụ tốt hơn sự phát triển của Viện trước mắt và trong thời gian tới.

C. THỜI KỲ 2005 – 2010

ĐỔI MỚI TRANG THIẾT BỊ, ÁP DỤNG KHOA HỌC CÔNG NGHỆ TIỀN TIẾN NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG, ĐẨY MẠNH TIẾN ĐỘ KHẢO SÁT THIẾT KẾ.

I. Đại hội Đảng bộ nhiệm kỳ X, XI của Viện:

Tháng.../2005 đồng chí Văn Thái Bình được Bộ Quốc phòng giao nhiệm vụ mới, đ/c Nguyễn Phi Tiến được bổ nhiệm Viện trưởng, giám đốc Công ty Tư vấn và Khảo sát thiết kế Xây dựng. Năm 2006 đ/c Nguyễn Văn An được điều động lên công tác tại Binh đoàn.

Từ ngày 14 đến 15 tháng 7 năm 2005, Đảng bộ Viện tiến hành đại hội lần thứ X, nhiệm kỳ 2005 - 2008. Dự đại hội có 108 đảng viên trên tổng 110 đảng viên được triệu tập, nhằm đánh giá những kết quả đạt được của Đảng bộ Viện trong nhiệm kỳ IX và đề ra phương hướng lãnh đạo cho nhiệm kỳ X.

Bầu Ban chấp hành đảng bộ gồm có:

Đồng chí Nguyễn Văn An Bí thư đảng uỷ

Đồng chí Nguyễn Phi Tiến Phó Bí thư đảng uỷ

Đồng chí Nguyễn Thế Phúc uỷ viên Thường vụ

Đại hội bầu các đồng chí đảng uỷ viên gồm:

Đồng chí Thiều Đăng Độ

Đồng chí Phạm Văn Đăng

Đồng chí Đặng Văn Hải

Đồng chí Nguyễn Hữu Trường

Đồng chí Đinh Sao Mai

Đồng chí Nguyễn Anh Tuấn.

Sau đó, bổ sung đồng chí Lê Công Lệ làm đảng uỷ viên thay đồng chí Đinh Sao Mai chuyển công tác khác.

Vào tháng 5/2006 bầu bổ sung đồng chí Nguyễn Thế Phúc làm Bí thư Đảng uỷ thay vị trí đồng chí Nguyễn Văn An và bổ sung đồng chí Bùi Thanh Phú làm đảng uỷ viên.

Đây là Đại hội đánh dấu bước trưởng thành của Viện Khảo sát thiết kế qua 40 năm xây dựng và phát triển và đặc biệt sau gần 20 năm đổi mới đất nước, thực hiện đổi mới cơ chế quản lý kinh tế và phương thức sản xuất kinh doanh theo hướng là một công ty, một doanh nghiệp quân đội hoạt động kinh tế trong cơ chế kinh tế thị trường.

Đại hội lần thứ X của Đảng bộ Viện đã tổng kết và rút ra được những bài học chính trong công tác lãnh đạo của đảng bộ nhiệm kỳ trước:

- Thường xuyên quán triệt và nắm vững định hướng của Binh đoàn, nhiệm vụ chính trị của đơn vị, từng bước đổi mới, xây dựng mô hình sản xuất phù hợp, đầu tư trang thiết bị hiện đại, tăng năng lực tư vấn và khảo sát thiết kế.

- Mở rộng mối quan hệ hợp tác, bám sát địa bàn truyền thống, mở rộng liên danh, liên kết, hội nhập với các cơ quan trong và ngoài quân đội.

- Phải chăm lo xây dựng đội ngũ cán bộ, cán bộ khoa học kỹ thuật, cán bộ chủ trì, chủ nhiệm đồ án, chủ nhiệm đồ án tổng thể đủ mạnh đáp ứng yêu cầu ngày càng cao trong lĩnh vực khảo sát thiết kế.

- Phát huy vai trò tham mưu của các cơ quan chức năng, bám sát cơ sở, nắm và xử lý thông tin kịp thời, giải quyết những vấn đề nảy sinh trên các lĩnh vực công tác.

Phương hướng nhiệm vụ chung trong nhiệm kỳ 2005-2008 được Đại hội xác định:

“ Nhiệm vụ tư vấn và khảo sát thiết kế làm trọng tâm, tổ chức lực lượng thi công xây lắp hợp lý và hiệu quả; từng bước nâng cao năng lực cạnh tranh, sản xuất kinh doanh đúng hướng, đúng pháp luật, bảo toàn và phát triển vốn; không ngừng nâng cao đời sống cho người lao động. Tiếp tục củng cố tổ chức, bổ sung hoàn thiện cơ chế quản lý từ Công ty đến các phòng, ban, chi nhánh, Đội 974, Đội 975 tạo bước chuyển biến mới vững chắc xây dựng đơn vị vững mạnh toàn diện; kết hợp kinh tế với quốc phòng”.

Trên cơ sở phương hướng, nhiệm vụ chung, đại hội đề ra những mục tiêu chủ yếu mà Viện cần phấn đấu đến năm 2008, cụ thể:

Giá trị sản lượng đạt từ 52 - 55 tỷ đồng

Bình quân hàng năm đạt tốc độ tăng trưởng 7%.

Giá trị doanh thu đạt 48 - 50 tỷ đồng

Phấn đấu hàng năm tổng giá trị sản lượng tăng từ 3 - 5 tỷ, trong đó giá trị khảo sát thiết kế phải đạt 80% trở lên; chỉ tiêu giá trị thanh toán phải đạt ít nhất 90% so với giá trị sản lượng.

Phấn đấu tỷ suất lợi nhuận hàng năm:

- Tư vấn thiết kế đạt 7% trở lên

- Thi công xây lắp đạt 2,0-2,5% trở lên.

- Nộp ngân sách đầy đủ và đúng quy định.

- Thu nhập bình quân người lao động phấn đấu đạt gấp 2 lần trở lên so với lương quốc phòng.

Từ ngày 31/3 đến 01 tháng 4 năm 2010, Đảng bộ Viện tiến hành đại hội lần thứ XI, nhiệm kỳ 2010-2015. Dự đại hội có 126 đảng viên trên tổng 130 đảng viên, nhằm đánh giá những kết quả đạt được của Đảng bộ Viện trong nhiệm kỳ X và đề ra phương hướng lãnh đạo cho nhiệm kỳ XI.

Bầu Ban chấp hành đảng bộ gồm có:

Đồng chí Nguyễn Thế Phúc Bí thư đảng uỷ

Đồng chí Nguyễn Phi Tiến Phó Bí thư đảng uỷ

Đồng chí Nguyễn Tuấn Anh uỷ viên Thường vụ

Đại hội bầu các đồng chí đảng uỷ viên gồm:

Đồng chí Nguyễn Duy Hiến

Đồng chí Trần Chí Dũng

Đồng chí Nguyễn Thanh Phương

Đồng chí Đặng Văn Hải

Đồng chí Vũ Đức Thông

Đồng chí Đỗ Minh Ngọc.

Đại hội đánh dấu sự trưởng thành của Viện khảo sát thiết kế trong 45 năm xây dựng và phát triển, đặc biệt sau gần 25 năm thực hiện đổi mới, theo cơ chế kinh tế thị trường.

Đại hội đã đề ra phương hướng nhiệm vụ của Đảng bộ trong nhiệm kỳ XI (2010 — 2015) là:

- Phấn đấu đủ việc làm thường xuyên cho người lao động.

- Hàng năm tăng trưởng từ 8% đến 10%.

- Giá trị sản lượng phấn đấu đạt 95 tỷ đồng trở lên.

- Giá trị nghiệm thu thanh toán phấn đấu đạt trên 90% sản lượng.

- Quỹ lương thực hiện phấn đấu 21 tỷ đồng trở lên.

- Nộp ngân sách lên cấp trên đầy đủ, đúng thời gian quy định.

- Tỷ suất lợi nhuận hàng năm như sau:

- + Khảo sát thiết kế 7%.
- + Thi công xây lắp 2%.
- Thu nhập của người lao động bình quân đạt gấp 2 lần lương quốc phòng trở lên.
- Phần đầu hàng năm 100% chi bộ đạt trong sạch vững mạnh.

Trong đó :

- Vững mạnh xuất sắc đạt 40% - 50%
- Đảng viên hoàn thành tốt nhiệm vụ 70% - 80%.
- Không có đảng viên yếu kém.
- Tổ chức quần chúng đạt vững mạnh 100%.
- Trong đó 30% - 40% đạt vững mạnh xuất sắc

A/ Tổ chức các cơ quan Viện:

Căn cứ vào công tác sản xuất kinh doanh, cơ cấu tổ chức các cơ quan viện thay đổi tùy theo từng thời kỳ. Tổ chức cơ quan và các đơn vị của Viện cho đến nay như sau:

1/ Chỉ huy viện:

- Đồng chí: Nguyễn Phi Tiến, Viện trưởng.
- Đồng chí: Nguyễn Thế Phúc, phó Viện trưởng chính trị
- Đồng chí: Nguyễn Tuấn Anh, phó Viện trưởng.
- Đồng chí: Nguyễn Duy Hiến, phó Viện trưởng.
- Đồng chí: Thiều Đăng Độ, phó Viện trưởng.

Tổ chức cơ quan Viện năm 2010 gồm có: 10 phòng, 1 chi nhánh, 3 ban và 2 đội như sau:

2/ Tổ chức phòng và chi nhánh gồm: có 10 phòng và 1 chi nhánh:

- Phòng kinh tế - Kế hoạch 7 đ/c, đồng chí Trần Chí Dũng trưởng phòng
- Phòng Chính trị 4 đ/c, đồng chí Nguyễn Thanh Phương trưởng phòng
- Phòng kế toán - tài chính 8 đ/c do đồng chí Đặng Văn Hải trưởng phòng
- Phòng Dự án Kỹ thuật công nghệ 13 đ/c, đồng chí Đoàn Nhữ Minh trưởng phòng
- Phòng Thiết kế Đường 1, 19 đ/c, đồng chí Hắc Ngọc Kim trưởng phòng
- Phòng Thiết kế Đường 2, 21 đ/c, đồng chí Vũ Đức Thông trưởng phòng
- Phòng Tkế Cầu hầm, 16 đ/c, đồng chí Nguyễn Hồng Trung trưởng phòng
- Phòng Địa chất - Thí nghiệm, 27 đ/c, đồng chí Lê Văn Quân trưởng phòng
- Phòng khảo sát 1, 33 đ/c, đồng chí Nguyễn Mạnh Chính trưởng phòng
- Phòng khảo sát 2, 31 đ/c, đồng chí Đỗ Minh Ngọc trưởng phòng
- Chi nhánh phía Nam, 32 đ/c, đồng chí Nguyễn Duy Hiến chi nhánh trưởng

3/ Tổ chức ban: gồm có 3 ban:

- Ban Tổ chức lao động 3 đ/c do đồng chí Chu Văn Bấy trưởng ban
- Ban Vật tư - xe máy, 7 đ/c do đồng chí Đỗ Anh Tuấn trưởng ban
- Ban Hậu cần- hành chính, 7 đ/c do đồng chí Vũ Trường Thọ trưởng ban

4/ Tổ chức các đội: Gồm có 2 đội:

- Đội 974 : Quân số 13 người.
Đồng chí Lê Hồng Hoạt đội trưởng
- Đội 975 : Quân số 14 người
Đồng chí Đỗ Duy Phụng đội trưởng.

Tổng quân số toàn viện năm 2010 có: 268 đồng chí;

- Trong đó:
- Cao học 3 đồng chí.
 - Kỹ sư 107 đồng chí.

- Cao đẳng 7 đồng chí.
- Trung cấp 89 đồng chí.
- Sơ cấp 62 đồng chí.

B/ Tổ chức Đảng:

Tổng số đảng viên của Đảng bộ có 130 đồng chí, đạt tỷ lệ =48,3%

Trong đó, đảng viên chính thức là 118 đồng chí, dự bị là 12 đồng chí

Các tổ chức đảng và các cấp uỷ Đảng được kiện toàn phù hợp với yêu cầu tổ chức lực lượng sản xuất, đáp ứng nhu cầu lãnh đạo ở cơ sở.

Đảng bộ 2 cấp, Đảng uỷ xác định phải chú trọng công tác phát triển Đảng nhất là đối tượng sỹ quan, và lực lượng cán bộ kỹ thuật nông cốt trong các đoàn, đội công tác độc lập trên các tuyến thường xa chỉ huy sở Viện.

- Đảng bộ: 1 đảng bộ Viện

- Chi bộ: 15 chi bộ

Mỗi phòng, ban, chi nhánh, đội thành lập 1 chi bộ.

Đảng viên ban tổ chức lao động sinh hoạt tại chi bộ phòng kinh tế — kế hoạch.

Viện đã giao cho chi nhánh phía Nam, các phòng, ban sản xuất và các Đội 974, Đội 975 cùng các cơ quan chức năng nghiên cứu mô hình tổ chức sản xuất phù hợp với tính chất nhiệm vụ.

Tháng 4 năm 2005, Viện đã thực hiện cơ chế giao quyền chủ động sản xuất kinh doanh cho các đơn vị nhằm phát huy tính chủ động, năng động sáng tạo của các phòng, ban, các đội xây lắp trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Bên cạnh đó, lãnh đạo chỉ huy đơn vị đã củng cố tăng cường, bồi dưỡng chuyên môn kỹ thuật cho đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật, đặc biệt là chủ nhiệm đồ án và chủ nhiệm đồ án chuyên ngành có đủ năng lực, chuyên môn, nghiệp vụ để hoàn thành ngày càng tốt hơn nhiệm vụ được giao.

Đầu năm 2005, Viện đã xác định được nguồn việc làm từ các Ban Quản lý Công trình thuộc Bộ Giao thông vận tải, các sở Giao thông địa phương, Bộ Quốc phòng và Binh đoàn 12, các đơn vị đã có quan hệ truyền thống, đầu tư chiều sâu, mở rộng thị trường phía Nam; tích cực tham gia các dự án quốc phòng an ninh, nắm bắt mọi thông tin kịp thời để tìm nguồn công việc.

Để tiếp tục có việc làm ổn định, công ty chú trọng tổ chức và thực hiện các công trình đảm bảo đúng tiến độ, chất lượng cao; củng cố các mối quan hệ với chủ đầu tư để vừa tiến hành tốt công tác nghiệm thu thanh toán các công trình đã hoàn thành, vừa tạo việc làm tiếp cho thời gian sau.

Thực hiện tích cực đổi mới công tác đầu tư mua sắm trang thiết bị thiết kế, trong khả năng của mình cố gắng đầu tư mua sắm trang thiết bị cho xây lắp. Công tác đầu tư mua sắm trang thiết bị gắn liền với các quy chế sử dụng, quản lý, đã mang lại hiệu quả thiết thực, phát huy được tính chủ động của các đơn vị và vai trò trách nhiệm của các cá nhân trong việc sử dụng trang thiết bị.

Hoạt động của Hội đồng khoa học của Viện được đẩy mạnh phát huy tốt chức năng làm tham mưu cho lãnh đạo, chỉ huy trong việc khoa học kỹ thuật công nghệ nâng cao chất lượng các công trình sản xuất kinh doanh.

Năm 2005, đơn vị cập nhật hệ thống văn bản quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001-2000 và quy định quản lý kỹ thuật; ban hành các quy định của Viện về quản lý chất lượng, quản lý khoa học công nghệ. Việc xây dựng và áp dụng thành công hệ thống chất lượng theo tiêu chuẩn ISO đã đem lại hiệu quả thiết thực trong hoạt động quản lý

chất lượng, quản lý kỹ thuật của công ty và là sự khẳng định uy tín, thương hiệu “Tư vấn Trường Sơn” trên con đường hội nhập của đơn vị. Cập nhật và nâng cấp đồng bộ hệ thống phần mềm khảo sát thiết kế, đặc biệt là NOVA 2002 và TOPO để tiến tới chuẩn bị đầu tư các phần mềm đặc chủng trong thiết kế các công trình đòi hỏi kỹ thuật, mỹ thuật cao và hiện đại như cầu lớn, nút giao đường đô thị, đường cao tốc...

Có thể nói, năm 2005 là năm Viện đã có sự đầu tư lớn cho sự phát triển và ứng dụng khoa học công nghệ vào sản xuất và là năm khoa học công nghệ có bước tiến khẳng định tính đúng đắn của chủ trương đầu tư chiều sâu mà lãnh đạo, chỉ huy Viện đã nhận thức được. Đồng thời, điều đó cũng chứng tỏ tiềm lực đã có, còn cần phải khai thác về khoa học công nghệ của đơn vị.

Việc đầu tư thiết bị phục vụ sản xuất được triển khai tích cực, đảm bảo quy định, đúng hướng, đúng mục tiêu, có trọng tâm, trọng điểm, hiệu quả đầu tư rõ rệt hơn. Năm 2008, Công ty đã đầu tư mua sắm trang thiết bị với tổng số tiền 1,436 triệu đồng; đạt 100,35% kế hoạch. Các thiết bị phục vụ khoan, thí nghiệm, hệ thống các chương trình khảo sát thiết kế, kịp thời đáp ứng cho yêu cầu nhiệm vụ sản xuất.

Sự trưởng thành lớn mạnh của đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật là nhân tố cơ bản để Viện có thể tin tưởng và vững bước vươn lên hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ sản xuất kinh doanh trong thời gian tới; góp phần quan trọng nâng cao uy tín và vị thế của công ty trong các mối quan hệ hợp tác kinh tế trong điều kiện nền kinh tế thị trường nước ta hiện nay.

Trong năm 2005, Viện đẩy mạnh các phong trào thi đua, tăng cường công tác giáo dục chính trị tư tưởng, tổ chức tốt các hoạt động nhân các ngày lễ lớn: 75 năm ngày thành lập Đảng Cộng sản Việt Nam, 30 năm ngày giải phóng hoàn toàn Miền Nam, 60 năm ngày thành lập nước Cộng hoà Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và đặc biệt 40 năm ngày truyền thống đơn vị.

Công tác thi đua khen thưởng đã bám sát nhiệm vụ chính trị của đơn vị, tổ chức phát động 5 đợt thi đua, kết hợp chặt chẽ giữa phát động thi đua thường xuyên với thi đua đột kích, tập trung vào những công trình trọng điểm, huy động làm tăng ca, thêm giờ để đáp ứng kịp thời về tiến độ các công trình. Qua tổng kết, thi đua đã thực sự trở thành động lực tốt thúc đẩy các mặt hoạt động sản xuất kinh doanh và xây dựng đơn vị.

Các hoạt động trên được tổ chức chu đáo, mang lại hiệu quả thiết thực, góp phần quan trọng tạo nên không khí phấn khởi, vui tươi để đơn vị thực hiện tốt nhiệm vụ sản xuất kinh doanh, xây dựng đơn vị.

Mặc dù, công tác tìm việc làm vẫn còn có những khó khăn do khách quan, nhưng Đảng uỷ, chỉ huy đã có định hướng đúng, tạo được uy tín với các chủ đầu tư, xử lý và nắm bắt thông tin nhanh, tạo đủ việc làm cho đơn vị.

Năm 2006, đơn vị đã ký được 13 công trình khảo sát thiết kế với giá trị sản lượng 18 tỷ đồng, hoàn thành kế hoạch Bình đoàn giao, đảm bảo đủ việc làm và có gói đầu cho quý 1 năm 2007.

Lãnh đạo, chỉ huy các cấp đã có nhiều cố gắng trong việc chăm lo, cải thiện đời sống cho người lao động. Khắc phục triệt để việc thanh toán chậm cho các đơn vị sản xuất. Đồng thời, có sự điều chỉnh nội dung linh hoạt trong thanh toán, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho người lao động.

Thực hiện quy chế dân chủ cơ sở từng bước đi vào nề nếp; cán bộ, nhân viên yên tâm công tác, xác định tốt nhiệm vụ, gắn bó xây dựng đơn vị.

II. Các Công trình đã thực hiện được:

* Khảo sát Thiết kế:

1/ Dự án đầu tư xây dựng đường Mường Tè - Pắc Ma:

Ban Quản lý công trình tỉnh Lai Châu đã ký hợp đồng kinh tế giao Viện Khảo sát thiết kế tiến hành báo cáo nghiên cứu khả thi dự án cải tạo nâng cấp đường thị trấn Mường Tè - Pắc Ma, căn cứ công văn số 5979/VPCP-ĐP ngày 18/10/2006 của văn phòng Chính phủ.

Điểm đầu dự án tại Km0 ngã 3 Bum Tở tỉnh lộ 27 thuộc thị trấn Mường Tè.

Điểm cuối tại Km87, Suối Nởm Là thuộc xã Pắc Ma.

Tuyến khảo sát thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi:

Bề rộng nền đường 7.5m

Bề rộng mặt đường 5.5m.

Dốc dọc thiết kế tối đa $I = 12\%$.

Bán kính tối thiểu $R = 15m$.

Kết cấu mặt đường Bê tông nhựa

Cầu cống thiết kế vĩnh cửu bằng Bê tông cốt thép.

Toàn tuyến dài 78 Km do đồng chí Nguyễn Thế Mạnh làm chủ nhiệm đồ án.

2/ Lập dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Nha Trang - Phan Thiết:

Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc Nam đoạn: Nha Trang — Phan Thiết. (quyết định số 446/QĐ-GTVT ngày 25/02/2008 của Bộ Giao thông vận tải cho phép tiến hành chuẩn bị đầu tư) được giao cho Viện thực hiện.

Điểm đầu Km 0 giao với Tỉnh lộ 2 thuộc địa phận xã Diên Lạc, huyện Diên Khánh, tỉnh Khánh Hoà.

Điểm cuối Km 225 dự án Đầu tư xây dựng đường cao tốc Phan Thiết - Dầu Giây.

Tuyến thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc

Vận tốc thiết kế 120 Km/h.

Bề rộng nền đường 35 m

Toàn tuyến dài 225 Km, đi qua 3 tỉnh Khánh Hoà, Ninh Thuận và Bình Thuận. Gồm nhiều tư vấn KSTK tham gia, Viện thực hiện một dự án thành phần dài 20 Km.

3/ Lập dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai.

Đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai phân làm 2 đoạn:

Hà Nội - Việt Trì dài 56 Km.

Việt Trì - Lào Cai dài 208 Km.

Hướng tuyến đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai qua thành phố Hà Nội, tỉnh Vĩnh Phúc, tỉnh Phú Thọ, tỉnh Yên Bái và tỉnh Lào Cai.

Điểm đầu nút giao thông vành đai 3 với đường cao tốc Bắc Thăng Long - Nội Bài.

Điểm cuối vị trí nối đường cao tốc Côn Minh - Hà Khẩu tại khu vực xã Quan Kim, huyện Bát Xát tỉnh Lào Cai.

Toàn tuyến dài 264 Km, 6 công ty khảo sát thiết kế lập dự án. Viện tham gia lập dự án thành phần từ km 124 đến km 140 dài 16 km. đồng chí Nguyễn Thế Mạnh làm chủ nhiệm đồ án.

Tuyến đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai thuộc hành lang đường bộ Côn Minh - Hải Phòng nằm trong chương trình hợp tác giữa Việt Nam và 6 nước thuộc tiểu vùng sông Mê Công: Việt Nam, Lào, Căm Pu Chia, Thái Lan, Myanmar và Trung Quốc là tuyến

đường đặc biệt quan trọng. (quyết định số 1794/QĐ-GTVT ngày 27/5/ 2005 của Bộ Giao thông Vận tải)

*** Công tác thi công xây lắp:**

- Thi công các cầu trên tuyến Vàm Rầy- Tri Tôn
- Đóng cọc và đổ bê tông móng trụ cầu An Túc, hoàn thiện đường và hệ thống cọc tiêu, biển báo đường bộ.
- Thi công đường Hồ Chí Minh Km371 - Km373 đoạn A Đốt.
- Thi công cầu Troóc Km21+ km34.
- Thi công gói thầu số 2 tỉnh Trà Vinh
- Thi công Quốc lộ 30 Đồng Tháp.
- Quốc lộ 279 (km 60- km 65)
- Chống sụt lở Thuận Châu - Sơn La

III. Tổng sản lượng đạt được qua một số năm:

Năm 2006

- Với giá trị sản xuất: 37.083 triệu đồng đạt 101,00% KH năm
- Giá trị thanh toán: 34.742 triệu/34.401,00 triệu = 101,00% KH năm
- Nộp ngân sách: 3.507 triệu = 100,00% KH năm
- Lợi nhuận: 2.500 triệu/ 1.410 triệu = 172,49% KH năm
- Thu nhập bình quân/người: 3.228.000đ/ tháng = 103% KH năm.

Năm 2008, tổng giá trị sản xuất đạt 49.305 triệu = 101% kế hoạch năm

- Giá trị nghiệm thu trên 50 tỷ đồng = 110% kế hoạch năm,
- Giá trị thanh toán trên 49.110đồng = 110% kế hoạch năm
- Lợi nhuận thực hiện 3.561 triệu = 111% kế hoạch năm
- Nộp ngân sách 6.324 triệu đồng = 104% kế hoạch năm
- Thu nhập bình quân người lao động 5.078.900 đồng/người/tháng.

Năm 2009: Thu nhập cao hơn các năm trước, gấp 2 lần năm 2005, tăng 21% so với năm 2008. Cụ thể:

- Tổng sản lượng: 58.538 triệu đồng
- Trong đó khảo sát thiết kế đạt: 49.202 triệu
- Thi công xây lắp đạt: 9.335 triệu
- Giá trị nghiệm thu thanh toán: 57.787 triệu đồng
- Nộp ngân sách : 6.842 triệu đồng
- Thu nhập bình quân đạt: 6,202 triệu đồng

IV/ Đổi mới trang thiết bị và ứng dụng khoa học công nghệ vào công tác

khảo sát thiết kế:

1. Trang thiết bị đã đầu tư đang sử dụng:

Từ năm 1996, khoa học ngày càng phát triển, công nghệ khảo sát thiết kế cũng phát triển. Trước năm 1996, trang thiết bị dùng để khảo sát thiết kế chủ yếu là máy kinh vĩ, máy thuỷ bình, máy tính bấm tay, công tác đo vẽ trong khảo sát thiết kế chủ yếu bằng tay, nên vẽ được một bình đồ hay trắc dọc mất rất nhiều công, nhưng đến nay việc thể hiện bản vẽ đơn giản và nhanh chóng hơn nhiều mà vẫn đảm bảo chất lượng và hình

thức. Hồ sơ, trước in bằng máy in Ô gia Lít chạy bằng điện của Trung Quốc sản xuất, nay in bằng máy in Laser vừa nhanh vừa đẹp.

Hiện nay trang bị máy phục vụ khảo sát thiết kế của Viện có :

Máy quét 640P Acer	1 cái.
Máy toàn đạc điện tử	10 cái.
Máy kinh vĩ điện tử	5 cái.
Máy thuỷ chuẩn	11 cái.
GPS cầm tay	9 cái.
Máy đo sâu	2 cái.
Máy tính để bàn	160 cái.
Máy in A4 Laser	6 cái.
Máy in A3 màu	1 cái.
Máy in A3 Laser đen trắng	10 cái.
Máy in A0	1 cái.

Ngoài trang bị các máy móc phục vụ khảo sát thiết kế, Viện còn trang bị các phần mềm thiết kế như:

Phần mềm thiết kế Nova và Topo	54 khoá.
Phần mềm thiết kế Roadplan	1 phần mềm
Phần mềm thiết kế G8	1 phần mềm

Đặc biệt để tránh bị tụt hậu và nâng cao năng lực cạnh tranh, Viện đã đầu tư phần mềm Midas để phục vụ tính toán thiết kế các cầu có khẩu độ lớn. Có phần mềm này chúng ta sẽ chủ động trong công tác thiết kế các cầu có sơ đồ liên tục, cầu treo,... mà không phải đi thuê Tedi thực hiện.

Chủ động tính toán, thiết kế hầm theo công nghệ tiên tiến NATM của Cộng hoà Áo. Công nghệ này hiện nay đã thay thế công nghệ thi công hầm cổ điển của Liên Xô trước đây.

Máy xúc	2 cái.
Máy phát điện các loại	2 cái.
Máy lu tĩnh	4 cái.
Máy khoan các loại	7 cái.

Xe phục vụ chỉ huy và cơ động hành quân công tác gồm có:

Xe chỉ huy	5 chiếc.
Xe Toyota 12 chỗ ngồi	1 chiếc.
Xe UAZ cứu thương	3 chiếc.
Xe UAZ chỉ huy	2 chiếc.
Xe bán tải	2 chiếc.
Xe vận tải thùng	2 chiếc.
Xe vận tải ben	1 chiếc.

Việc mua sắm trang thiết bị để phục vụ công tác khảo sát thiết kế và thi công được đánh giá tương đối hoàn chỉnh và đồng bộ. Lãnh đạo và chỉ huy Viện vẫn quan tâm động viên các kỹ sư mở rộng quan hệ với đồng nghiệp ngoài nhà nước phát hiện, nắm bắt thông tin trong lĩnh vực đổi mới thường xuyên và nhanh chóng này, nhằm bổ sung kịp thời không để chậm trễ.

2. Ứng dụng các tiến bộ khoa học trong công tác khảo sát thiết kế:

Lãnh đạo, chỉ huy Viện tăng cường công tác quản lý, điều hành nâng cao chất lượng và hiệu quả sản xuất. Quy chế khoán sản phẩm đến nhóm và người lao động đã khuyến

khích phát triển sản xuất, động viên cán bộ công nhân viên phát huy sáng kiến, cải tạo kỹ thuật, vận dụng sáng tạo quy trình công nghệ mới.

Phòng Dự án Kỹ thuật - Công nghệ là cơ quan thường trực tham mưu cho chỉ huy đơn vị về các công tác kiện toàn Hội đồng Khoa học của Công ty đầu tư, mua sắm các trang thiết bị tiên tiến, hiện đại, các phần mềm mới nhất, tham mưu cho Viện tổng kết chọn ra các công trình tiêu biểu có áp dụng các công nghệ khảo sát thiết kế tiên tiến để biểu dương khen thưởng kịp thời.

Lãnh đạo Công ty luôn động viên khuyến khích các chủ nhiệm đề án luôn nắm bắt và ứng dụng các phần mềm mới nhất vào công tác khảo sát thiết kế nhằm nâng cao năng suất, chất lượng của hồ sơ.

Trong thời gian qua nhiều công trình đã ứng dụng thành công:

- Sử dụng mạng internet truyền số liệu khảo sát thiết kế giữa các đầu mối cách xa nhau để xử lý số liệu kịp thời tại thực địa, rút ngắn thời gian ngoại nghiệp đồng thời tránh các sai sót chủ quan trong quá trình nhập số liệu bằng tay từ sổ đo vào máy như trước đây. Đồng thời thực hiện nối mạng nội bộ máy vi tính, phục vụ quản lý sản xuất và lưu trữ hồ sơ tài liệu theo hệ thống quản lý chung của Công ty, tiết kiệm được máy in và vật tư văn phòng phẩm.

- Nghiên cứu ứng dụng thành công đề tài công nghệ khảo sát thiết kế trên bản đồ kỹ thuật số, hình ảnh không gian 3 chiều vào nhiệm vụ khảo sát thiết kế lập báo cáo đầu tư xây dựng đường tuần tra biên giới tỉnh Nghệ An với chiều dài 1.069 Km, góp phần hoàn chỉnh dự án đường tuần tra biên giới toàn quốc để Bộ Quốc phòng báo cáo Chính phủ. Hiện nay Công ty đang tiếp tục ứng dụng đề tài này để lập quy hoạch đường tuần tra biên giới các tỉnh Nghệ An, Thanh Hoá, Hà Tĩnh và Quảng Nam.

- Công tác khảo sát địa hình đã ứng dụng các phần mềm CTEOTOOL 1.2; HMAPPP; PRONET để xử lý số liệu và tính chuyển tọa độ. Công tác khảo sát địa hình đã ứng dụng các phần mềm CTEOTOOL 1.2; HMAPPP; PRONET để xử lý số liệu và tính chuyển tọa độ.

- Công tác khảo sát địa chất cũng đã ứng dụng các phần mềm SLOPE W; SASPRO để xử lý số liệu và kiểm toán nền đắp trên nền đất yếu. Việc ứng dụng những phần mềm này đã nâng cao rõ rệt năng suất lao động đồng thời giảm thiểu những sai sót không đáng có.

- Công tác khảo sát địa chất cũng đã ứng dụng các phần mềm SLOPE.W; SASPRO để xử lý số liệu và kiểm toán nền đắp trên nền đất yếu. Việc ứng dụng những phần mềm này đã nâng cao rõ rệt năng suất lao động đồng thời giảm thiểu những sai sót không đáng có.

- Năm 2002 công ty đã nghiên cứu cải tiến công nghệ thi công hầm cổ điển kết hợp với công nghệ thi công tiến tiến NATM đưa vào thiết kế hầm A Roàng 1 và A Roàng 2 trên đường Hồ Chí Minh, giải quyết được vấn đề khó khăn lúc đó về trình độ chuyên gia tư vấn (vì thời điểm đó chúng ta chưa có chuyên gia có kinh nghiệm về thi công theo công nghệ NATM). Đến thời điểm hiện nay, công nghệ thi công hầm theo NATM đã được thực hiện. Công ty đã ứng dụng phần mềm MISES 3 để thiết kế hầm Hiệp Hoà trên đường Trường Sơn Đông của Bộ Quốc phòng, đáp ứng tốt các yêu cầu về giao thông, quân sự.

- Đầu tư mua phần mềm RM 2000 của Cộng hoà Áo để tính toán thẩm tra cầu Hang Tôm (một trong những cầu lớn nhất vùng Tây bắc do Tedi thiết kế) và thiết kế cầu Bình Thủy trên QL91 thành phố Cần Thơ, cầu Đồng Quang bắc qua sông Đà thuộc tỉnh Phú Thọ theo công nghệ đúc hẫng cân bằng. Đây là vấn đề mà công ty đã áp dụng trong mấy năm qua và đến nay đã thực hiện thành công.

- Áp dụng các công nghệ mới trong thiết kế xử lý như: neo IBO (neo đất), neo SWELLEX (neo nổ) và neo BTCT, tường chắn rọ đá MACCAFERY... trong thiết kế kiên cố hoá đường Hồ Chí Minh và xử lý gia cố tuyến qua đèo Tây Côn Lĩnh.

- Hiện nay công ty đã tham gia thiết kế các công trình giao thông cấp hạng cao, ngoài yếu tố kỹ thuật cần phải quan tâm đến vấn đề mỹ thuật, công trình phải phù hợp, hài hoà với cảnh quan xung quanh, các kỹ sư thiết kế của Viện đã ứng dụng các phần mềm HS, ROADPLAN, 3D, NOVAPOINT VIRTUALMAP để thiết kế san nền nút giao, quy hoạch đô thị như Nút giao Mường Lộ đường Vị Thanh - Cần Thơ, Quốc lộ 91, đường Trường Sơn Đông v. v...

- Ngoài ra các kỹ sư cũng luôn tìm tòi để tự lập các phần mềm phục vụ tính toán, thiết kế như: kiểm toán mố, trụ, nhịp của phòng cầu hầm, tính khối lượng của các phòng thiết kế đường và phần mềm dự toán.

Trong công tác ứng dụng khoa học Công nghệ thì yếu tố con người là quyết định. Ý thức được vấn đề này, chỉ huy Viện luôn quan tâm xây dựng một đội ngũ kỹ sư giỏi chuyên môn và có đạo đức nghề nghiệp, một đội ngũ chủ nhiệm đồ án có trình độ để đáp ứng các công trình đòi hỏi kỹ thuật cao. Công ty luôn cố gắng tạo điều kiện để các kỹ sư có môi trường làm việc thuận lợi, liên tục đổi mới cơ chế cho phù hợp để các kỹ sư yên tâm công tác, gắn bó lâu dài với đơn vị.

Mặt khác công ty luôn tạo điều kiện để các kỹ sư có điều kiện học tập để nâng cao trình độ chuyên môn như: học sau đại học, mời các chuyên gia về hướng dẫn, giảng dạy hoặc đào tạo chuyên môn cho các đồng chí khảo sát, tổ chức thăm quan, dã ngoại...

Duy trì có hiệu quả hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2000 và phiên bản mới ISO 9001:2008 giúp cho các đầu mối trong đơn vị hoạt động có nền nếp và mang tính chuyên nghiệp cao. Các sản phẩm khảo sát thiết kế được kiểm tra, kiểm soát theo một dây chuyền chặt chẽ từ số liệu khảo sát (địa hình, địa chất, thuỷ văn) đến sản phẩm thiết kế. Các ý kiến phản hồi của khách hàng, thẩm tra, thẩm định, ý kiến của chủ đầu tư trong quá trình thi công..... đều được xử lý theo một hệ thống thống nhất.

Về thiết kế, Viện đã nghiên cứu và xây dựng thành công các định hình cống hộp với các khẩu độ: 2.0 x 2.0 mét; 2,5 x 2,5 mét; 3,0 x 2,5 mét. Các định hình này được áp dụng vào thiết kế cống trên đường Hồ Chí Minh, góp phần đẩy nhanh tiến độ thi công.

Hầu hết các kỹ sư chủ động và tham gia nhiều hoạt động khoa học công nghệ, áp dụng một cách có hiệu quả nhiều công nghệ mới, nhiều sáng tạo cải tiến kỹ thuật vào sản xuất, ứng dụng công nghệ khảo sát đo vẽ 1/2000 trong khảo sát các tuyến đường qua địa hình đặc biệt khó khăn, không thông hướng góp phần đẩy nhanh tiến độ và nâng cao chất lượng khảo sát.

Tiêu biểu như các công trình: Pa Tần - Mường Tè, đường Trường Sơn Đông, ứng dụng công nghệ thiết kế và thi công hầm NATM của Cộng hoà Áo, tham khảo áp dụng thiết kế các đường hầm tuyến Cam Lộ - Nam Đông - Túy Loan và đường Trường Sơn Đông; ứng dụng công nghệ tiên tiến trong thiết kế, xử lý các công trình có nền đất yếu như công nghệ cốt vật liệu dây thép nhựa, vật liệu chống lún CAT của Trung Quốc; áp dụng các giải pháp công nghệ mới trong thực hiện các công trình Quốc lộ 91, Tân Tạo - Chợ Đệm, Quán Lộ - Phụng Hiệp các giải pháp công nghệ mới.

Năm 2005, việc sử dụng INTERNET để quảng bá rộng rãi năng lực các sản phẩm và dịch vụ tư vấn được Công ty thực hiện ngày càng phát triển; công nghệ bản đồ số 3D được ứng dụng vào khảo sát thiết kế các công trình quốc phòng như: đường Trường Sơn Đông, đường tuần tra Biên giới tỉnh Kon Tum và Nghệ An. Đây là một giải pháp mang

tính công nghệ cao, giúp đẩy nhanh tiến độ, nâng cao chất lượng khảo sát thiết kế hoàn thành tốt nhiệm vụ.

Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ, nhờ có chủ trương và biện pháp đúng đắn kích thích tính tích cực người lao động, đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật đã có nhiều sáng kiến cải tiến kỹ thuật để hợp lý hoá sản xuất, tăng năng suất lao động, rút ngắn thời gian, nâng cao chất lượng hồ sơ thiết kế và đẩy nhanh tiến độ hoàn thành các hạng mục công trình.

Về khảo sát đã áp dụng chương trình phần mềm vẽ bình độ trên máy tính, nghiên cứu thành công quy trình công nghệ khép kín từ khâu đo đạc đến trút số liệu khảo sát sang máy tính đến xử lý trên máy để có hồ sơ khảo sát, thiết kế một cách nhanh chóng, chất lượng và đảm bảo mỹ thuật hơn; áp dụng xử lý và công nghệ in ảnh kỹ thuật số vào công tác khảo sát. Đặc biệt trong công tác đăng ký tình trạng công trình nền, mặt cầu, cống cũ... công nghệ này tiết kiệm đáng kể chi phí chụp và in ảnh, chất lượng và mỹ thuật lại tốt hơn.

Từ những năm 1973 cho đến nay, Viện đã có mối liên hệ trong công tác khảo sát thiết kế với các công ty Khảo sát thiết kế của Bộ Giao thông vận tải, các trường đại học, các sở Giao thông vận tải nhiều tỉnh. Trong công tác KSTK, nhiều công ty cùng thực hiện một dự án, Viện chúng ta đều nhận lấy đoạn phức tạp khó khăn nhất như:

- Khảo sát vượt đỉnh U Bò đường Hồ Chí Minh.
- Khảo sát tránh đèo Pha Đin xa lộ Hà Nội - Điện Biên.
- Khảo sát đèo Pê Ke đường Trường Sơn...

Áp dụng tiến bộ khoa học công nghệ vào những đồ án phức tạp đó thành công đạt chất lượng, tiến độ đã góp phần không nhỏ trong việc quan hệ ngày càng mở rộng, từ đó tìm kiếm được công việc đảm bảo cho đơn vị nhận đủ công trình, hoạt động liên tục tăng được sản lượng hàng năm.

Nhiều công ty Khảo sát thiết kế, đồng nghiệp trong ngành giao thông đánh giá đánh được trình độ trưởng thành của Viện.

Máy lòi kết luận

Tháng 4 năm 1965, nhiều cán bộ kỹ thuật, công nhân khảo sát thuộc Bộ Giao thông vận tải được điều động biệt phái sang Bộ Quốc phòng, tham gia mở đường cơ giới chiến lược Trường Sơn mang tên Bắc.

Chỉ trong 5 tháng chịu đựng gian khổ khảo sát đường trong mùa mưa, sau khi hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ khảo sát gần 300 kilômét đường, gồm trục dọc 128 từ Mụ Giạ đến Đường số 9 và trục ngang từ Phong Nha sang Lùm Pùm, ngày 25 tháng 11 năm 1965 cùng với một số sỹ quan công binh, lực lượng này đã hình thành Đội Khảo sát Công binh.

Từ đó, họ được phân công nhau làm nhiệm vụ phía Tây Trường Sơn, vùng Trung Hạ Lào, phía đông Trường Sơn trên các tỉnh Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên, Tây Nguyên đến vùng giáp ranh tranh chấp, nơi hàng ngày, hàng giờ chiến tranh diễn ra ác liệt.

Chỉ hơn một trăm cán bộ chiến sỹ, với những dụng cụ thô sơ: một địa bàn, một máy đo độ dốc cầm tay, một con dao quắm, một khẩu súng trường.....lều vải, hang đá là nhà, hết gạo, sẵn khoai rau rừng là lương thực, các anh đã tìm đường trong chục năm không nghỉ. Dầu giữa mùa nắng cháy gắt gay, hay suốt mùa mưa rừng xối xả, “Với ngọn chì đỏ thắm Tổ quốc trao” (1) đã cần mẫn vạch lên giữa rừng già Trường Sơn 20.000 ki lô mét đường ô tô vượt qua hàng ngàn cầu, ngầm liên tiếp. Hệ thống cầu đường chằng chịt, gồm 5 trục dọc, 21 trục ngang, có hệ thống đường kín thần kỳ dài 3.700 ki lô mét xe chạy ban ngày, đã thách thức và đã thắng nền công nghệ điện tử phát hiện và ngăn chặn đường Hồ Chí Minh, đề tài phục vụ chiến tranh của hàng trăm chuyên gia, nhà khoa học đầu đàn của cả nước Mỹ.

Con đường chiến lược được duy trì và bảo vệ được trong 10 năm. Năm cao nhất đã bảo đảm cho 16.000 xe các loại, ngày đêm hối hả lăn bánh, vận chuyển hơn 1 triệu tấn hàng hoá, cơ động hàng triệu lượt cán bộ, bộ đội cùng các đoàn binh khí kỹ thuật, tăng, pháo, hoả tiễn...vào Nam chiến đấu.

Cán bộ, chiến sỹ Đội Khảo sát Công binh đã phát huy cao độ tinh thần Vì Miền Nam ruột thịt, quyết giành độc lập dân tộc thống nhất Tổ quốc mà Đảng và Nhân dân kêu gọi, đoàn kết hợp đồng chặt chẽ, có sự giúp đỡ tận tình của các đơn vị Bạn, của nhân dân địa phương đã vượt qua muôn vàn khó khăn gian khổ, hy sinh, góp phần trí tuệ nghề nghiệp của mình tuy rất nhỏ bé nhưng đáng tự hào vào chiến công chung đó của bộ đội Trường Sơn, của cả dân tộc.

Đã có 9 cán bộ, chiến sỹ Đội Khảo sát Công binh hy sinh, nằm lại với núi rừng Trường Sơn, không trở về. (2)

Đất nước đã hoàn toàn thống nhất, nhưng sau năm 1975, bộ đội khảo sát thiết kế Trường Sơn vẫn chưa được trở lại chung sống êm ấm cùng gia đình. Cán bộ và chiến sỹ Tiểu đoàn 976, trong đội hình Tổng cục Xây dựng kinh tế lại có mặt trên biên giới Tây Nam, khảo sát thiết kế đường vành đai N2 - Đường 279, bảo vệ biên giới và xây dựng kinh tế cho các tỉnh phía Bắc, căn cứ địa của cách mạng thời kỳ chống Pháp.

Trở thành Viện Khảo sát Thiết kế thuộc Binh đoàn 12 hoạt động theo cơ chế hạch toán kinh tế từ những năm 80, để đảm bảo được sản xuất kinh doanh lấy thu bù chi tiến tới có lãi, Đảng uỷ, chỉ huy Viện cùng cán bộ chiến sỹ đã phải có quyết tâm cao đổi mới phương pháp công tác.

(1) Thơ của Đặng Thục bút danh của nghệ sỹ nhân dân Tào Mạt viết tặng các chiến sỹ khảo sát Trường Sơn mùa tìm đường mới năm 1967-1968.

(2) Phần mộ của 8 đồng chí đã được quy tập tại nghĩa trang Trường Sơn, 1 bị nước lũ cuốn trôi trong lúc hành quân làm nhiệm vụ.

Là lực lượng thường trực của quân đội luôn rèn luyện đơn vị chính quy, tổ chức lại đơn vị phù hợp với doanh nghiệp quân đội làm kinh tế, giữ được lực lượng kỹ sư, cán bộ, kỹ thuật có nghề nghiệp, nắm bắt kịp thời các thông tin kinh tế, cập nhật tiến bộ khoa học công nghệ để đổi mới biện pháp thực hiện nhiệm vụ.

Từ khảo sát bằng máy kinh vĩ, thủy chuẩn, thiết kế bản vẽ thủ công, in ô za lít thô sơ, đến nay đơn vị đã khảo sát bằng máy toàn đạc điện tử, kinh vĩ điện tử, máy GPS cầm tay, máy đo sâu ,thiết kế đồ án bằng phần mềm Nova, Topo, phần mềm Road plan, đến phần mềm G8, 3D... in ấn hồ sơ bằng máy in lazer đen trắng, máy in màu...

Viện Khảo sát Thiết kế Binh đoàn 12 - Công ty Tư vấn và Thiết kế xây dựng Bộ Quốc phòng là đơn vị chủ lực lập dự án nghiên cứu khả thi, thiết kế kỹ thuật công trình Đường 279, đường 14 Trường Sơn, đường Trường Sơn Công nghiệp hoá, đường Đông Trường Sơn, đường bảo vệ biên giới các tỉnh Nghệ An, Bình Thuận, đường Hồ Chí Minh.....

Có được sự tin nhiệm về mặt kỹ thuật đảm bảo tốt chất lượng, có tác phong đơn vị quân đội chính quy luôn bảo đảm được tiến độ, các Ban Dự án đã giao cho Viện lập dự án nghiên cứu khả thi, thiết kế kỹ thuật các tuyến đường cấp cao, cao tốc, 1 đoạn trên đường số 5 Hà Nội - Hải Phòng, đường thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương, đường tránh thành phố Vinh... giao thẩm định các tuyến đường do các đơn vị tư vấn ngoài Nhà nước lập.

Sự trưởng thành, đuổi kịp được các đơn vị tư vấn đồng nghiệp là tự hào của cán bộ và chiến sỹ khảo sát thiết kế bộ đội Trường Sơn qua nhiều thế hệ.

Đó là sự đóng góp công sức xương máu của các liệt sỹ, của các bậc tiền bối một thời tận tụy cùng đơn vị đã qua đời và của các tầng lớp cán bộ từ người chỉ huy, lãnh đạo, đến các kỹ sư, cán bộ, chiến sỹ không quản hy sinh gian khổ, đồng tâm hiệp lực xây dựng đơn vị phục vụ các giai đoạn cách mạng.

Truyền thống đó gồm những nét tiêu biểu sau đây:

1. Trung thành vô hạn với sự nghiệp cách mạng của dân tộc, tuyệt đối tin tưởng vào đường lối, chấp hành mọi chủ trương, chính sách của Đảng, phát huy chủ nghĩa anh hùng cách mạng, sẵn sàng nhận và hoàn thành bất cứ nhiệm vụ nào được Đảng và cấp trên giao.

2. Giữ vững bản chất của cán bộ chiến sỹ Quân đội Nhân dân, truyền thống bộ đội Cụ Hồ, chịu đựng gian khổ, khắc phục khó khăn, nêu cao tinh thần tự lực tự cường, sống lạc quan cách mạng. Cán bộ, chiến sỹ luôn nêu cao tinh thần đồng đội, hiệp đồng đoàn kết nội bộ, đoàn kết quân dân, vừa công tác, vừa xây dựng đơn vị.

3. Đội ngũ cán bộ có bản lĩnh chính trị vững vàng, có năng lực chuyên môn cao. Trong thời đại khoa học, nắm bắt tiến bộ công nghệ khoa học là đòi hỏi không thể thiếu và không bao giờ đủ với kỹ sư, cán bộ hoạt động trong lĩnh vực kỹ thuật.

4. Chăm lo đến đời sống vật chất tinh thần của cán bộ chiến sỹ, quan tâm đến hậu phương gia đình. Trong hoạt động kinh tế, mục tiêu là tổng sản lượng hàng năm phải được tăng trưởng, trên cơ sở đó thu nhập của người lao động phải được nâng cao, phân phối phải công bằng hợp lý dân chủ, bảo đảm được đoàn kết nhất trí.

45 năm trôi qua, thời gian đã gần nửa thế kỷ. Quá khứ hào hùng thời chống Mỹ cứu nước đã làm nên những bài học vô cùng quý giá không bao giờ phai mờ. Giai đoạn

đầu xây dựng đơn vị quân đội hoạt động kinh tế trong cơ chế thị trường đã có được nhiều kinh nghiệm duy trì đơn vị từng bước trưởng thành.

Truyền thống nối tiếp truyền thống, phía trước, nhất định sẽ tạo dựng được thời cơ nhưng thách thức đều sẽ là rất lớn, cán bộ chiến sỹ Viện Khảo sát Thiết kế Binh đoàn 12 – Công ty Tư vấn, Khảo sát Thiết kế xây dựng Bộ Quốc phòng vững bước đi tới.

PHỤ LỤC 1: KHEN THƯỞNG

Với những thành tích của cán bộ, chiến sỹ, công nhân viên của Viện khảo sát thiết kế trong những năm tháng chiến tranh gian khổ ác liệt cũng như lao động hoà bình xây dựng kinh tế thật đáng tự hào. Chính những thành tích đó đã được Đảng, Nhà nước, Quân đội, các Bộ, ngành Trung ương và Binh đoàn 12 đánh giá đúng mức và khen thưởng xứng đáng.

Đơn vị anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân cho đại đội 1 Công Binh, đơn vị tiên thân của Viện KSTK vào tháng 10 năm 1976.

Huân chương chiến công hạng Nhất của Nhà nước tặng theo lệnh số 74/LCT ngày 09 tháng 5 năm 1981.

Cờ thi đua luân lưu của Bộ Giao thông vận tải năm 1981.

Huân chương Chiến công hạng Nhì của nhà nước tặng theo nghị quyết số 686 KT/HĐNN ngày 03 tháng 7 năm 1985.

Huân chương lao động Hạng Nhì của Nhà nước tặng theo quyết định số 1373 KT/CT ngày 15 tháng 9 năm 1997.

Cờ thi đua của Chính Phủ năm 1999.

Cờ thưởng của Đảng uỷ Quân sự Trung ương tặng Đảng bộ Viện trong sạch vững mạnh tiêu biểu 5 năm liền (1991 - 1995).

Cờ thi đua của Bộ Quốc phòng năm 1994, 1995, 1998, 1999, 2000.

Cờ thi đua của Bộ Quốc phòng số 3815/QĐ-BQP ngày 28/12/2006.

Cờ thi đua của Bộ Quốc phòng số 3897/QĐ-BQP ngày 25/12/2007.

Cờ thi đua của Bộ Quốc phòng số 3992/QĐ-BQP ngày 01/12/2008.

Cờ thi đua của Bộ Quốc phòng số 4046/QĐ-BQP ngày 01/12/2008 vì đã có thành tích xuất sắc trong cuộc vận động xây dựng đơn vị VMTD từ năm 1999 đến năm 2008.

Bằng khen Bộ Quốc phòng số 232/QĐ-BQP ngày 03/02/2009 vì đã có thành tích xuất sắc trong 2 năm thực hiện Cuộc vận động “Học tập và làm theo tấm gương đạo đức Hồ Chí Minh”.

Cờ thi đua của Binh đoàn 12 năm 1992, 1993, 1996, 1997.

Cờ thi đua của Tổng cục Chính trị tặng phong trào Thanh niên xuất sắc năm 1997.

Bằng khen đơn vị quyết thắng của Tổng Công ty xây dựng Trường Sơn năm 1991.

Bằng khen của UBND tỉnh Đồng Tháp về chất lượng thi công quốc lộ 30 Đồng Tháp.

Bằng khen của UBND Huyện Thanh Trì về thành tích tham gia các hoạt động tình nghĩa và hàng trăm bằng khen cấp Bộ tặng các tập thể, cá nhân thuộc Viện.

Bản tuyên dương AHLLVT của Đại đội 1: Đại đội khảo sát Công binh 1 được hình thành từ những tổ khảo sát do Bộ giao thông vận tải làm nhiệm vụ khảo sát các tuyến đường 128, đường 20 cùng với lực lượng trinh sát cầu đường của Bộ tư lệnh Công binh bổ sung cho Đoàn 559.

Từ năm 1965 đến tháng 4 năm 1975, Đại đội khảo sát Công binh 1 là lực lượng chủ công làm nhiệm vụ khảo sát thiết kế tuyến đường vận tải chiến lược 559. Đơn vị gồm những cán bộ kỹ thuật, nhân viên khảo sát có nhiều kinh nghiệm khảo sát thiết kế các tuyến đường ở Miền Bắc trong những năm hào bình trước năm 1965. Đại đội 1 luôn xây dựng được quyết tâm chiến đấu cao, khắc phục mọi khó khăn gian khổ, cắt rừng, vượt suối, biết dựa vào dân để tìm ra những tuyến đi thích hợp, đáp ứng yêu cầu vận chuyển chiến lược với khối lượng thi công ít nhất. Trong nhiều năm gần như cả Đại đội luôn có mặt khảo sát và thiết kế tại chỗ các tuyến đường dọc Trường Sơn liên tục cả 12 tháng, kịp thời phục vụ các đơn vị mở đường.

Đơn vị đã tham gia khảo sát và thiết kế cả 5 trục dọc và 21 trục ngang của hệ thống đường Hồ Chí Minh tới các chiến trường Bình Trị thiên, Khu 5, Tây Nguyên, Nam Bộ, Cam Pu Chia với tổng chiều dài 13.640 ki lô mét.

Đại đội 1 đã được tặng thưởng 6 Huân chương chiến công (2 Hạng Nhất, 3 Hạng Nhì, 1 Hạng Ba), 7 lần đạt danh hiệu “Đơn vị Quyết thắng”.

Ngày 20 tháng 10 năm 1976, Đại đội khảo sát Công binh 1 đường Trường Sơn được Chủ tịch nước Việt Nam dân chủ cộng hoà tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

PHỤ LỤC 2: DANH SÁCH CÁN BỘ, CHỈ HUY ĐƠN VỊ CÁC THỜI KỲ QUA 45 NĂM CHIẾN ĐẤU XÂY DỰNG VÀ TRƯỞNG THÀNH

1* Phòng Công trình giúp Cục tham mưu Công binh chỉ đạo, chỉ huy các đơn vị Khảo sát qua các giai đoạn từ năm 1965 đến 1973:

Trưởng phòng: Trung tá Hoàng Đình Luyện (1966-1971)

Trưởng phòng: Thiếu tá Lê Văn Phan (1971-1973)

2* Phòng Thiết kế giúp Cục tham mưu chỉ đạo công tác kỹ thuật, chỉ huy các đơn vị Khảo sát từ năm 1973-1975

Trưởng phòng: Đại úy kỹ sư Hoàng Ngọc Châu

Phó phòng: Đại úy kỹ sư Phạm Hải

Phó phòng Đại úy Nguyễn Vĩnh

3. Đại đội 1 trinh sát Công binh thuộc Cục tham mưu Công binh 559 (1965 - 1973)

** Các đồng chí Đại đội trưởng:*

Nguyễn Xuân Quang 1965 - 1971

Nguyễn Vĩnh 1971 - 1973

Phạm Tiến Chí 1974

** Các đồng chí Chính trị viên đại đội:*

Phạm Văn Kiến 1965 - 1971

Phạm Văn Nhơ 1971- 1973

** Các đồng chí Phó Đại đội trưởng:*

Hồ Sỹ Dậu 1965 — 1966 (liệt sỹ)

Nguyễn Vĩnh 1965 - 1971

4. Tiểu đoàn Khảo sát 976 thuộc Cục Tham mưu Công binh 559 (1974-1975).

** Các đồng chí tiểu đoàn trưởng:*

Phạm Tiến Chí 1973 — 1974 (liệt sỹ)

Trần Văn Cư 1974 - 1976

** Các đồng chí Chính trị viên tiểu đoàn:*

Trần Sắc (Chính trị viên trưởng) 1974 - 1976

Đồng chí Vũ Xuân Ơi (Chính trị viên phó) 1974 - 1976

** Các đồng chí Phó tiểu đoàn trưởng:*

Đỗ Văn Ủ 1974 - 1976

5. Lực lượng khảo sát thiết kế thuộc Viện thiết kế tổng hợp (6-1976)

Võ Hoà - Tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn Khảo sát 1

Trần Văn Cư - Tiểu đoàn trưởng tiểu đoàn Khảo sát 2.

6. Phân viện Khảo sát thiết kế thuộc Cục Cầu đường (3-1977)

- Đại tá: Hoàng Đình Luyện - phân Viện trưởng 1977.

- Thượng tá: Phan Thanh Nhã - Chính uỷ 1977

7. Viện Khảo sát thiết kế thuộc tổng cục Xây dựng kinh tế (11-1977)

- Đại tá: Hoàng Đình Luyện - Viện trưởng 1977.

- Đại tá: Phan Thanh Nhã - Chính uỷ 1977 - 1980

8. Viện Khảo sát thiết kế thuộc Binh đoàn 12 (Từ 1979 về sau).

** Các đồng chí Viện trưởng:*

- Đại tá: Hoàng Đình Luyện - 1978-1982.

- Thượng tá kỹ sư: Hoàng Ngọc Châu - 1983-1988
- Đại tá PTS: Nguyễn Quý - 1989-1997
- Đại tá, Thạc sỹ: Văn Thái Bình - 1998-2005
- Đại tá, KS: Nguyễn Phi Tiến - 2005 - nay

** Các đồng Phó Viện trưởng về Chính trị:*

- Đại tá : Phan Thanh Nhã - 1980 - 1981
- Thượng tá: Hoàng Xiển - 1982-1983
- Trung tá: Nguyễn Ngọc Trân - 1983-1986
- Trung tá: Đinh Nhân Nguyên - 1984-1985 (Bí thư Đảng uỷ chuyên trách)
- Thượng tá: Lê Tuyền - 1986-1989
- Thượng tá: Nguyễn Trường Thịnh - 1989 - 1996
- Đại tá: Nguyễn Văn An - 1996-2006
- Đại tá: Nguyễn Thế Phúc - 2006- nay

** Các đồng chí Phó Viện trưởng :*

- Trung tá KS: Hoàng Ngọc Châu - 1979-1982
- Thượng tá PTS: Nguyễn Quý - 1982-1988
- Trung tá KS: Nguyễn Vĩnh - 1982-1987
- Trung tá KS: Lê Như Tùng - 1988 - 1989
- Đại tá, KS: Lê Quang Thanh - 1989-1999
- Thượng tá, KS: Nguyễn Văn Mẫn - 1993 -1997
- Trung tá ThS: Văn Thái Bình - 1997- 1998
- Đại tá, KS: Phạm Ngọc Vũ - 1998-2004
- Đại tá: Mai Văn Tâm - 1998-2005
- Thượng tá KS : Nguyễn Phi Tiến - 2001 - 2005
- Đại tá KS: Thiều Đăng Độ - từ 2004 - nay
- Đại tá KS: Phạm Văn Đăng - 2005-2008
- Thượng tá KS: Đinh Sao Mai - 7/2005
- Thiếu tá Thạc sỹ: Nguyễn Tuấn Anh - 5/2007 - nay
- Thiếu tá KS: Nguyễn Duy Hiến - 11/2009 — nay

(Phương chú ý sắp xếp, kiểm tra lại họ tên, quân hàm, chức danh kỹ thuật, năm đảm nhiệm chức vụ. Tôi đề nghị ghi 2 phòng Công trình và Thiết kế Cục TMCB 559 vào truyền thống này.)

Mục lục

PHẦN I
 GIAI ĐOẠN CHỐNG MỸ CỨU NƯỚC (1965- 1975)

Chương I :

**ĐỘI KHẢO SÁT CÔNG BINH CỤC TMCB, BTL559, ĐƠN VỊ TIỀN THÂN CỦA
 VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ BINH ĐOÀN 12**

I. Sự ra đời, nhiệm vụ chiến lược của Đoàn 559

1. Từ buổi ban đầu, Đoàn 559 mở các tuyến đường giao liên gửi thư
2. Quyết tâm của TƯ đảng và Quân đội về việc mở đường vận tải cơ giới
3. Triển khai xây dựng đường cơ giới trên đất bạn Lào
4. Khảo sát đường cơ giới 128
5. Khảo sát thiết kế trục ngang vượt khẩu: Đường 20 Quyết thắng

II. Thành lập đội Khảo sát Công binh trực thuộc Bộ Tham mưu BTL 559,
 tiền thân của Viện KSTK Binh đoàn 12 .

Chương 2:.

**THỰC HIỆN CHỦ TRƯỞNG TÍCH CỰC MỞ ĐƯỜNG CƠ GIỚI, TIẾP TỤC KSTK CÁC
 TRỤC DỌC XUỐNG PHÍA NAM, MỘT SỐ ĐƯỜNG NGANG, ĐƯỜNG PHỤC VỤ
 CHIẾN DỊCH**

A. Cầu đường Trường Sơn đầu năm 1966

B. Khảo sát thiết kế mở thêm nhiều tuyến đường trên khắp chiến trường Trường Sơn, đối phó với các thủ đoạn đánh phá ngăn chặn của địch

I. Khảo sát mở thêm đường mới, củng cố các trục dọc

1. Khảo sát mở đường 35
2. Khảo sát đường 128 kéo dài Sê Kông đến Se Rê Pốc
3. Khảo sát đường 128B

II. Từ trục dọc 128 đến các trục ngang sang chiến trường

1. Khảo sát đường B45, trục ngang sang chiến trường Trị Thiên
2. Khảo sát trục ngang B46 sang chiến trường Tây Nguyên
3. Khảo sát đường ootoo vùng Hạ Lào

III. Khảo sát đường phục vụ các chiến dịch

1. Khảo sát đường B70, B71 sang Tây Trị Thiên
2. Khảo sát đường B45 kéo dài, đường B72, B73

IV. Đăng ký lại để nâng cấp các tuyến đường đã có.V. Khảo sát mở các đường tránh trọng điểm

1. Các đường tránh bắc đường số 9
2. Khảo sát tuyến hỗ trợ đường 9
3. Khảo sát các tuyến tránh 20B, cầu cáp Ta Lê đường 20 Quyết thắng
4. Các tuyến tránh khu vực BT 35
5. Khảo sát tuyến đường thô đường giao liên

Chương 3:

**TIẾP TỤC Củng cố PHÁT TRIỂN MẠNG ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN,
 XÂY DỰNG ĐƯỜNG KÍN XE CHẠY BAN NGÀY**

I. Tiếp tục khảo sát thiết kế các tuyến đường tránh

1. Các đường tránh khu vực Seng Phan : Đường 95, 83
2. Khảo sát thiết kế các đường tránh trên đường 20: 20C, 20D, 20E, 20K

3. Khảo sát đường 50 và các đường tránh trên đường B46

II. Khảo sát các tuyến đường phục vụ chiến dịch

1. Khảo sát đường huyện 103, đường huyện 110 Lan Tôn-Khâm Đức
2. Khảo sát đoạn cuối Đường B46 đến Dờ Ru Doóc
3. Trình sát đường 14 từ Dờ Ru Doóc ra đăc Mỹ
4. Khảo sát đường 14 cũ, đường 14B, đường tránh Đắc Pét
5. Khảo sát các tuyến đường Tây Quảng Nam
6. Tiếp tục khảo sát đường Tây Thừa thiên
7. Khảo sát các tuyến đường phục vụ chiến dịch đường 9-Nam Lào
8. Khảo sát đường 29B
9. Mạng đường 15N phục vụ chiến dịch Quảng Trị

III. Tiếp tục khảo sát các trục dọc phía Tây, thị sát trục dọc B80 phía Đông Trường Sơn

1. Khảo sát đường 22, trục dọc thứ 2 trên hệ thống đường Trường Sơn
2. Khảo sát trục dọc 22B
3. Khảo sát khôi phục đường 23
- 4 Đường ngang 25 cơ động giữa 3 trục dọc 22, 23, 24
5. Thị sát trục dọc B80 phía đông Trường Sơn

IV. Khảo sát đường kín trục dọc xuyên suốt nam bắc Trường Sơn, quyết định thắng lợi cho vận tải chiến lược

1. Khảo sát đường kín phía Bắc đường 9
2. Khảo sát đường kín phía Nam đường 9

V. Đại đội Khảo sát 1 Công binh

VI. Đường Sông trên Trường Sơn

Chương 4:

HOÀN CHỈNH HỆ THỐNG ĐƯỜNG TRƯỜNG SƠN, KSTK XÂY DỰNG CƠ BẢN TUYẾN PHÍA ĐÔNG, CẢI TẠO TUYẾN PHÍA TÂY, PHỤC VỤ CUỘC TỔNG TIẾN CÔNG MÙA XUÂN NĂM 1975 THỐNG NHẤT ĐẤT NƯỚC

I. Tổ chức lực lượng KSTK đảm bảo nhiệm vụ XD CB đường Trường Sơn

1. Tiểu đoàn Khảo sát 976
2. Phòng Thiết kế

II. Triển khai Khảo sát thiết kế

Công tác thị sát tuyến đường

Công tác Khảo sát thiết kế kỹ thuật

Phòng Thiết kế

III. Phục vụ chiến dịch Xuân 1975

Kết cho Phần I

PHẦN II**VIỆN KSTK TRONG GIAI ĐOẠN XÂY DỰNG VÀ BẢO VỆ TỔ QUỐC
(1975 - 1985)****Chương I:****NHIỆM VỤ ĐƠN VỊ KSTK TRƯỜNG SƠN TRONG THỜI KỲ CÓ CHIẾN SỰ BIÊN
GIỚI TÂY NAM VÀ BIÊN GIỚI PHÍA BẮC****A. Triển khai nhiệm vụ thị sát và khảo sát đường biên giới Tây Nam Tổ chức
đơn vị KSTK giai đoạn 1976-1979****I. Viện Thiết kế Tổng cục XDKT Bộ QP**

1. Phòng Thiết kế Cầu đường thuộc Viện thiết kế Bộ Quốc phòng
2. Tiểu đoàn Khảo sát 976
3. Kết quả KSTK cầu đường đã đạt được năm 1976

II. Phân viện KSTK trực thuộc Cục Cầu đường TCXDKT**III. Viện Thiết kế Tổng hợp trực thuộc TC XDKT**

1. Cơ cấu tổ chức Viện Thiết kế Tổng hợp (1977) Chỉ
huy Viện
 - 1.1. Tổ chức các phòng nghiệp vụ kỹ thuật
 - 1.2. Tổ chức các Ban
 - 1.3. Tổ chức các Đội
 - 1.4. Các Tiểu đoàn trực thuộc Tiểu
đoàn 976 Khảo sát
 - a. Tiểu đoàn 978 khoan địa chất
 - b. Tiểu đoàn 878 huấn luyện

Vật tư trang thiết bị

Tổ chức Đảng

Kết quả công tác KSTK năm 1977

Củng cố sự lãnh đạo

của Đảng ủy, Chỉ huy Viện

Củng cố đơn vị tương xứng với tên gọi

Viện Thiết kế Tổng hợp

2. Xây dựng đoàn TNCS HCM
3. Kết quả công tác đạt được năm 1978
4. Giá trị công tác khảo sát thiết kế năm 1978
5. Viện Khảo sát thiết kế Tổng cục Xây dựng kinh tế
6. Viện Khảo sát thiết kế Binh đoàn 12
7. **Điểm lại những thành tích công tác KSTK chính trong thời kỳ
chiến tranh biên**

Khảo sát thiết kế bước 1 thông xe đường 279, phục vụ sẵn sàng chiến đấu

Khảo sát thiết kế sơ bộ, KSTK Kỹ thuật đường Trường Sơn

KSTK khôi phục, cải tạo đường biên giới VN- Lào

KSTK đường giúp bạn Lào và Căm pu chia

KSTK cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 9 địa phận VN

Khảo sát thiết kế các công trình tự tìm kiếm khác
 Khảo sát tuyến đường ra biển Cồn Thoi, Cồn Thủ, Cồn Đen cửa biển Ba Lạt tỉnh
 Thái Bình
 KSTK đường Lý Hòa Xuân Sơn

Chương II.

ỔN ĐỊNH BIÊN CHẾ TỔ CHỨC, XÂY DỰNG ĐƠN VỊ VỮNG MẠNH, HOÀN THÀNH XUẤT SẮC NHIỆM VỤ TRÊN GIAO (1980-1985)

I . Viện Khảo sát thiết kế trực thuộc Binh đoàn 12

II. Lãnh đạo thực hiện nhiệm vụ trung tâm

Công tác Đảng công tác chính trị

Nhiệm vụ huấn luyện xây dựng chính quy sẵn sàng chiến đấu,
 đảm bảo hoàn thành nhiệm vụ chuyên môn

Về công tác đảm bảo vật chất

Về lãnh đạo đời sống tinh thần

III. Kết quả KSTK năm 1980-1981

IV. Thực hiện nhiệm vụ theo phương thức hạch toán kinh doanh giai đoạn 1982-1985

1. Ổn định nơi đóng quân
2. Biên chế năm 1982
3. Biên chế bỏ cấp D, tổ chức thành đội, 1 thí điểm về biên chế
4. Giá trị sản lượng năm 1983
5. Tổ chức đơn vị năm 1985
6. Tổng hợp kết quả sản xuất kinh doanh chủ yếu
7. Kết cho Phần II

Mục lục

PHẦN III

VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ TRONG THỜI KỲ ĐỔI MỚI (1986 – 2010)

CHƯƠNG I

VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ NHỮNG NĂM ĐẦU CHUYỂN ĐỔI CƠ CHẾ (1986 - 1995)

A. Thời kỳ đầu tiên bước vào cơ chế đổi mới (1986 - 1988)

1. Đại hội Đảng bộ nhiệm kỳ 1986 – 1987
2. Tổ chức biên chế năm 1986
3. Kết quả thực hiện nhiệm vụ năm 1986
4. Công tác bảo đảm đời sống vật chất:

B. Thời kỳ tổ chức kinh doanh tổng hợp (1988 - 1992):

- * Biện pháp sản xuất kinh doanh trong thời kỳ khó khăn ban đầu
- * Tổ chức nhiệm vụ sản xuất kinh doanh

I. Công tác Khảo sát thiết kế

1. Khảo sát thiết kế Đường 279
2. Khảo sát thiết kế Đường Thanh Thuỷ – Hà Giang
3. Khảo sát thiết kế đường ven sông rạch tỉnh Trà Vinh
4. Khảo sát thiết kế cải tạo nâng cấp Quốc lộ 51
5. Khảo sát thiết kế đường Cao Bằng - Trùng Khánh
6. Dự án khoan thăm dò khai thác vàng
7. Khoan cọc cát đầm Vân Trì
8. Khảo sát thiết kế đường cấp huyện ở Thanh Hoá

II. Thi công xây lắp các công trình xây dựng

1. Thi công nghĩa trang đôi A1
2. Thi công nghĩa trang đôi Độc Lập
3. Thi công nghĩa trang Côn Đảo
4. Thi công nhà và đường nội bộ khu nghĩa trang Côn Đảo
5. Thi công Đường 279
6. Thi công Đường cửa khẩu Thanh Thuỷ – Hà Giang
7. Thi công đường khu vực tỉnh Trà Vinh
8. Thi công cải tạo nâng cấp Quốc lộ 51
9. Thi công đường đầu cầu Mỹ Thuận
10. Thi công cầu trên Quốc lộ 2 thuộc thị xã Hà Giang
11. Thi công đường cao tốc Bắc Thăng Long- Nội Bài
12. Thi công cầu Phiền Giản
13. Thi công đường Đồng Đăng – Mèo Vạc
14. Khoan cọc nhồi Tam Đảo

III. Giá trị tổng sản lượng 3 năm 1990 - 1992

- Giá trị tổng sản lượng 1990 - 1991
- Giá trị tổng sản lượng 1992

IV. Công tác Đảng, công tác chính trị

C. THỜI KỲ 1993 – 1995

CÔNG TY TƯ VẤN VÀ KHẢO SÁT THIẾT KẾ XÂY DỰNG

- I. Các công trình triển khai trong thời kỳ
- II. Mua sắm và đổi mới trang thiết bị
- III. Giá trị tổng sản lượng
- IV. Công tác Đảng, công tác chính trị
 1. Đại hội Đảng bộ lần thứ V.
 2. Công tác Đảng công tác chính trị
 3. Công tác học tập nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ
- V. Biện pháp quản lý sản xuất

CHƯƠNG II:

VIỆN KHẢO SÁT THIẾT KẾ – CÔNG TY TƯ VẤN VÀ KHẢO SÁT THIẾT KẾ XÂY DỰNG TRƯỜNG SƠN

PHÁT TRIỂN MẠNH MẼ TRONG THỜI KỲ ĐỔI MỚI 1996 - 2010

A. THỜI KỲ NĂM 1996 – 2000

- I. Các diễn biến chính của đơn vị trong kỳ
 1. Thay đổi vị trí lãnh đạo
 2. Các Đại hội Đảng trong kỳ
- II. Các công trình đã thực hiện
 - II.1/ Công tác khảo sát thiết kế
 1. Lập dự án nghiên cứu khả thi công trình đèo Bắc Nam
 2. Lập dự án nghiên cứu khả thi Đường 279 đoạn Than Uyên – Pa Uôn
 3. Lập dự án nghiên cứu khả thi đèo Hà Nội - Điện Biên
 4. Lập dự án nghiên cứu khả thi Đường Trường Sơn Công nghiệp hoá
 5. Lập dự án nghiên cứu khả thi đường Lai Châu – Mường Tè
 - II.2/ Thi công xây lắp
 - II.3/ Giá trị sản lượng trong kỳ
- III. Công tác đảm bảo chất lượng công trình
- III. Những bài học kinh nghiệm

B. THỜI KỲ 2000 – 2005

ĐỔI MỚI TRANG THIẾT BỊ, ÁP DỤNG CÔNG NGHỆ MỚI TRONG KHẢO SÁT THIẾT KẾ

- I. Quyết tâm của đại hội Đảng bộ
- II. Các công trình đã thực hiện
 - II.1. Công tác khảo sát thiết kế
 - a/ Lập dự án đầu tư xây dựng
 - a.1 Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 3 Hà Nội – Bồ Đâu, Thái Nguyên
 - a.2 Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 3 đoạn Bồ Đâu – Thủy Khẩu
 - a.3 Dự án đầu tư xây dựng đường Cam Lộ - Nam Đông – Tuý Loan
 - a.4 Dự án đầu tư xây dựng đường Pa Tần – Mường Tè
 - a.5. Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng
 - a.6 Dự án đầu tư xây dựng đường Côn Đảo, tỉnh Kiên Giang
 - a.7 Dự án đầu tư đường Sơn Đông
 - a.8. Lập đề xuất đầu tư xây dựng đường Tuần tra biên giới tỉnh Nghệ An

b/ Khảo sát thiết kế kỹ thuật:

- b.1 Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường Hồ Chí Minh
- b.2 Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường phục vụ thi công đường Hồ Chí Minh
- b.3 Khảo sát thiết kế kỹ thuật Quốc lộ 279
- b.4 Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường tránh thành phố Vinh, Nghệ An
- b.5 Khảo sát thiết kế kỹ thuật Khu kinh tế Mường Chà Quân Khu 2
- b.6 Khảo sát thiết kế kỹ thuật các đoạn ngắn trên các tuyến đường
- b.7 Khảo sát thiết kế kỹ thuật đường Trường Sơn đông
- b.8 Khảo sát thiết kế kỹ thuật Cầu
- b.9 Khảo sát thiết kế kỹ thuật bản vẽ thi công đường phục vụ nhà máy thủy điện Sơn La
- b.10 Khảo sát thiết kế kỹ thuật cao tốc Trung Lương – Tân Tạo – Chợ Đệm
 - c/ Công tác thẩm định hồ sơ Khảo sát thiết kế
 - d/ Thi công xây lắp

IV. Giá trị tổng sản lượng

C. THỜI KỲ 2005 – 2010

ĐỔI MỚI TRANG THIẾT BỊ, ÁP DỤNG KHOA HỌC CÔNG NGHỆ TIẾN TIẾN NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG ĐẨY MẠNH TIẾN ĐỘ KHẢO SÁT THIẾT KẾ.

I. Đại hội Đảng bộ nhiệm kỳ X, XI của Viện

A/ Tổ chức các cơ quan Viện

1. Chỉ huy Viện
2. Tổ chức phòng và chi nhánh
3. Tổ chức các ban
4. Tổ chức các Đội

B/ Tổ chức Đảng

II. Các công trình đã thực hiện được

- Khảo sát thiết kế
 1. Dự án đầu tư xây dựng đường Mường Tè – Pắc ma
 2. Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Nha Trang – Phan Thiết
 3. Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Nội Bài – Lao Cai

- Công tác thi công xây lắp

III. Tổng sản lượng đạt được qua một số năm:

IV. Đổi mới trang thiết bị và ứng dụng khoa học công nghệ vào công tác khảo sát thiết kế

1. Trang thiết bị đã đầu tư, đang sử dụng.
2. ứng dụng các tiến độ khoa học trong công tác khảo sát thiết kế.