

CÁC BỘ

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

THÔNG TƯ số 131-VP/PC ngày 27-4-1962 về việc bảo vệ trật tự an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Trong công cuộc công nghiệp hóa xã hội chủ nghĩa miền Bắc nước ta, vai trò và nhiệm vụ của ngành giao thông vận tải đường sắt ngày càng quan trọng trong việc phục vụ kịp thời nhu cầu ngày càng tăng của việc xây dựng sản xuất, phân phối và lưu thông hàng hóa, phát triển quan hệ kinh tế, văn hóa giữa nước ta với các nước trong phe xã hội chủ nghĩa, phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân lao động và phục vụ sự nghiệp củng cố quốc phòng.

Ngành giao thông vận tải đường sắt là một ngành sử dụng các công cụ vận tải có tính chất nguy hiểm cao độ. Cho nên trạng thái của đường, cầu, cống và các công trình thiết bị khác phụ thuộc đường sắt đòi hỏi phải được bảo vệ tốt để đảm bảo vận tải đường sắt được an toàn tuyệt đối và liên tục.

Từ ngày hòa bình lập lại đến nay, trên cương vị chủ nhân đất nước, các cơ quan, xí nghiệp, công trường, nông trường, hợp tác xã và nhân dân đã tích cực tham gia vào việc khôi phục, xây dựng và bảo vệ đường sắt. Tuy nhiên, việc bảo vệ đường sắt hiện nay cũng còn nhiều hiện tượng thiếu sót đã gây khó khăn, cản trở cho việc chạy tàu, như:

— Đào ao, rãnh, hầm, thủng đấu, hạp chợ gần nền đường sắt.

— Kéo gỗ, đẩy xe bò, hoặc cho xe ô tô vận tải chạy băng qua đường sắt nơi không có ray hộ bánh, nơi không có đường ngang; lao gỗ, bắn đá từ đồi cao xuống đường sắt làm hỏng ray, hỏng tà vẹt, hư hại nền đường;

— Làm nhà, dựng quán hàng, làm kho chứa hàng sát đường sắt, dưới giằng điện thoại, điện báo; để tranh, tre, nứa, lá cọ, dâm bào, mùn cưa và các vật liệu khác dưới gầm cầu, có trường hợp còn thối nẫu dưới gầm cầu;

— Có cơ quan mắc giằng điện ngang qua đường giằng điện thoại, điện báo của đường sắt, hoặc dùng cột điện thoại, điện báo của đường sắt để mắc giằng mà không có sự thỏa thuận của Tổng cục đường sắt, hơn nữa mắc giằng không đúng yêu cầu kỹ thuật gây tạp âm, cản trở làm trở ngại đến việc chỉ đạo chạy tàu của đường sắt.

— Có nơi nhân dân cày cuốc, đào xới, trồng trọt sát chân nền đường làm hỏng chân nền đường, làm hỏng ụ bảo vệ cột điện thoại, điện báo, làm hư hỏng miệng cống v.v...

— Có nơi nhân dân thả hoặc dắt trâu, bò ăn cỏ trên nền đường sắt gây cản trở cho việc chạy tàu.

— Còn nhiều trường hợp ngồi chơi, đi chơi, nằm chơi trên đường sắt hoặc trên mố, trụ cầu.

Những hiện tượng thiếu sót trên đây đã có những trường hợp gây ra tai nạn, cản trở giao thông vận tải, làm thiệt hại đến tài sản Nhà nước, tài sản và tính mệnh của nhân dân.

Để việc chạy tàu được an toàn, đề phòng được tai nạn, ngăn chặn được mọi trở ngại cho giao thông vận tải;

Trong khi chờ đợi Nhà nước ban hành luật về phạm vi giới hạn của đường sắt,

Bộ Giao thông Vận tải tạm thời quy định như sau:

1. Không ai được xâm phạm đến đường sắt, cầu cống, giằng và cột điện thoại, điện báo, các công trình, thiết bị phụ thuộc đường sắt và các vật liệu dự trữ dọc đường sắt để phục vụ giao thông vận tải đường sắt.

2. Đất đai đã được Nhà nước giao cho ngành đường sắt dùng vào việc xây dựng nhà cửa, đường, kho, bãi hàng, cầu, cống và các công trình thiết bị khác phục vụ giao thông vận tải đường sắt, Tổng cục đường sắt đã cắm bằng hay mốc phân giới thì không ai được xâm lấn hoặc tự động sử dụng.

3. Các cơ quan, xí nghiệp muốn mắc giằng điện lực, phát thanh, điện thoại, điện báo vượt chéo hoặc song song gần với giằng điện thoại, điện báo của đường sắt hay dùng cột điện thoại, điện báo của đường sắt để mắc giằng điện của cơ quan mình thì phải bàn bạc và được sự thỏa thuận của Tổng cục đường sắt mới được tiến hành.

Đối với những giằng điện lực, phát thanh, điện thoại, điện báo của các cơ quan, xí nghiệp xây dựng trước ngày ban hành thông tư này mà hiện nay có làm trở ngại đến việc chỉ huy chạy tàu của đường sắt, thì Tổng cục đường sắt bàn bạc với cơ quan, xí nghiệp đó để cùng nhau thống nhất kế hoạch và biện pháp sửa chữa lại trong một thời hạn nhất định.

4. Các kho chứa vũ khí, chất nổ, chất độc, chất dễ cháy phải được xây dựng cách xa đường sắt để tránh gây nguy hiểm và thiệt hại.

5. Các lò vôi, lò gạch ngói, lò than hoặc bất kỳ một công trình nào cũng phải xây dựng cách xa đường sắt để tránh gây hư hại đến nền đường, rãnh đường và các trở ngại khác cho giao thông vận tải.

6. Việc cày cuốc và trồng trọt hoa màu của nhân dân không được xâm lấn vào chân nền đường, chân các công trình, thiết bị, chân ụ quây gia cố của cột tín hiệu, cột giằng điện thoại, điện báo của đường sắt.

7. Ở những nơi không có đường bộ, sự đi lại của nhân dân nhất thiết phải đi theo lề đường sắt, và khi đi lại phải hết sức thận trọng, phải tìm mọi cách tránh tàu từ lúc tàu còn ở xa để tránh gây tai nạn hoặc gây trở ngại cho việc chạy tàu.

8. Ở những nơi gần đường sắt tập trung dân cư đông đúc cần phải đi qua đường sắt luôn, thì Tổng cục đường sắt phải quy định địa điểm qua đường

sắt nhất định. Mọi người khi qua đường sắt phải đi vào những địa điểm do Tổng cục đường sắt đã quy định.

9. Việc đi lại của khách bộ hành hay việc kéo gỗ hoặc cho xe ô-tô, xe bò và các loại xe khác đi qua đường ngang có công chắn hay không có công chắn cũng đều phải triệt để tôn trọng thể lệ qua đường ngang và phải theo đúng sự hướng dẫn của nhân viên gác công chắn (nếu có) của đường sắt.

10. Muốn di chuyển những vật nặng qua đường ngang phải dùng đến nhiều người, thì trước khi di chuyển phải báo với ga sở tại gần nhất và phải được sự đồng ý của trưởng ga.

11. Khách bộ hành và các loại xe qua lại trên cầu chung đều phải triệt để tôn trọng những qui định về cầu chung và phải theo đúng sự hướng dẫn của nhân viên gác cầu của đường sắt.

12. Thuyền, bè, ca-nô, tàu thủy, sà lan phải đậu cách xa các chân mố, trụ cầu.

Trường hợp thuyền, bè bị trôi vướng phải chân cầu thì chủ thuyền, bè phải lập tức tìm mọi cách gỡ cho thuyền, bè khỏi vướng vào chân mố, trụ cầu, làm hư hại cầu.

Nếu trên thuyền, bè không có người thì nhân viên bảo quản cầu có quyền dùng mọi biện pháp giải quyết để bảo vệ cầu.

13. Để đảm bảo không làm ảnh hưởng đến giây điện thoại, điện báo và đảm bảo cho tài xế khi tàu chạy cách xa cột tín hiệu vào ga 500m và cách xa cột hiệu báo trước 800m có thể trông thấy tín hiệu của cột hiệu báo hiệu cũng như để trưởng ga nhìn ra có thể kiểm tra được trạng thái của cột hiệu, các cây cao ngọn không được trồng dưới hoặc gần cột, giây tín hiệu và cột, giây điện thoại, điện báo. Những cây cao ngọn đã trồng trước ngày ban hành thông tư này thì cơ quan đường sắt giúp đỡ, hướng dẫn chủ có cây chặt cành, phát ngọn về bảo đảm tầm nhìn cho việc điều khiển tàu vào ga.

14. Cấm mọi người làm những việc sau đây:

— Ngồi, nằm hoặc đi lại trên đường sắt bất luận ban ngày hay ban đêm.

— Phơi rơm rạ, đồ rác, đặt chướng ngại vật trên đường sắt, lên ghi, lên giây của cột hiệu.

— Đào cống, rãnh xuyên qua đường sắt, đào ao hồ gần đường sắt.

— Xê dịch và làm sai lệch các vị trí tín hiệu, thiết bị của đường sắt đặt dọc theo đường sắt.

— Kéo gỗ, cho các loại xe ô tô, xe bò chạy băng qua đường sắt nơi không có ray hộ bánh.

— Lăn đá, lao gỗ từ đồi cao xuống đường sắt.

— Thả hoặc dắt trâu, bò hoặc các gia súc khác ăn cỏ hay đi qua lại trong phạm vi nhà ga, trên mái nền đường dọc theo đường sắt.

— Lắp các miệng cống của đường sắt, đắp quây trước miệng cống hoặc cạy đá ở miệng cống của đường sắt.

— Ngồi chơi, hay leo trèo ở vai cầu, mố, trụ cầu, dầm cầu, trừ những nhân viên của đường sắt làm nhiệm vụ sửa chữa, bảo quản cầu.

— Cột thuyền, bè vào chân cầu,

— Thổi nấu, đốt lửa, làm nhà hoặc xếp các vật liệu, các chất dễ cháy ở dưới gầm cầu.

— Vứt hay mắc lên giây, cột điện thoại, điện báo của đường sắt bất cứ một vật gì.

— Leo trèo lên cột điện thoại, điện báo, cột hiệu, trừ những nhân viên của đường sắt làm nhiệm vụ sửa chữa, bảo quản điện thoại, điện báo và cột điện.

15. Cá nhân hay tổ chức có thành tích trong việc bảo vệ đường sắt, chống được tai nạn chạy tàu hay phát hiện được những phần tử có hành động phá hoại đường sắt, đều được Bộ Giao thông Vận tải xét khen thưởng hoặc đề nghị lên Chính phủ khen thưởng.

Những hành động vi phạm đến những quy định trong thông tư này sẽ bị trừng phạt theo pháp luật của Nhà nước.

16. Thông tư này thi hành kể từ ngày 1 tháng năm 1962. Các quy định từ trước trái với thông tư này đều bãi bỏ.

Đề nghị Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố phổ biến sâu rộng thông tư này cho tất cả các cơ quan, đoàn thể, xí nghiệp, công trường, nông trường và nhân dân.

Tổng cục đường sắt có nhiệm vụ phối hợp và giúp đỡ các Ủy ban hành chính các địa phương trong công tác phổ biến thông tư này.

Trong quá trình thi hành, nếu có gặp khó khăn gì, đề nghị các Ủy ban hành chính và Tổng cục đường sắt phản ánh cho Bộ Giao thông Vận tải biết để có kế hoạch giải quyết.

Hà nội, ngày 27 tháng 4 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thứ trưởng

DUY BẠCH LIÊN

THÔNG TƯ số 137-TT/PC ngày 2-5-1962 quy định việc đánh dấu các hệ thống ống trên tàu thủy.

Trên các tàu thủy có nhiều hệ thống ống để dẫn các chất lỏng (dầu, nước ngọt, nước biển), chất khí và hơi nước để chạy máy móc và phục vụ cho sinh hoạt của thuyền viên và hành khách. Các ống đã nhiều lại đặt gần nhau, xen kẽ, chằng chịt với nhau nên cần phải có dấu hiệu phân biệt riêng cho từng loại để tránh sự nhầm lẫn trong khi sử dụng.

Dấu hiệu các loại ống trong các tàu của ta hiện nay không được thống nhất vì tàu của ta nhập của nhiều nước khác nhau. Nay cần thống nhất dấu hiệu. Thống nhất dấu hiệu như vậy có lợi là thủy