

Cán bộ, công nhân, nhân viên khi đi công tác, nằm bệnh viện trong nước và ngoài nước, trước có thuê nhà nhưng khi đi đã nhường lại cho người khác hoặc đã trả lại mà vẫn khai với cơ quan là còn thuê, v.v...

Đối với những trường hợp trên đây, cán bộ, công nhân, nhân viên phải hoàn lại công quỹ số tiền đã lĩnh kể từ khi lĩnh sai nguyên tắc đã quy định để cho việc cấp tiền ra ăn, ở ngoài có tác dụng thực tế và để cao tinh thần trách nhiệm của cán bộ công nhân, nhân viên trong việc thi hành chế độ tài chính.

Vấn đề nhà ở và nơi làm việc ở Hà nội trước đây, hiện nay và sau này còn gặp nhiều khó khăn. Khoản tiền trợ cấp ra ăn, ở ngoài cơ quan là một biện pháp tạm thời, đề nghị các Bộ, các cơ quan trung ương và Hà nội nghiên cứu thông tư 31-CB/6 ngày 1-10-1956 của Bộ Nội vụ và văn bản này để áp dụng được chặt chẽ.

Bắt đầu từ ngày ra văn bản này, xin hủy bỏ công văn số 5152-PQC ngày 6-12-1956 của Bộ Nội vụ.

Hà nội, ngày 3 tháng 10 năm 1957
T.L. Bộ trưởng Bộ Nội vụ
Phó Giám đốc Vụ Cán bộ
VŨ CÔNG-PHỤ

BỘ GIAO THÔNG BƯU ĐIỆN

NGHỊ ĐỊNH số 304 - ND ngày 2-10-1957 ban hành thể lệ quản lý đường ngang.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

Để bảo đảm giao thông an toàn ở những đường ngang ;
Căn cứ đề nghị của ông Chủ nhiệm Tổng cục Đường
sắt, và ông Giám đốc Nha Giao thông,

NGHỊ ĐỊNH:

Điều 1.— Nay ban hành thể lệ quản lý đường ngang.

Điều 2.— Đường ngang là những nơi mà đường sắt và đường bộ hay một đường sắt khác đi vượt qua nhau cùng một cao độ, hoặc đi dọc chung một tuyến trên một cầu chung, đường ngang ấy phải có những thiết bị sau đây :

— Trong lòng đường sắt có ray hồ bánh bắt song hành với ray chính.

— Hai bên ngoài ray chính và giữa hai ray hồ bánh có rải đá hoặc lát ván ngang bằng với mặt ray.

Điều 3.— Ở những đường ngang thường xe có động cơ qua lại phải có biển báo trước đặt ở trên đường sắt và đường bộ theo như đã quy định trong quy trình quản lý kỹ thuật của Đường sắt.

Điều 4.— Tuyệt đối cấm các loại xe cộ đi ngang qua đường sắt ở những nơi không có thiết bị như đã quy định ở điều 2.

Điều 5.— Muốn lập một đường ngang, phải có nghị định của ông Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện cho phép theo đề nghị của ông Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt và ông Giám đốc Nha Giao thông.

Điều 6.— Các đường ngang chia làm hai loại :

— Loại A gồm những đường ngang không cần phải có những thể lệ đặc biệt để đảm bảo an ninh qua lại.

— Loại B gồm những đường ngang cần phải có những thể lệ đặc biệt để đảm bảo an ninh qua lại.

Những quy cách về thiết bị và quy tắc phân loại đường ngang do ông Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt đề nghị được ông Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện duyệt đề thi hành.

Điều 7.— Ở những đường ngang loại A, không bố trí người gác; Những người sử dụng đường ngang phải chấp hành đúng luật lệ đi đường hiện hành, nếu đề xảy ra tai nạn, người sử dụng đường ngang hoàn toàn chịu trách nhiệm.

Điều 8.— a) Ở những đường ngang loại B, có bố trí người gác cả ngày lẫn đêm.

b) Những thiết bị để bảo đảm an ninh gồm có :

— Về đường bộ, ở hai bên đường ngang có thiết bị chặn đường, đặt ngang đường bộ và có biển tín hiệu màu đỏ đặt giữa đường bộ bắt xe cộ dừng lại, ban đêm có thắp đèn tín hiệu màu đỏ hoặc kính phản ánh màu đỏ thay cho biển tín hiệu.

— Về đường sắt, ở hai bên đường ngang có cột tín hiệu màu đỏ hoặc biển tín hiệu màu đỏ bắt xe lửa dừng lại, ban đêm có thắp đèn tín hiệu màu đỏ thay cho cột tín hiệu màu đỏ.

c) Thể lệ áp dụng để đảm bảo an ninh như sau :

— Khi để cho người và xe cộ đi qua đường ngang, tín hiệu đường sắt phải có tác dụng bắt xe lửa dừng lại ở ngoài đường ngang.

— Khi để cho xe lửa đi qua đường ngang, thiết bị chặn đường và tín hiệu đường bộ phải có

tác dụng bắt xe cộ đứng lại ở ngoài thiết bị chặn đường.

— Tuyệt đối không được để tín hiệu đường bộ và tín hiệu đường sắt cùng một lúc có tác dụng cho hai loại xe cùng qua đường ngang.

Điều 9. — Tuyệt đối cấm nhân dân và những người sử dụng đường bộ làm cản trở công việc của người gác đường ngang, tụ họp hoặc dừng lại trong phạm vi đường ngang và không được tự động sử dụng những thiết bị và tín hiệu đường ngang.

Điều 10. — Trên các cầu chung đã được quy định là đường ngang thì những đàn súc vật, xe cút kít, xe xích lô, xe ba gác, xe bò, xe ngựa, xe ô-tô chỉ có thể mỗi lần đi theo một chiều theo sự điều khiển của người gác cầu, trừ trường hợp có thể lệ riêng ấn định trong nghị định thành lập cầu chung. Những xe cộ mà trọng lượng tổng cộng (trọng lượng xe không và trọng tải) to hơn trọng lượng được phép qua cầu chung thì không được chạy qua cầu, trừ trường hợp có giấy phép do ông Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt cấp.

Điều 11. — Nhân dân sử dụng cầu chung đã được quy định là đường ngang (những người bộ hành, lái xe, người dắt súc vật) phải tuân theo hiệu lệnh của người gác cầu.

Điều 12. — Đối với các cầu chung có nhịp cầu quay để cho tàu, ca-nô, thuyền đi lại trên sông được dễ dàng, việc qua lại trên cầu bắt buộc phải tuân theo những thể lệ sau đây :

a) Khi nhịp cầu quay chưa trở lại và chưa được ấn định ở vị trí bảo đảm giao thông trên cầu, thiết bị chặn đường ở hai đầu cầu và các tín hiệu đường bộ, đường sắt phải có tác dụng bắt buộc dừng xe lửa, các xe khác và nhân dân sử dụng đường bộ phải đứng lại ở ngoài phạm vi cầu chung.

b) Việc mở nhịp cầu quay cho giao thông đường thủy chỉ có thể làm vào những giờ đã ấn định trong một quy định của Tổng cục Đường sắt, niêm yết hai bên đầu cầu.

— Trong bất cứ trường hợp nào, giao thông đường sắt trên cầu phải được lập lại 20 phút trước giờ xe lửa qua, theo bản giờ tàu hiện hành.

— Những tàu thủy, ca-nô và thuyền muốn xin mở dịp cầu quay phải bỏ neo để đứng lại cách cầu 100 mét, kéo còi hoặc ra hiệu xin mở cầu và chỉ được tiến lên để qua cầu khi người phụ trách mở cầu ra hiệu lệnh cho qua cầu.

— Những hoa tiêu tàu thủy, ca-nô phải tuyệt đối tuân theo hiệu lệnh của người phụ trách mở cầu.

Điều 13. — Đối với những đường ngang loại B, những biện pháp chi tiết để thi hành thể lệ an ninh ấn định trong nghị định này hay trong nghị định thành lập đường ngang, phải do ông Chủ nhiệm Tổng cục Đường sắt quy định được ông Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện thông qua. Quy định này phải được niêm yết ở hai đầu cầu và ở đường ngang.

Điều 14. — Tùy theo trường hợp nặng nhẹ, người vi phạm sẽ bị :

— Phê bình, cảnh cáo,

— Bồi thường thiệt hại nếu đã gây ra thiệt hại cho nhân dân hoặc cho Nhà nước.

Nếu vi phạm gây ra tai nạn, làm thiệt hại đến tài sản của Nhà nước, tính mệnh và tài sản của nhân dân, can phạm bị truy tố trước tòa án và trừng trị theo hình luật chung.

Điều 15. — Các ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông và Bưu điện, ông Chủ nhiệm Tổng cục đường sắt, ông Giám đốc Nha Giao thông, ông Giám đốc Cục Vận tải đường thủy chiếu nghị định thi hành.

Hà nội, ngày 2 tháng 10 năm 1957

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện

Thủ trưởng

NGUYỄN HỮU MAI

NGHỊ ĐỊNH số 307-NĐ ngày 2-10-1957
đặt thêm nhiệm vụ ngoại dịch cho Ty
Bưu điện Hải ninh (Việt nam) với Bưu
cục Tung Hinh (Trung quốc).

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VÀ BƯU ĐIỆN

Căn cứ hiệp định Bưu chính Việt — Trung ngày 24 tháng 12 năm 1954 ;

Căn cứ sự thỏa thuận giữa Bộ Giao thông và Bưu điện nước Việt nam dân chủ cộng hòa và Bộ Bưu điện nước Cộng hòa nhân dân Trung hoa về việc quy định thêm Bưu cục ngoại dịch Hải ninh (Việt nam) và Tung Hinh (Trung quốc),

NGHỊ ĐỊNH :

Điều 1. — Nay thêm nhiệm vụ ngoại dịch cho Ty Bưu điện Hải ninh để trao đổi túi gửi thư tin thường và bảo đảm với bưu cục Tung Hinh (Trung quốc).

Điều 2. — Việc trao đổi túi gửi thư giữa hai bưu cục Hải ninh và Tung Hinh bắt đầu từ ngày 4 tháng 10 năm 1957.