

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. Để 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 bước 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 đột xuất như chống mưa, 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

Thư trưởng

DUY BẠCH LIÊN

## 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 đi vào nề nếp. Những người buôn bán xe đạp và làm nghề sửa chữa đã căn bản 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;

trong khi đó khả năng, cung cấp của Nhà nước thì có hạn. Việc phân phối cho các nhu cầu giữa thành thị và nông thôn, giữa Nhà nước và nhân dân, giữa miền xuôi và miền ngược còn có chỗ chưa được hợp lý và thiếu kiểm tra chặt chẽ. Công tác quản lý thị trường thời gian gần đây có phần buông lỏng. Do đó, tình trạng buôn bán tự do và mua đi bán lại các loại xe đạp và phụ tùng ngày càng phát triển. Một số người buôn bán xe đạp trước đây đã được sắp xếp nay trở lại buôn bán trái phép, tiêu thụ hàng lậu thuế, hàng ăn cắp để kiếm nhiều lời. Những tổ hợp tác được phân phối phụ tùng thường bán quá giá quy định của Nhà nước hoặc bán ra thị trường tự do. Một số người háo lợi đã bỏ nghề cũ chạy ra buôn bán tự do xe đạp và phụ tùng dưới hình thức làm nghề sửa chữa. Cũng có một số ít cán bộ, bộ đội, nhân dân đã lợi dụng tình hình khó khăn chung tìm cách mua đi bán lại kiếm lời, có người vừa mua được xe đã đem bán trao tay cho người khác, thậm chí có người đem bán ngay phiếu được mua xe để kiếm lời. Vì vậy, giá cả xe đạp và phụ tùng xe đạp trên thị trường tự do tăng nhanh; các loại xe và phụ tùng do Mậu dịch quốc doanh quản lý phân phối được trao đổi trên thị trường với giá cao hơn giá chỉ đạo rất nhiều: các loại xe đạp và phụ tùng của các nước đế quốc còn lại trong nhân dân đem trao đổi trên thị trường còn cao hơn thế nữa.

Tình hình trên đây ảnh hưởng không tốt đến giá cả và thị trường, đến việc phân phối xe đạp theo kế hoạch của Nhà nước, đến trật tự trị an trong thành thị, đến lợi ích của người tiêu thụ.

Căn cứ tinh thần chỉ thị số 03-TTg về chủ trương và biện pháp quản lý thị trường hàng công nghiệp của Thủ tướng Chính phủ nhằm đưa dần thị trường hàng công nghiệp trở lại ổn định, tiếp theo thông tư của Bộ số 38-NT ngày 19 tháng 1 năm 1962, nay Bộ hướng dẫn một số điểm cụ thể về việc quản lý thị trường xe đạp để các địa phương thi hành cho thống nhất.

Trước hết, cần xác định xe đạp và phụ tùng xe đạp là những loại hàng thiết yếu của nhân dân; nguyên liệu để làm xe đạp và phụ tùng thuộc những loại nguyên liệu quý; nguồn hàng hiện nay hầu hết do Nhà nước nắm, và phân phối. Bởi vậy, Nhà nước cần phải quản lý chặt chẽ, đảm bảo xe đạp và phụ tùng Nhà nước bán ra đến thẳng tay người tiêu dùng với giá cả ổn định, không để tồn tại thị trường tự do, và muốn được như vậy, cần phải làm tốt những việc sau đây:

#### 1. Về quản lý sản xuất năm nguồn hàng:

Việc sản xuất xe đạp và phụ tùng xe đạp đòi hỏi phải có kỹ thuật, đảm bảo một chất lượng nhất định, sử dụng toàn nguyên liệu quý. Cho nên phải quản lý chặt chẽ khâu sản xuất, đảm bảo Nhà nước nắm được toàn bộ thành phẩm để phân phối có kế hoạch.

Theo quy định của Chính phủ, việc quản lý các cơ sở sản xuất này sẽ do Bộ Công nghiệp nặng phụ trách, nhưng hiện nay Mậu dịch quốc doanh vẫn giữ quan hệ gia công. Các Sở, Ty Thương nghiệp và các Công ty Mậu dịch quốc doanh chuyên doanh phải liên hệ mật thiết, thường xuyên với các cơ quan công nghiệp địa phương để hướng dẫn, giúp đỡ các cơ sở sản xuất này về mặt thiết bị, thực hiện đầy đủ các chế độ khen thưởng sáng kiến, phát minh đẩy mạnh sản xuất, tiết kiệm nguyên liệu, hạ giá thành, đồng thời chống hành động làm dối, làm ẩu, bớt xén nguyên liệu. Cụ thể là:

a) Đối với các cơ sở sản xuất xe đạp và phụ tùng xe đạp đang làm gia công, Mậu dịch quốc doanh phải đảm bảo cung cấp nguyên liệu theo đúng kế hoạch và thu mua toàn bộ thành phẩm. Các cơ sở này phải giao đúng số lượng hàng hóa, quy cách, phẩm chất, trọng lượng nguyên liệu như hợp đồng đã quy định. Nếu có những hàng làm tốt, đẹp hơn hợp đồng thì được thu mua với giá cao hơn. Nếu có những sáng kiến phát minh, khắc phục khó khăn làm ra mặt hàng mới, thì được khen thưởng thỏa đáng. Ngược lại, nếu có mặt hàng nào làm không đúng quy cách, phẩm chất thì phải sản xuất lại theo đúng hợp đồng đã ký kết. Trong trường hợp không sản xuất lại được, phẩm chất hàng hóa, tuy kém hơn theo quy cách đã quy định trong hợp đồng nhưng vẫn có thể tiêu thụ được thì cơ quan Mậu dịch quốc doanh vẫn thu mua với giá thấp hơn.

b) Các cơ sở sản xuất khác chưa có đăng ký nay muốn được phép sản xuất phải xin phép cơ quan quản lý của Nhà nước, phải đăng ký mẫu hàng, kê khai tồn kho nguyên liệu và sản phẩm hiện có. Sau khi xét thấy cơ sở đó có kỹ thuật khá và có đủ điều kiện, phương tiện sản xuất thì cơ quan quản lý mới cấp đăng ký và Mậu dịch quốc doanh sẽ tiến hành gia công như các cơ sở sản xuất trên kia.

Tất cả các cơ sở được phép sản xuất đều phải đăng ký nhãn hiệu sản phẩm để đảm bảo chất lượng cho người tiêu thụ và tiện việc kiểm soát hàng hóa trên thị trường.

c) Còn những cơ sở hợp tác và những người làm nghề sửa chữa tận dụng các phế phẩm, phế liệu chế biến sửa chữa thêm làm ra các phụ tùng linh tinh thì được khuyến khích nhằm đáp ứng cho nhu cầu sửa chữa linh tinh của người tiêu thụ. Nhưng cần phải tăng cường giáo dục, củng cố và cải tiến các cơ sở này về mọi mặt đảm bảo chất lượng sửa chữa, giá cả hợp lý, phục vụ tiện lợi nhanh chóng cho khách hàng và chấp hành đúng dẫn chính sách quản lý thị trường của Nhà nước.

Những cơ sở và cá nhân sản xuất phụ tùng xe đạp không được tự tiện thu mua những nguyên liệu thuộc diện Nhà nước quản lý. Những cơ sở và cá nhân nào mua thành phẩm khác phá ra làm nguyên liệu để sản xuất những phụ tùng xe đạp khi phát hiện dùng, phải xử trí nghiêm khắc.

## 2. Vấn đề sửa chữa xe đạp:

Phải hết sức coi trọng. Hiện nay, trong nhân dân đã có khoảng 70 vạn chiếc xe đạp. Hàng năm ta lại cung cấp ra thị trường thêm mấy vạn chiếc nữa. Việc sửa chữa xe đạp và phụ tùng xe đạp đã là một yêu cầu cấp thiết. Mậu dịch quốc doanh phải tùy từng nơi, theo nhu cầu của thị trường địa phương mà tổ chức cửa hàng sửa chữa xe đạp và phụ tùng xe đạp cũ cho nhân dân, tiến hành điều chỉnh tốt màng lưới phục vụ giữa Mậu dịch quốc doanh, Công tư hợp doanh và tổ hợp tác, chú trọng tổ chức việc sửa chữa xe đạp ở những đường giao thông chính có nhiều xe đạp qua lại. Tiếp tục hoàn thành tốt việc cải tạo xã hội chủ nghĩa đối với ngành sửa chữa xe đạp. Những người sửa chữa trên những đường giao thông vắng không có điều kiện tổ chức hợp tác cần chú ý giáo dục nâng cao thái độ và chất lượng phục vụ, chấp hành đúng chính sách và chế độ quản lý thị trường của Nhà nước.

Cần phân phối cho những tổ hợp tác có đủ tin nhiệm một số phụ tùng lẻ để thay thế cho khách hàng nhưng cũng phải tăng cường giáo dục chính trị nâng cao chất lượng phục vụ, chấp hành đúng chính sách giá cả và thể lệ quản lý thị trường. Cần tổ chức sổ góp ý xây dựng để khách hàng có thể trực tiếp tham gia kiểm soát và giáo dục họ. Cần thường xuyên kiểm tra để phát hiện kịp thời những chỗ chưa hợp lý mà chấn chỉnh, những hiện tượng bán quá giá quy định mà xử lý thích đáng.

## 3. Về mặt quản lý, phân phối, mua bán xe đạp và phụ tùng xe đạp:

Xe đạp và phụ tùng xe đạp chủ yếu đều do Nhà nước thống nhất quản lý phân phối, trong màng lưới thương nghiệp xã hội chủ nghĩa (Mậu dịch quốc doanh, Công tư hợp doanh và hợp tác được ủy thác của Mậu dịch quốc doanh), không ai được buôn bán tự do trên thị trường, không ai được mua đi bán lại kiếm lời. Những loại phụ tùng xe đạp cũ do người sửa chữa tận dụng phế phẩm, phế liệu chế biến sửa chữa lại cũng chỉ được bán thẳng cho người tiêu thụ với giá cả phải chăng.

a) Việc phân phối xe đạp và phụ tùng xe đạp vẫn theo các chế độ hiện hành. Từ trước đến nay, việc thực hiện chế độ này chưa đầy đủ. Các Sở, Ty cùng các Công ty Kim khí hóa chất, Mô tô xe đạp cần phải kiểm điểm kỹ, tìm ra những chỗ thiếu sót, kịp thời chấn chỉnh phương thức phân phối, đặt kế hoạch kiểm tra chặt chẽ nhằm đảm bảo việc phân phối được hợp lý hơn cho các nhu cầu và đảm bảo đến tận tay người tiêu dùng.

— Ngoài việc phân phối cho nhu cầu của thành phố và cơ quan Nhà nước, cần chú ý thích đáng nhu cầu vận tải của nhân dân nhất là vùng trung du, miền núi, nhu cầu của cán bộ xã và quản trị hợp tác xã nông nghiệp và thủ công nghiệp.

— Cần tăng cường liên hệ với công đoàn các cơ quan; các đơn vị, tiến hành kiểm điểm việc lập dự trữ cấp phiếu mua xe đạp tránh tình trạng cầm tinh nê nang hoặc cung cấp cho những nhu cầu chưa thật cần thiết. Trường hợp nếu cơ quan được phân phối phiếu mà sử dụng không hết thì phải hoàn lại cho Mậu dịch quốc doanh.

— Đối với các loại phụ tùng xe đạp chủ yếu, cần quy định khách hàng đến mua đều phải mang theo đăng ký xe đạp và phiếu mua phụ tùng và đăng ký xe đạp tại địa phương nào thì chỉ được mua sắm phụ tùng ở các cửa hàng trong địa phương đó. Khi bán hàng, cửa hàng sẽ ghi rõ mặt hàng, số lượng vào phiếu mua phụ tùng. Các địa phương cần tiến hành việc phát phiếu hoặc sổ mua phụ tùng xe đạp cho những người có đăng ký xe đạp để tiện theo dõi, kiểm soát việc sử dụng phụ tùng đồng thời qua đó mà nắm được nhu cầu về xe đạp và phụ tùng xe đạp của địa phương để tiến hành cung cấp được hợp lý hơn.

Trường hợp người có xe đạp ở nơi khác đến mua xe đạp bị gãy, hỏng một bộ phận nào đó không thể sửa chữa được thì cửa hàng nơi đó xem xét cụ thể nếu đúng sẽ bán cho họ bộ phận đó để thay thế và phải ghi rõ vào phiếu hoặc sổ mua phụ tùng hoặc đăng ký xe đạp của họ.

Các hợp tác xã sửa chữa được Mậu dịch quốc doanh phân phối phụ tùng lẻ chủ yếu để thay thế cho khách hàng khi sửa chữa phải niêm yết giá bán và bán đúng giá quy định vào sổ đầy đủ số lượng hàng thay cho khách cũng như tên và địa chỉ khách hàng.

b) Việc mua bán xe đạp và phụ tùng xe đạp trên thị trường:

— Đối với các loại xe đạp và phụ tùng xe đạp do Mậu dịch quốc doanh bán ra thì từ nay về sau nhất thiết không ai được mua đi bán lại để kiếm lời trên thị trường. Cụ thể là:

Những xe đạp, do Mậu dịch quốc doanh cung cấp hoặc cơ quan bán lại trong dịp bán xe công cho cán bộ công nhân, viên chức, bộ đội ở các cơ quan, xí nghiệp, công trường, khi cần bán thì phải báo cho cơ quan, đơn vị mình để xét phân phối theo kế hoạch cho những người trong đơn vị nếu trong đơn vị không có người mua thì đem bán cho Mậu dịch quốc doanh, không được đem bán ra thị trường tự do hoặc bán cho người thuộc cơ quan khác (trừ trường hợp để lại cho những người trong gia đình mình dùng thì vẫn được chuyển dịch đăng ký). Đối với những cán bộ cơ sở, những cán bộ các ban quản trị hoặc những xã viên hợp tác xã nông nghiệp, hợp tác xã thủ công nghiệp và nhân dân được Mậu dịch quốc doanh cung cấp xe đạp mà không dùng đến nữa thì cũng phải báo với lãnh đạo đơn vị mình cụ thể là Ủy ban hành chính khu phố, xã hoặc với Ban quản trị hợp tác xã nông nghiệp, thủ công nghiệp để nhận xét nhường lại cho cán bộ khác trong xã, cho nhân viên quản trị hoặc xã viên khác cùng trong một hợp tác xã với mình;

nhất thiết không được tự tiện đem nhượng lại cho người khác. Giá bán sẽ tùy theo phẩm chất mà định cho hợp lý trên cơ sở giá mua xe đạp khi được cung cấp và giá chênh lệch các phụ tùng đã được thay thế nếu có. Những người được Mậu dịch quốc doanh cung cấp xe hay cơ quan nhượng lại xe công để dùng trong công tác nếu đem bán ra thị trường tự do hay có hành động mua đi bán lại kiếm lời khi phát hiện đúng cần đề nghị với cơ quan, chi bộ, công đoàn, đoàn thể kiểm thảo giáo dục và có hình thức kỷ luật thích đáng và từ đây Mậu dịch quốc doanh sẽ không chịu trách nhiệm cung cấp xe cho người đó nữa.

— Những xe đạp do trúng thưởng mà có khi không dùng nữa thì có thể đem nhượng lại cho họ hàng thân thiết hoặc đem bán lại cho Mậu dịch quốc doanh, cũng không được đem bán ra thị trường tự do.

Mậu dịch quốc doanh tùy theo hoàn cảnh địa phương mình mà tổ chức cửa hàng hoặc nơi mua lại xe đạp của những người được cung cấp cần bán lại, cũng như mua lại hoặc nhận của nhân dân gửi bán những xe đạp không phải do Nhà nước cung cấp. Giá cả khi mua vào cần tính toán không để thiệt cho người bán cũng như khi cung cấp lại sao cho phải chăng. Khi nhân dân gửi xe đạp bán thì chỉ tính những thủ tục phí thật cần thiết. Bên cạnh việc tổ chức mua lại xe đạp cần tiến hành mua lại các phụ tùng xe đạp cũ, sửa chữa chế biến để bán lại hoặc thay thế cho khách hàng. Có thể cho phép một số tổ hợp tác sửa chữa xe đạp có tin nhiệm được mua phụ tùng xe đạp cũ của khách hàng và thay thế cho người tiêu thụ nhưng cần phải lãnh đạo chặt chẽ về mặt giá cả mua, bán tránh để thiệt cho người bán cũng như người tiêu thụ.

— Đối với các loại xe đạp cũ trước đây không do Mậu dịch quốc doanh cung cấp và những xe đạp mới của các kiểu bào mang theo khi về nước khi cần bán thì khuyến khích bán cho Mậu dịch quốc doanh với giá thương lượng phải chăng, hoặc được đem ra trao đổi giữa người bán và người mua về dùng với giá thỏa thuận giữa người mua và người bán nhưng cần có lãnh đạo về giá cả thông qua sự quản lý của các cơ quan Thuế vụ, Công an khi tiến hành cấp đăng ký, không để tạo nên giá cả quá cao trên thị trường, ngăn chặn mọi hiện tượng mua đi bán lại trên thị trường.

Tất cả những người đã có xe đạp bán lại cho Mậu dịch quốc doanh sau này nếu cần thiết sẽ được cung cấp xe đạp khác hoặc xe mới, hoặc xe cũ là tùy khả năng cung cấp của Mậu dịch quốc doanh lúc đó, theo thủ tục chung. Những người có xe đạp tốt vì cần chi tiêu đem bán xe đạp cho Mậu dịch quốc doanh và vẫn rất cần thiết có xe đạp thì Mậu dịch quốc doanh xét cụ thể có thể cung cấp ngay cho họ một chiếc xe đạp xấu hơn, rẻ tiền hơn.

— Đối với những người hiện đang buôn bán xe đạp và phụ tùng xe đạp trên thị trường:

Nếu là những người chuyên buôn bán và sửa chữa xe đạp thì cần tiến hành giáo dục tổ chức họ lại để làm việc sửa chữa. Nếu là những người buôn bán xe đạp mà trước đây đã chuyển về sản xuất hay bỏ nghề khác ra buôn bán trái phép thì cần tập hợp giáo dục đưa về khu phố, địa phương họ kiểm điểm và trả về nghề nghiệp cũ của họ. Nếu là những người chưa có công ăn việc làm thì cần phối hợp với các ngành kinh tế khác có liên quan để sắp xếp việc làm cho họ. Sau khi đã phổ biến chính sách quản lý thị trường cho họ, cần tiến hành kiểm kê hàng hóa, thu mua ngay những loại phụ tùng mới do Mậu dịch bán ra và những loại phụ tùng cũ thuộc về mặt hàng chủ yếu, còn những loại phụ tùng cũ linh tinh thì quy định cho họ bán một thời gian ngắn nhất định. Nếu hết hạn mà vẫn chưa bán hết thì họ có thể bán lại cho Mậu dịch quốc doanh hoặc các cơ sở hợp tác sửa chữa hoặc gửi những cơ sở này bán hộ. Nếu họ còn lên lư tiếp tục buôn bán thì phải xử lý thích đáng theo thể lệ thuế và quản lý hành chính công thương nghiệp hiện hành.

#### 4. Về chỉ đạo thực hiện:

Công tác quản lý xe đạp và phụ tùng xe đạp rất phức tạp liên quan rất nhiều đến cán bộ, công nhân, viên chức bộ đội cũng như mọi tầng lớp khác trong nhân dân. Bởi vậy, muốn làm được tốt công tác này, trước hết phải làm công tác tuyên truyền giáo dục, phổ biến chính sách sâu rộng trong mọi tầng lớp nhân dân làm cho mọi người hiểu rõ, đồng tình ủng hộ nhất là trong cán bộ, công nhân, viên chức và bộ đội để gương mẫu chấp hành. Đồng thời phải làm tốt các công tác quản lý sản xuất, nắm nguồn hàng, phân phối, sửa chữa và mua bán xe đạp, phụ tùng xe đạp cũ.

Cục Kim khí hóa chất cùng Sở, Ty Thương nghiệp phải nghiên cứu hướng dẫn việc tổ chức đẩy mạnh thu mua nguyên liệu, xe đạp cũ và phụ tùng cũ, đẩy mạnh gia công nắm nguồn hàng, cải biến mặt hàng mới, điều chỉnh mạng lưới sửa chữa phục vụ tốt cho quần chúng, nghiên cứu kỹ khả năng và các nhu cầu mà cải tiến kịp thời công tác phân phối song song với việc tiến hành quản lý thị trường theo tinh thần trên đây.

Phải kết hợp chặt chẽ với các ngành liên quan nhất là Công an và Thuế vụ trong việc đăng ký xe đạp đúng theo những quy định quản lý trên đây và phải dựa hẳn vào các Chi bộ, đoàn thể, cơ quan, ở cơ sở dưới sự lãnh đạo thống nhất của Đảng và chính quyền địa phương tiến hành phổ biến sâu rộng, chủ trương chính sách quản lý thị trường của Nhà nước, đồng thời tăng cường kiểm tra đôn đốc phát hiện và uốn nắn kịp thời những lệch lạc trong quá trình tiến hành công tác quản lý thị trường.

Phải đặt rõ trách nhiệm cho các cơ quan, công đoàn trong việc giáo dục cũng như việc thi hành

chủ trương chính sách này cho các cán bộ, công nhân, viên chức, bộ đội thuộc đơn vị mình.

Nhận được chỉ thị này, Bộ yêu cầu các Sở, Ty Thương nghiệp nghiên cứu thi hành tích cực, khẩn trương và thường xuyên báo cáo kết quả, những khó khăn trở ngại và biện pháp giải quyết của địa phương để Bộ kịp thời góp ý kiến giải quyết.

Hà Nội, ngày 2 tháng 4 năm 1962

K. T. Bộ trưởng Bộ Nội thương

Thư trưởng

HOÀNG QUỐC THỊNH

## ỦY BAN KẾ HOẠCH NHÀ NƯỚC

### THÔNG TƯ số 9-UB/CQL ngày 23-3-1962 về công tác bê-tông.

Kính gửi : Các Bộ,  
Các Tổng cục,  
Ủy ban hành chính và Ủy ban  
kế hoạch các khu, thành, tỉnh.

Bê-tông và bê-tông cốt thép chiếm một tỷ lệ rất lớn trong kiến thiết cơ bản về khối lượng cũng như giá thành công trình. Vì vậy việc tiết kiệm vật liệu, chủ yếu là tiết kiệm xi-măng, và việc nâng cao chất lượng công trình là mục tiêu phấn đấu rất quan trọng trong ngành kiến thiết cơ bản.

Để thực hiện mục đích nói trên và để thống nhất một số vấn đề cụ thể trước mắt về công tác bê-tông, Ủy ban kế hoạch Nhà nước quyết định một số điểm sau đây :

#### PHẦN THỨ NHẤT

#### VẬT LIỆU.

##### 1. Xi-măng.

##### 1—1. Phương pháp xác định cường độ của xi măng.

Từ nay thống nhất áp dụng phương pháp tiêu chuẩn của Liên-xô (OCT 310—41) để xác định cường độ của xi-măng. Cát tiêu chuẩn cũng lấy là cát tiêu chuẩn của Liên-xô. Trong thực tế thí nghiệm, được phép dùng các loại cát trong nước mà các tính chất cơ lý đã được công nhận là đạt yêu cầu và tương đương.

Trong trường hợp này cần phải xác định các hệ số tính đổi để quy các kết quả thu được ra các cường độ sẽ thu được với cát tiêu chuẩn Liên-xô ; và từng thời gian phải dùng, cát tiêu chuẩn của Liên-xô để làm thí nghiệm đối chiếu và chỉnh lý lại hệ số tính đổi nếu cần.

Các cơ sở thí nghiệm được phép dùng các phương pháp thí nghiệm nhanh để xác định cường độ—xi-măng, với điều kiện là phải đối chiếu kết quả thí nghiệm của mình với các kết quả thu được bằng phương pháp thí nghiệm tiêu chuẩn, để xác định các hệ số tính đổi.

Khi không có điều kiện tiến hành thí nghiệm thì phải căn cứ vào phiếu chứng nhận của xí nghiệp sản xuất xi-măng. Tuyệt đối không được tùy tiện hạ mức xi-măng theo cảm giác, như nhìn màu sắc, sờ tay xem độ mịn v.v...

##### 1—2. Xử lý khi phát hiện xi-măng không đảm bảo tiêu chuẩn.

Khi các cơ quan sử dụng phát hiện xi-măng không đảm bảo tiêu chuẩn, thì phải báo ngay cho xí nghiệp sản xuất biết. Trong phạm vi 10 ngày, tính từ ngày nhận được tin báo, xí nghiệp sản xuất phải kiểm tra, tiến hành thí nghiệm đối chiếu, và kịp thời báo cho cơ quan sử dụng biết kết quả thẩm tra của mình. Khi cần thiết cơ quan trọng tài có thể chỉ định một cơ sở thí nghiệm thứ ba để tiến hành công tác thí nghiệm đối chiếu.

##### 1—3. Sử dụng xi-măng.

Về nguyên tắc tất cả các công trình trong nước đều phải sử dụng các loại xi-măng trong nước sản xuất cho nội địa.

Khi muốn sử dụng các loại xi-măng trong nước sản xuất cho xuất khẩu, hoặc các loại xi-măng đặc biệt yêu cầu sản xuất riêng cho nhu cầu của công trình, hoặc các loại xi-măng phải nhập khẩu, thì các cơ quan thiết kế phải thuyết minh rõ ràng tính năng của công trình và lý do phải chọn các loại xi-măng riêng đó, các cơ quan chủ quản công trình phải trình lên Ủy ban kế hoạch Nhà nước (Tổng Cục quản lý xây dựng cơ bản) xét và quyết định.

Các công trường phải triệt để tôn trọng các chế độ chuyên chở bảo quản và sử dụng xi-măng như đã quy định trong quy phạm kỹ thuật về thi công và nghiệm thu công trình (điều 83 bản in lần thứ hai năm 1961) và điều lệ bảo quản và sử dụng tiết kiệm vật liệu xây dựng số 04/UB/CQL của Ủy ban kế hoạch Nhà nước đã ban hành ngày 28 tháng 1 năm 1961.

Các cơ quan có thẩm quyền phải chú trọng kiểm tra việc bảo đảm chất lượng của xi-măng trong các khâu chuyên chở, bảo quản và sử dụng và đòi hỏi các công trường phải chấp hành nhanh chóng các ý kiến đã đề xuất ra về phương diện này.