

6. Theo dõi tình hình đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật; xây dựng chế độ đào tạo nghiên cứu sinh và theo dõi việc thực hiện chế độ ấy.

7. Thi hành các hiệp định mà nước ta đã ký kết với nước ngoài về mặt nghiên cứu khoa học kỹ thuật. Trong phạm vi ủy quyền của Chính phủ, ký kết với các cơ quan khoa học, kỹ thuật nước ngoài các hiệp định về hợp tác khoa học kỹ thuật.

8. Quản lý tổ chức, cán bộ, biên chế, lao động tiền lương, tài vụ, vật tư, kiến thiết cơ bản của Ủy ban theo chế độ chung của Nhà nước.

*Điều 3.* — Chủ nhiệm Ủy ban Khoa học Nhà nước chịu trách nhiệm trước Hội đồng Chính phủ và trước Quốc hội lãnh đạo toàn bộ công tác của Ủy ban như điều 2 đã quy định. Các Phó chủ nhiệm Ủy ban Khoa học Nhà nước giúp Chủ nhiệm trong việc lãnh đạo chung và có thể được Chủ nhiệm ủy nhiệm chỉ đạo từng phần công tác của Ủy ban. Trong phạm vi quyền hạn của mình, trên cơ sở và đề thi hành pháp luật và các nghị định, nghị quyết, quyết định, thông tư, chỉ thị của Hội đồng Chính phủ, Chủ nhiệm Ủy ban Khoa học Nhà nước ra những thông tư, quyết định và kiểm tra các ngành, các cấp trong việc thi hành những thông tư, quyết định ấy; sửa đổi hoặc bãi bỏ những quyết định không thích đáng của cơ quan cấp dưới thuộc ngành mình; đề nghị sửa đổi hoặc đề nghị bãi bỏ những quyết định không thích đáng có liên quan đến công tác khoa học, kỹ thuật của Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ hay của Ủy ban hành chính địa phương.

*Điều 4.* — Tổ chức bộ máy của Ủy ban Khoa học Nhà nước gồm có :

- Ban Khoa học xã hội.
- Ban Khoa học kỹ thuật.
- Ban Khoa học nông nghiệp.
- Ban Sinh vật địa học.
- Ban Toán lý.
- Ban Hóa.
- Ban Y học.
- Văn phòng.
- Viện Kinh tế.
- Viện Sử học.
- Viện Văn học.
- Viện Triết học.
- Viện Liên hợp khoa học tự nhiên.
- Viện Đo lường và tiêu chuẩn.
- Thư viện khoa học trung ương.
- Vụ T嚮ng hợp kế hoạch.
- Vụ Tổ chức cán bộ.
- Và các đơn vị sự nghiệp do Ủy ban quản lý.

Việc thành lập, sửa đổi hoặc bãi bỏ Văn phòng, các Ban, Viện, Vụ, Thư viện và các đơn vị tương đương do Hội đồng Chính phủ phê chuẩn.

Nhiệm vụ của Văn phòng, các Ban, Viện, Vụ, Thư viện và các đơn vị tương đương thuộc Ủy ban quản lý sẽ quy định trong điều lệ tổ chức của Ủy ban Khoa học Nhà nước do Hội đồng Chính phủ phê chuẩn.

*Điều 5.* — Ông Chủ nhiệm Ủy ban Khoa học Nhà nước có trách nhiệm thi hành nghị định này.

Hà nội, ngày 4 tháng 4 năm 1962

T.M. Hội đồng Chính phủ

Thủ tướng Chính phủ

PHẠM VĂN ĐỒNG

## CÁC BỘ

### BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

#### THÔNG TƯ số 40-TT ngày 14-2-1962 quy định về tổ chức lực lượng bảo dưỡng đường ô-tô thuộc trung ương quản lý.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Kính gửi : Ủy ban hành chính các khu, tỉnh thành,

Các ông Giám đốc các sở Giao thông vận tải,

Các ông Trưởng ty Giao thông vận tải các tỉnh.

Từ hòa bình lập lại, các hệ thống đường ô-tô đã được khôi phục và bước đầu phát triển. Điều với đường sá phát triển, nhu cầu vận tải ngày càng tăng, lưu lượng vận chuyển trên những trục đường chính hàng ngày lên tới 700 xe, 800 xe, trọng tải bình quân từ 2,3 tấn xe nay lên đến 4,5 tấn xe. Các loại xe cỡ lớn, 2 tấn, 8 tấn cũng phát triển và chạy thường xuyên trên các đường.

Trước tình hình vận tải phát triển, đường sá phải được chăm sóc, bảo dưỡng thường xuyên, bảo đảm công việc vận tải bằng ô-tô được an toàn, liên tục, thuận lợi và năng lực thông qua của đường sá ngày một nâng cao. Để tăng cường việc chăm sóc, giữ gìn đường sá, Bộ quy định tổ chức lực lượng bảo dưỡng trên các tuyến đường ô-tô thuộc trung ương quản lý như sau :

1. Mỗi khu, tỉnh, thành tổ chức một đoàn bảo dưỡng đường phụ trách công tác giữ gìn, tu sửa thường xuyên các tuyến đường trung ương trong địa phương mình; Khu, tỉnh nào mà chiều dài đường phải phụ trách trên 400km thì có thể t

chức thành 2 Đoạn. Riêng đường trong thành phố nếu do Ngành kiến trúc đảm nhiệm thì không tổ chức đoạn bảo dưỡng đường này, công việc bảo dưỡng sẽ do Ngành kiến trúc tổ chức.

2. Đoạn bảo dưỡng đường có những nhiệm vụ như sau :

a) Tổ chức việc sửa chữa thường xuyên đường sá nhằm giữ gìn tốt đường, cầu, phà và các vật kiến trúc trên đường bảo đảm công việc vận tải được thông suốt an toàn và nâng lực thông qua của đường sá ngày một nâng cao.

b) Tiến hành việc đăng ký tuần tra thường xuyên để nắm thật vững tình trạng đường, cầu, phà kịp thời phát hiện những chỗ hư hại và có kế hoạch sửa chữa ngay từ đầu.

c) Quản lý tốt các bến phà trên các tuyến đường thuộc địa phận mình, bảo đảm sự qua lại của các phương tiện vận tải được an toàn, nhanh chóng, thuận tiện.

d) Tổ chức việc trồng cây, khai thác, tận dụng đất đai ven đường, làm cho đường sá được tốt đẹp, bền, đồng thời thu hoa lợi ven đường, thực hiện dần phương châm lấy đường nuôi đường.

d) Thu tiền cước qua phà và các khoản tiền phí tồn sửa đường trong địa phương mình.

e) Nghiệm thu các công trình trung, đại tu trên các đường thuộc phạm vi quản lý của mình và các công trình xây dựng mới giao cho quản lý.

g) Tuyên truyền giáo dục nhân dân tuân theo các luật lệ giao thông, chính sách bảo dưỡng đường, theo dõi, kiểm tra việc thi hành các luật lệ, chính sách đó; cùng tham gia với Công an xử lý các vụ vi phạm luật lệ giao thông.

h) Trong điều kiện có thể, tổ chức việc hướng dẫn giúp đỡ nhân dân thuộc khu vực ven đường xây dựng phát triển và củng cố đường sá nông thôn.

i) Tổ chức và vận động nhân dân tham gia công tác bảo vệ cầu, đường, phà; chống âm mưu phá hoại của địch và chống mưa lũ, bảo đảm giao thông.

3. Đoạn bảo dưỡng đường là một đơn vị sản xuất, tự chủ về phương diện hành chính, được mở sổ sách kế toán và có tài khoản riêng; bước đầu quản lý tài vụ theo chế độ bảo đảm dự toán, định mức chi; tiến dần tới thực hiện chế độ kinh tế hạch toán.

Các Đoạn bảo dưỡng đường đều đặt dưới sự lãnh đạo trực tiếp của các Sở, Ty giao thông vận tải, đồng thời chịu sự chỉ đạo về kỹ thuật nghiệp vụ của Cục Vận tải đường bộ thuộc Bộ.

Kế hoạch sản xuất và tài vụ của các Đoạn hàng năm và từng quý sẽ do Bộ duyệt theo đề nghị của các Sở, Ty Giao thông Vận tải và Ủy ban hành chính địa phương. Thể thức lập kế hoạch sản xuất và cấp phát tài vụ của các Đoạn sẽ quy định riêng.

4. Mỗi Đoạn bảo dưỡng đường do một Đoạn trưởng lãnh đạo và có 1 hoặc 2 Đoạn phó giúp.

Đoạn trưởng và Đoạn phó Đoạn bảo dưỡng đường do Bộ quyết định bổ nhiệm và bãi miễn theo đề nghị của các Sở, Ty Giao thông vận tải và Ủy ban hành chính địa phương.

Đoạn trưởng Đoạn bảo dưỡng đường có trách nhiệm lãnh đạo toàn thể cán bộ, công nhân viên trong Đoạn thực hiện các nhiệm vụ đã quy định ở điểm 2 trên, bảo đảm hoàn thành tốt kế hoạch sản xuất của Đoạn.

Quyền hạn của Đoạn trưởng như sau :

a) Căn cứ các qui tắc chung, đề ra những biện pháp kỹ thuật cần thiết, bảo đảm công việc bảo dưỡng đường, cầu phà được luôn luôn tốt.

b) Điều hòa lực lượng công nhân và các thiết bị kỹ thuật trong Đoạn, để bảo đảm hoàn thành nhiệm vụ của Đoạn.

c) Được mở sổ sách kế toán và có tài khoản riêng ở các Ngân hàng Nhà nước; chi phí tài vụ của Đoạn theo kế hoạch đã được duyệt và phù hợp với các chế độ, chính sách chung.

d) Khi nghiệm thu các công trình trung, đại tu hoặc xây dựng mới, nếu thấy không bảo đảm chất lượng kỹ thuật có quyền kiến nghị sửa chữa lại hoặc từ chối không nhận.

d) Có quyền đề nghị truy tố trước Tòa án nhân dân những vụ vi phạm luật lệ giao thông hoặc làm tổn hại đến việc bảo dưỡng đường sá và lợi ích của ven đường.

5. Cấp bậc tổ chức của từng Đoạn sẽ căn cứ vào chiều dài của đoạn đường, tính chất của từng đường và lưu lượng xe chạy hàng ngày để xác định. Hiện nay, tạm thời có thể chia làm 3 cấp như sau :

— Đoạn cấp 1 : từ 250km đường trở lên, lưu lượng vận chuyển trên 200 xe/ngày.

— Đoạn cấp 2 : từ 140km đến 250km đường, lưu lượng vận chuyển từ 100 xe/ngày đến 200 xe/ngày.

— Đoạn cấp 3 : dưới 140km đường, lưu lượng vận chuyển dưới 100 xe/ngày.

Quyền lợi và các chế độ đãi ngộ của cán bộ, công nhân viên sẽ căn cứ vào các quy định chung của Nhà nước và cấp bậc tổ chức của từng Đoạn để xác định.

Cấp bậc tổ chức cụ thể của các Đoạn sẽ quy định trong quyết định lập các Đoạn công bố sau.

6. Tổ chức sản xuất trực thuộc các Đoạn bảo dưỡng gồm có :

- Các hạt đường,
- Các hạt cầu,
- Các bến phà.

a) Các hạt đường được thiết lập tùy theo tình trạng đường và hoàn cảnh địa lý của từng nơi, mỗi hạt phụ trách bảo dưỡng từ 30km đến 40km đường.

Mỗi hạt do một trưởng hạt lãnh đạo. Trưởng hạt có trách nhiệm lãnh đạo, kiểm tra, đôn đốc toàn

thể công nhân trong hạt thực hiện công tác tu sửa, bảo dưỡng thường xuyên nền đường, mặt đường, bảo đảm đúng chất lượng kỹ thuật, không ngừng nâng cao năng suất lao động, hoàn thành tốt và vượt mức kế hoạch của hạt.

Dưới các hạt phân chia thành các cung. Mỗi cung phụ trách bảo dưỡng từ 8Km đến 10Km đường, do 1 trưởng cung lãnh đạo. Trưởng cung không thoát ly sản xuất và chịu sự lãnh đạo trực tiếp của Trưởng hạt.

Những Đoạn bảo dưỡng dưới 100Km đường không phân chia tổ chức quá 3 hạt thì không thiết lập các hạt; Đoạn trực tiếp lãnh đạo các cung đường.

b) Các hạt cầu được thiết lập ở những nơi nào phải phụ trách bảo dưỡng từ 300m cầu sắt trở lên; nơi nào có dưới 300m cầu sắt không tổ chức hạt cầu, nhưng phải bố trí 1 tổ công nhân chuyên trách tu sửa cầu do Đoạn trực tiếp lãnh đạo.

Việc bảo dưỡng thường xuyên các cầu ciment và cầu gỗ trên các tuyến đường giao cho các cung thuộc các hạt đường phụ trách.

c) Việc thiết lập, sửa đổi, bãi bỏ các hạt đường, hạt cầu, cung đường, bến phà trực thuộc các Đoạn đều do các Ty Giao thông vận tải quyết định theo những quy định tổ chức chung của Bộ.

7. Đề công việc bảo dưỡng đường, cầu, phà đạt tiêu chuẩn kỹ thuật và năng suất cao, các Đoạn bảo dưỡng đường có các lực lượng công nhân chuyên nghiệp sau đây:

- Công nhân sửa đường,
- Công nhân sửa cầu,
- Công nhân thủy thủ phà.

Tiêu chuẩn định viên công nhân sửa đường sẽ căn cứ vào tình trạng kỹ thuật của từng loại đường, điều kiện địa lý và lưu lượng xe chạy hàng ngày trên từng đoạn đường, tuyến đường để xác định.

Tiêu chuẩn định viên công nhân sửa cầu sẽ căn cứ vào số lượng và chiều dài các cầu thuộc các Đoạn, tình trạng kỹ thuật của từng loại cầu, và lưu lượng xe chạy hàng ngày của các đoạn đường để xác định.

Tiêu chuẩn định viên công nhân thủy thủ phà sẽ căn cứ vào lưu lượng xe chạy hàng ngày, số lượng phà, canot và chiều dài rộng, hẹp, tốc độ nước chảy của mỗi bến khác nhau để xác định.

Cục Vận tải đường bộ có trách nhiệm cụ thể hóa các tiêu chuẩn trên đây và sau khi đã thỏa thuận với Vụ Lao động tiền lương quy định số lượng công nhân cho các Đoạn.

Tiêu chuẩn định viên các loại công nhân trên đều có tính chất tạm thời, hàng năm sẽ được sửa đổi cho thích hợp. Trong khi chờ xác định các tiêu chuẩn một cách chính xác, khi tuyển lựa công nhân để đưa vào lực lượng cố định, trong biên chế Nhà nước, đối với loại công nhân sửa đường trước đầu

hãy lấy tiêu chuẩn bình quân 1 người 1Km còn lại có thể thuê mượn tạm thời hoặc tổ chức giao khoán.

Ngoài lực lượng chuyên nghiệp bảo đảm những công việc có tính chất thường xuyên trên đây, khi có những công việc dột xuất như chống mìn, bão, lũ, bảo đảm cho việc thông xe nhanh chóng, các Đoạn có thể thuê mượn nhân lực tạm thời hoặc đề nghị huy động dân công phục vụ.

..

Công tác bảo dưỡng để duy trì thường xuyên trạng thái tốt của đường sá, bảo đảm phục vụ cho sự phát triển kinh tế, văn hóa và củng cố quốc phòng có ý nghĩa rất quan trọng.

Nhận được thông tư này yêu cầu các Ủy ban, các Sở, Ty Giao thông vận tải căn cứ tình hình thực tế, địa phương mình, có kế hoạch tổ chức và xây dựng lực lượng bảo dưỡng đường cho thích hợp.

Thông tư này chủ yếu áp dụng cho các tuyến đường thuộc trung ương quản lý. Đối với các tuyến đường địa phương nếu lưu lượng vận chuyển trên các đoạn đường nào tương đối nhiều (từ 100 xe ngày trở lên) cũng có thể tổ chức lực lượng bảo dưỡng đường chuyên nghiệp như các tuyến đường trung ương; những địa phương nào lưu lượng vận chuyển hàng ngày còn ít thì chủ yếu là dùng hình thức giao khoán cho nhân dân hoặc huy động nhân dân làm nghĩa vụ để tu sửa thường xuyên.

Hà Nội ngày 14 tháng 2 năm 1962

KT. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thứ trưởng

DUONG BACH LIEN

BỘ NỘI THƯƠNG

**CHỈ THỊ số 217-NT ngày 2-4-1962 về việc  
tăng cường quản lý thị trường xe đạp.**

Xe đạp và phụ tùng xe đạp là những loại hàng mà nhu cầu của cơ quan, xí nghiệp, bộ đội và nhân dân đang đòi hỏi nhiều, dùng làm phương tiện đi lại và vận chuyển. Trong mấy năm qua, nhờ sản xuất trong nước được phát triển và hàng nhập khẩu, chúng ta đã cung cấp được phần lớn cho nhu cầu thị trường với giá cả ổn định. Việc phân phối đã dần dần di vào nề nếp. Những người buôn bán xe đạp và làm nghề sửa chữa đã cẩn thận được sắp xếp và tổ chức lại.

Nhưng nhu cầu về xe đạp nhất là nhu cầu về phụ tùng và sửa chữa của cán bộ, công nhân, viên chức, bộ đội và nhân dân đòi hỏi ngày càng nhiều;