

như thế nào...) và sau khi trồng cây xong, phải tổ chức việc chăm nom vun tưới cho thật chu đáo để bảo đảm cây sống, tránh trồng đi trồng lại gây lãng phí công sức nhân dân.

3. Trong quy hoạch trồng cây gây rừng ở các địa phương, cần đặc biệt chú ý đến việc trồng cây ở các nghĩa trang, liệt sĩ, nhất là các nghĩa trang dọc đường cái lớn, đường tàu hỏa, các nghĩa trang gần thị trấn, thị xã, thành phố, vùng giới tuyến tạm thời, vùng đồng bào công giáo, nơi có đồng người qua lại v.v...

4. Việc trồng cây ở các nghĩa trang liệt sĩ, chủ yếu là do địa phương đảm nhiệm dưới sự lãnh đạo của Đảng bộ và chính quyền xã, Ty, và Phòng Lâm nghiệp căn cứ vào khả năng cây, có nhiệm vụ cung cấp một phần cho việc trồng cây ở các nghĩa trang gần vườn ươm hoặc trạm trồng rừng do Ty, Phòng Lâm nghiệp quản lý, ngoài ra còn phối hợp với Ủy ban hành chính huyện, xã vận động nhân dân chọn những loại cây thích hợp, trong các vườn ươm của hợp tác xã để đóng góp, phân phối, điều chỉnh đủ số cây cần thiết để trồng hết các nghĩa trang trong toàn tỉnh.

5. Cần bố trí kế hoạch vận động nhân dân trồng theo hình thức lao động xã hội chủ nghĩa trong đợt phát động tết trồng cây năm 1962.

6. Trong khi tiến hành phát động, phải có sự phối hợp chặt chẽ giữa các ngành, các giới như các cơ quan kiến trúc, văn hóa, mặt trận, giáo dục, thanh niên, trường học... và cần dựa vào lực lượng học sinh, thanh niên và các cụ phụ lão để vận động thành phong trào tham gia việc trồng cây, tổ chức tu sửa và bảo quản lâu dài các nghĩa trang liệt sĩ.

7. Đối với các nghĩa trang liệt sĩ bị đổ vỡ, cần có kế hoạch tu sửa kịp thời: Những nghĩa trang nào đổ vỡ ít mà khả năng nhân dân có thể tu sửa được thì vận động nhân dân tu sửa cùng một lúc với việc phát động trồng cây và tổ chức bảo quản. Những nghĩa trang bị đổ vỡ nhiều, khả năng nhân dân không đủ sức tu sửa, thì một mặt Ủy ban vận động nhân dân góp phần tu sửa, một mặt trích kinh phí để hỗ trợ thêm. Nơi nào chưa có dự trù thì cần dự trù gấp trong ngân sách địa phương mình.

Riêng đối với các nghĩa trang ở địa điểm không thuận lợi (thường xuyên ngập nước, gần sân vận động hoặc nghĩa trang chỉ có vài, ba mộ v.v...) địa phương cần nghiên cứu cho di chuyển đi nơi khác, có thể tập trung thành nghĩa trang liên xã, nhưng cần phải cân nhắc kỹ trước khi tiến hành (khả năng vận động nhân dân, nguyên vật liệu, kinh phí cần thiết) và làm tốt công tác tư tưởng trong nhân dân, gia đình liệt sĩ. Sau khi di chuyển xong sẽ tiến hành trồng cây, xây đắp, tổ chức bảo quản như kế hoạch đã định.

Trên đây là một số điểm chính trong kế hoạch chung của cuộc phát động. Đề nghị các Ủy ban, các Sở, Ty Lâm nghiệp, Lâm trường nghiên cứu và tập trung chỉ đạo để tiến hành cho tốt.

Chúng ta cần nhận thức rằng, việc trồng cây, tu sửa và tổ chức bảo quản các nghĩa trang liệt sĩ,

làm cho các nghĩa trang liệt sĩ ngày càng trở nên trang nghiêm và kín khuất, không những thể hiện sự quan tâm của Đảng và Chính phủ đối với các liệt sĩ mà còn để bảo vệ những công trình văn hóa và di tích lịch sử, tiêu biểu cho truyền thống chiến đấu anh dũng của nhân dân ta. Cho nên, muốn làm tốt công tác này, phải giáo dục mọi người thấm nhuần sâu sắc ý thức trách nhiệm của mình đối với các liệt sĩ đã hy sinh anh dũng, vì sự nghiệp cách mạng, nâng cao hơn nữa lòng nhiệt tình sẵn có của nhân dân ta, trên cơ sở đó mà động viên nhân dân và cán bộ tham gia tích cực vào cuộc phát động trồng cây, tu sửa và tổ chức bảo quản nghĩa trang liệt sĩ cho tốt.

Cuối tháng 4 năm 1962 các địa phương hoàn thành xong công tác này và gửi báo cáo tổng kết về Bộ và Tổng cục.

Trong khi tiến hành, đề nghị các Ủy ban lưu ý động viên khen thưởng kịp thời những địa phương làm tốt và tuyên truyền phổ biến rộng rãi để khích lệ phong trào. Nếu địa phương nào có thành tích xuất sắc, Bộ và Tổng cục sẽ xét khen thưởng.

Hà nội, ngày 23 tháng 1 năm 1962

Chủ nhiệm  
Tổng cục Lâm nghiệp  
NGUYỄN TẠO

K.T. Bộ trưởng Bộ Nội vụ  
Thủ trưởng  
TÔ QUANG ĐẦU

## CÁC BỘ

### BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

#### QUYẾT ĐỊNH số 174-QĐ/VP ngày 31-1-1962

ban hành chế độ phòng, chống hỏa dưới tàu, sà lan chở dầu.

#### BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ theo tình hình và đặc điểm của việc vận tải dầu bằng đường thủy;

Đề đảm bảo an toàn cho thuyền viên và công nhân vận tải, cho tàu và sà lan, cho việc chuyên chở dầu,

#### QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. — Nay ban hành chế độ phòng, chống hỏa dưới tàu, sà lan chở dầu.

Điều 2. — Chế độ phòng, chống hỏa dưới tàu, sà lan chở dầu có hiệu lực ngay từ khi ban hành.

Điều 3. — Các ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông Vận tải, Cục trưởng Cục đường thủy, Giám đốc các Sở vận tải, Giám đốc quốc doanh vận tải sông và biển, Giám đốc các cảng, các ông Trưởng ty giao thông và các cán bộ các cấp thuộc Bộ Giao thông Vận tải căn cứ vào phạm vi trách nhiệm của mình thi hành quyết định này.

Hà nội ngày 31 tháng 1 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải  
Thủ trưởng

DUONG BẠCH LIEN



## Chế độ phòng, chống hỏa dưới các tàu, sà lan chở dầu

### CHƯƠNG I

#### TÍNH CHẤT VÀ ĐẶC ĐIỂM

— Bản thân tàu, sà lan chở dầu là những kho dầu nổi, lưu động bị lệ thuộc vào thiên tai, vào nhiều nguyên nhân khách quan khác để gây ra tai nạn, việc cách ly với chung quanh gặp nhiều trở ngại.

— Ngoài nhiệt độ của không khí, mỗi khi tàu vận động khối lượng dầu bên trong di động làm tăng thêm độ bốc hơi của dầu.

— Khi tàu lấy dầu hoặc bơm dầu lên bờ cũng như khi vận động, hơi dầu theo gió tràn lan ra chung quanh rất dễ bắt lửa.

— Một động tác thiếu ý thức của thủy thủ như quẹt diêm, bật lửa, vứt tàn thuốc, làm va chạm các vật sắt vào nhau xẹt ra tia lửa v.v... cũng gây nên hỏa hoạn được.

Bởi vậy nên đòi hỏi công tác phòng chống hỏa dưới các phương tiện chuyên chở dầu phải chủ động. Việc phân công trong công tác phòng chống hỏa phải có kế hoạch tỉ mỉ chi tiết cho từng thủy thủ. Công tác phòng chống hỏa phải thường xuyên, không được một giây phút sao nhãng. Yêu cầu mỗi thủy thủ trên các phương tiện chuyên chở dầu phải có tinh thần cảnh giác cao độ, chấp hành chế độ nghiêm khắc, động tác phải thành thạo nhanh chóng.

### CHƯƠNG II

#### TỔ CHỨC

Điều 1. — Tất cả thuyền trưởng, thuyền phó, sà lan trưởng, thủy thủ phải được huấn luyện về nguyên tắc phòng, chống hỏa, sử dụng các trang bị cứu hỏa, trước khi biên chế xuống làm công tác dưới tàu, sà lan chở dầu.

Điều 2. — Căn cứ vào nhân số được biên chế, thuyền trưởng, sà lan trưởng phân công cụ thể cho từng thủy thủ nhiệm vụ, vị trí, phương tiện sử dụng mỗi khi xảy ra hỏa hoạn.

Điều 3. — Dưới tàu, sà lan chở dầu, thuyền trưởng, sà lan trưởng phải đảm nhiệm chỉ huy, lãnh đạo công tác phòng, chống hỏa.

Điều 4. — Chỉ khi thuyền trưởng, sà lan trưởng vì công tác phải vắng mặt, lúc đó mới được giao lại cho thuyền phó — Tàu dầu đang vận động thì thuyền trưởng hoặc người có nhiệm vụ chính thức thay thuyền trưởng phải có mặt trên tàu.

Điều 5. — Thuyền trưởng, thuyền phó, sà lan trưởng phải am hiểu toàn bộ hệ thống dẫn dầu, hệ thống cứu hỏa và biết tường tận cách sử dụng và bảo quản các trang bị phòng, chống hỏa trên tàu, sà lan mình.

Điều 6. — Khi có thủy thủ mới được điều động về tàu, sà lan mình, thuyền trưởng, sà lan trưởng phải kiểm tra sự hiểu biết của người đó về nguyên tắc phòng, chống hỏa và huấn luyện cho họ cách sử dụng các trang bị trên tàu, sà lan mình.

Điều 7. — Chỉ khi thủy thủ thành thạo cách sử dụng các trang bị cứu hỏa trên tàu, sà lan trưởng mới giao nhiệm vụ công tác.

Điều 8. — Mỗi thủy thủ dưới tàu, sà lan chở dầu phải thuộc lòng nhiệm vụ được phân công và thành thạo cách sử dụng các trang bị phòng, chống hỏa.

Điều 9. — Mỗi khi một thủy thủ vắng mặt phải có người thay thế làm nhiệm vụ.

Điều 10. — Bảng phân công phòng, chống hỏa cho từng thủy thủ phải dán và bảo quản tốt ở chỗ thích hợp để mọi người dễ đọc.

Điều 11. — Chế độ thường trực phòng, chống hỏa phải thường xuyên liên tục.

### CHƯƠNG III

#### THIẾT BỊ PHÒNG CHỐNG HỎA

Điều 12. — Tất cả các tàu, sà lan chở dầu phải được trang bị đầy đủ phương tiện phòng chống hỏa bằng khí CO<sup>2</sup>, bình cứu hỏa bằng bột, hoặc lựu đạn chữa cháy.

Điều 13. — Ngoài các phương tiện trên, tàu, sà lan chở dầu còn phải trang bị các dụng cụ cứu hỏa khác như: hòm, xô đựng cát, xẻng xúc cát, chăn len dập lửa, v.v...

Điều 14. — Các bình chữa cháy phải đặt ở những nơi dễ lấy và thường xuyên được kiểm tra thay thế khi hết hạn.

Điều 15. — Thùng đựng cát không được xếp chồng các vật khác lên trên, cát trong thùng phải luôn luôn được khô.

Điều 16. — Xẻng xúc cát phải để sẵn bên cạnh thùng cát không được đem dùng vào việc khác.

Điều 17. — Vòi rồng của hệ thống chữa cháy bằng bột hóa học phải dài trên 40 thước. Phải cất trong hòm khô ráo, không được để thùng hoặc đem dùng vào việc khác.

Điều 18. — Nắp dẫy các hầm chứa dầu phải có thiết bị cách ly bằng đệm cao su để mỗi khi mở tránh va chạm vào mặt boong hoặc các vật khác bằng sắt để phát ra tia lửa.

Điều 19. — Thìa khóa vận các cửa nắp hầm bằng sắt phải làm bằng một thứ kim loại khác không phải là sắt, tốt nhất là làm bằng đồng.

Điều 20. — Chỗ tiếp nối giáp các ống dẫn dầu phải có dây chuyền bằng kim loại hàn nối từ đầu ống này sang đầu ống kia để đề phòng khi phát sinh ra tĩnh điện.

Điều 21. — Phòng ngủ, phòng làm việc, lối đi lại phải gọn gàng, ngoài lối đi chính còn phải có lối thoát khác để đề phòng tai nạn bất trắc.



Điều 22. — Tất cả tàu, sà lan chở dầu đều phải có thiết bị hệ thống thu lồi.

Điều 23. — Ống khói phải có màng lưới để lọc cho tàn lửa không bay ra ngoài được.

Điều 24. — Dây điện trên tàu, sà lan đều phải là loại dây đặc biệt (bọc chì), không được dùng dây nhựa trần.

Điều 25. — Bóng đèn trên tàu, sà lan đều phải có nắp che an toàn.

Điều 26. — Trừ vỏ thân tàu ra, các dụng cụ khác bằng sắt trên tàu, sà lan đều mỗi khi di chuyển phải bọc nhựa, cao su...

Điều 27. — Dây cáp buộc tàu cũng phải là một loại dây đặc biệt có bọc nhựa, cao su. Trường hợp không có, mỗi khi dùng dây cáp thường thì chỗ cọ sát với thân tàu phải lót vải bạt có bôi mỡ.

#### CHƯƠNG IV

### ĐỀ PHÒNG HỎA HOẠN

Điều 28. — Chỉ được dùng tàu chạy bằng máy nổ đốt dầu, để kéo sà lan chở dầu, không được dùng tàu đốt than, chạy máy hơi nước.

Điều 29. — Sà lan chở dầu phải được kéo cách xa tàu kéo với cự ly trên 50 thước. Dây buộc phải dễ tháo, mở.

Điều 30. — Việc đun nấu trên tàu, sà lan chở dầu nhất thiết phải dùng bếp điện, không được dùng than củi. Cần có accus (hòm chứa điện) để có ánh sáng ban đêm trong trường hợp mô-tơ bị hỏng trong lúc tàu, sà lan đang chạy.

Điều 31. — Dây điện trên tàu, sà lan đều không được tự ý chấp nối.

Điều 32. — Mỗi khi phải dùng đến hàn điện, hàn xi trên tàu, sà lan chở dầu trong việc sửa chữa thiết bị phải qua một thời gian xả hơi và phải dùng máy thổi hết hơi dầu.

Điều 33. — Đầu dây thu lồi không được sơn kín, phải để trần và luôn được lau chùi sạch.

Điều 34. — Khi tàu đậu bến, lúc lấy dầu hoặc bơm dầu lên, nhất thiết phải cấm dây thu lồi xuống đất.

Điều 35. — Màng lưới bọc các ống thoát hơi dầu phải luôn được thoáng, không được để rỉ, tắc.

Điều 36. — Tuyệt đối cấm không được đi giày đinh, giày dép đóng cá sắt trên các tàu, sà lan chở dầu.

Điều 37. — Không được mang diêm, bật lửa và các thứ khác như chìa khóa bằng sắt trong người khi không cần dùng tới.

Điều 38. — Dưới tàu, sà lan chở dầu phải quy định chỗ hút thuốc riêng biệt, kín đáo, không được chỗ nào cũng hút thuốc dùng lửa.

Điều 39. — Tàu, sà lan chở dầu phải đậu ở bến riêng, cách xa thuyền bè khác và xóm nhà trên bờ ít nhất là 100 thước.

Điều 40. — Mỗi khi lấy dầu hoặc bơm dầu, miệng hầm và vòi phải có đệm che kín không để hơi dầu bay tỏa tràn lan. Phải có người thường trực ở hệ thống cứu hỏa và miệng hầm.

Điều 41. — Phải đặt người cảnh giới để ngăn chặn các tàu khác chạy ngang qua với tốc độ lớn, gây nên sự chòng chành cho tàu mình khi lấy hoặc bơm dầu lên.

Điều 42. — Dung lượng dầu chuyên chở không được quá 98% dung tích chứa của tàu, sà lan.

Điều 43. — Mặt boong tàu, sà lan phải được thường xuyên tưới nước khi trời nắng để tránh tăng nhiệt độ.

Điều 44. — Các bình cứu hỏa có thể tưới nước để luôn giữ nhiệt độ dưới 30 độ.

Điều 45. — Khi vận động cũng như khi đậu bến, ban ngày phải treo cờ chữ B, ban đêm phải đèn đèn đỏ để các tàu bè khác biết tránh xa.

Điều 46. — Phải tuyệt đối giữ bí mật, không để lộ cho người biết giờ giấc đi lại của tàu, sà lan mình.

#### CHƯƠNG V

### CỨU HỎA

Điều 47. — Mỗi khi phát hiện có hỏa hoạn, bất cứ ai làm nhiệm vụ gì đều có quyền được phát tín hiệu báo động.

Điều 48. — Khi có tín hiệu báo động, thủy thủ phải nhanh chóng có mặt ở vị trí đã phân công để làm nhiệm vụ cứu hỏa.

Điều 49. — Thuyền trưởng phải kịp thời nhận xét tình hình để có thể điều động tàu, sà lan tránh những tổn thất nặng nề.

Điều 50. — Tất cả thủy thủ trên tàu, sà lan phải thống nhất dưới sự chỉ huy của thuyền trưởng, sà lan trưởng, ngoan cường dũng cảm cứu tai nạn.

#### CHƯƠNG VI

### CHẾ ĐỘ THỰC HÀNH KIỂM TRA:

Điều 51. — Thuyền trưởng, sà lan trưởng, thuyền phó luôn kiểm tra, đơn đốc nhắc nhở thủy thủ về nhiệm vụ phân công và kỹ thuật sử dụng các trang bị phòng, chống hỏa.

Điều 52. — Mỗi tháng ít nhất là 1 lần thuyền trưởng, sà lan trưởng báo động thực tập cứu hỏa để luyện cho thủy thủ động tác nhanh nhẹn khẩn trương và chính xác, để kiểm tra sự hiểu biết của mỗi thuyền viên về cách sử dụng, bảo quản các phương tiện chữa cháy, và để kiểm tra sự hoạt động của các hệ thống dẫn dầu và chữa cháy.

Điều 53. — Mỗi tháng ít nhất một lần, bộ phận bảo hộ lao động của xí nghiệp phải kiểm tra các tàu, sà lan chở dầu về trang bị và công tác phòng, chống hỏa.



**Điều 54.** — Mỗi lần trước khi chạy, lấy hoặc bơm dầu lên thuyền trưởng, sà lan trưởng phải trực tiếp kiểm tra các biện pháp đảm bảo an toàn.

**Điều 55.** — Khi có người lạ mặt xuống tàu, sà lan, ngay từ khi mới tới, trước nhất kiểm tra thử lại các vật dùng để gây nên hỏa hoạn như diêm, bật lửa, thìa khóa... và phải nói cho họ biết những điều cần thiết về phòng hỏa trên tàu.

**Điều 56.** — Trước khi cho dầu hoặc thùng phuy dầu xuống tàu, sà lan chở dầu và trước khi tàu hoặc sà lan rời bến, phải kiểm tra các phương tiện chữa cháy có tốt không. Nếu không tốt thì không được tiến hành xuống dầu, không được rời bến.

Thuyền trưởng, sà lan trưởng cùng với đội trưởng đội chữa cháy làm nhiệm vụ kiểm tra này.

**Điều 57.** — Trên tàu hoặc sà lan, phải có một quyển sổ kiểm tra, phòng cháy. Mỗi lần, người đội trưởng chữa cháy của Cảng xuống kiểm tra phòng cháy, có nhận xét điểm gì thì ghi vào sổ này. Sổ này có ghi đủ phương tiện chữa cháy trên tàu hoặc trên sà lan.

Bảng chế độ phòng, chữa cháy phải treo tại phòng thuyền trưởng. Phải có bảng ghi rõ trách nhiệm của từng người (từ thuyền trưởng đến các thủy thủ) phải làm gì khi có cháy.

## CHƯƠNG VII

### ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH:

**Điều 58.** — Thuyền trưởng, sà lan trưởng là người chịu trách nhiệm trước pháp luật về công tác phòng, chống hỏa của tàu, sà lan mình.

**Điều 59.** — Thuyền trưởng, sà lan trưởng là người quyết định các biện pháp cứu chữa khi xảy ra tai nạn.

**Điều 60.** — Thủy thủ dưới tàu phải chấp hành chế độ nội quy về phòng, chống hỏa thật nghiêm khắc.

**Điều 61.** — Những người làm công tác dưới tàu, sà lan chở dầu vi phạm vào thể lệ nội quy phòng, chống hỏa sẽ tùy theo nặng nhẹ mà phê bình, cảnh cáo hoặc đuổi ra khỏi xí nghiệp và truy tố trước pháp luật.

**Điều 62.** — Ngoài thủy thủ ra, bất luận ai xuống dưới tàu, sà lan chở dầu làm công tác gì đều phải tuân theo nội quy của tàu và mệnh lệnh của thuyền trưởng.

Ban hành kèm theo quyết định số 174-QĐ  
ngày 31-1-1962

K. T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải,

Thủ trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

## NGÂN HÀNG NHÀ NƯỚC

### THÔNG TƯ số 3-CT/VP/N22 ngày 26-1-1962 về cho vay kinh doanh sản xuất ngoài kế hoạch đối với nông trường quốc doanh trung ương.

#### I. MỤC ĐÍCH

Theo chỉ thị số 471 ngày 9-12-1961 của Thủ tướng Chính phủ thi đối với ngành nông trường quốc doanh, trên nguyên tắc phải cố gắng bảo đảm kế hoạch của Nhà nước về sản xuất và về kiến thiết cơ bản (cả về mặt các chỉ tiêu số lượng và các chỉ tiêu chất lượng). Nông trường được phép làm một số kinh doanh sản xuất ngoài kế hoạch, được phép làm thêm khối lượng kiến thiết cơ bản ngoài kế hoạch. Nhà nước đã giao cho Bộ Nông trường trong phạm vi kỹ thuật và trong phạm vi biên chế đã được quy định bằng cách sử dụng hợp lý nhất nhân tài, vật lực, khai thác khả năng tiềm tàng của các nông trường quốc doanh để tăng thêm nguồn vốn và nguồn vật tư mà mở rộng sản xuất và kiến thiết.

Về tổ chức kinh doanh sản xuất ngoài kế hoạch trong chỉ thị có nêu, nông trường làm những việc này là nhằm tận dụng một cách hợp lý các nguồn tài nguyên của nông trường, ví dụ như tổ chức sản xuất than, xẻ gỗ ván sàn, nuôi cá, v.v... và có quy định. Bộ Nông trường quốc doanh phải cố gắng sử dụng các nguồn vốn sẵn có của nông trường để làm các việc trên đây, nếu cần thêm vốn thì có thể được vay tiền ở Ngân hàng Nhà nước để làm. Đó đó mục đích cho vay của Ngân hàng là: tiếp thêm một phần vốn cho các nông trường, sau khi các nông trường đã động viên thật hết các nguồn vốn có thể sử dụng được trong nội bộ mà còn thiếu, nhằm giúp cho nông trường có khả năng khai thác lực lượng tiềm tàng để đẩy mạnh sản xuất, cung cấp thêm nhiều sản phẩm cho công nghiệp và xuất khẩu, tăng tích lũy cho Nhà nước, cải thiện đời sống cho lao động.

#### II. NGUYÊN TẮC CHO VAY

Việc cho vay tổ chức kinh doanh sản xuất ngoài kế hoạch của nông trường phải đảm bảo các nguyên tắc tin dụng ngắn hạn của nông trường sau đây:

— Cho vay có mục đích, có kế hoạch, và theo mức thực hiện kế hoạch: Nông trường không được dùng tiền vay loại này để sử dụng vào công việc khác. Nói ngoài kế hoạch là ngoài kế hoạch của Nhà nước, nhưng đối với nông trường phải có kế hoạch về loại này và kế hoạch đó phải được Bộ Nông trường xét duyệt, Ngân hàng đồng ý và có ghi trong kế hoạch vay vốn của Ngân hàng. Vốn vay có thể cấp làm nhiều lần tùy theo mức thực hiện kế hoạch.