

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 quày 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 ảnh 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

DUYNG 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

thủ của ta từ tàu này điều động sang làm việc ở tàu khác không phải bỏ ngõ, mất nhiều thì giờ tìm hiểu các loại ống.

Để thực hiện việc thống nhất dấu hiệu, từ nay cho đến hết năm 1962, các xí nghiệp, cơ quan (trừ cơ quan quân sự) có tàu phải cho dấu hiệu lại ống theo mẫu đính theo⁽¹⁾. Cơ quan nào đang đặt đóng tàu ở nước ngoài cần liên lạc ngay với xưởng đóng tàu và yêu cầu sơn theo mẫu của ta để sau này khỏi phải sơn lại.

Thống nhất dấu hiệu của các loại ống trên các tàu thủy là một việc rất cần thiết, Bộ Giao thông Vận tải đề nghị với các cơ quan, xí nghiệp có tàu thực hiện ngay những quy định trên để đảm bảo cho việc điều động tàu cho được an toàn. Các cơ quan Giao thông vận tải có nhiệm vụ đôn đốc và kiểm tra việc thi hành thông tư này.

Hà nội, ngày 2 tháng 5 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thư trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

THÔNG TƯ số 139-TT/VP ngày 3-5-1962 quy định việc xe rơ-móc chở hành khách.

Tình hình kinh tế và văn hóa trên miền Bắc nước ta đang ngày càng phát triển mạnh mẽ, vấn đề phục vụ sự đi lại của nhân dân đòi hỏi phải được nhanh chóng, thuận tiện và an toàn để kịp thời đáp ứng cho yêu cầu của sản xuất, và sự đi lại của nhân dân.

Để giải quyết vấn đề thiếu phương tiện vận tải đồng thời tận dụng được khả năng nguyên vật liệu sẵn có, giảm bớt giá thành vận chuyển, đáp ứng một phần yêu cầu đi lại của nhân dân hiện nay, căn cứ vào luật đi đường Bộ ban hành kèm theo nghị định số 348-NĐ ngày 3-12-1955 của Bộ Giao thông Bru điện và nghị định số 100-CP ngày 9-10-1961 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Bộ Giao thông Vận tải, Bộ cho phép các xí nghiệp vận tải ở tổ quốc doanh và công tư hợp doanh được dùng ô tô chở khách kéo thêm một rơ-móc chở hành khách với những điều kiện như sau:

1. Xe ô tô và rơ-móc nói chung phải tốt, bảo đảm an toàn, bảo đảm vệ sinh và thoải mái cho hành khách ngồi trên xe. Các tín hiệu phải đúng quy cách và đặt đúng vị trí.

Riêng các bộ phận của rơ-móc và các thiết bị an toàn phải đầy đủ, tốt và có hiệu lực, nhất là các bộ phận chủ yếu dưới đây:

a) Khung xe, bệ xe, càng kéo, móc nối phải thật bảo đảm chắc chắn; móc nối phải được tăng cường bằng móc xích an toàn.

b) Hệ thống chuyển hướng không được dễ giơ và lắc.

c) Hệ thống hãm của xe và của rơ-móc phải tốt, nhạy và thống nhất.

d) Các trục không được có hiện tượng nứt dạn. Nếu dùng đồ cũ thì phải được tăng cường để bảo đảm sức chịu đựng.

e) Hai lớp trước của rơ-móc phải luôn luôn tốt và an toàn.

2. Xe ô tô kéo rơ-móc chở khách phải là loại xe có tổng trọng lượng lớn hơn tổng trọng lượng của rơ-móc.

3. Người lái xe kéo rơ-móc phải có giấy phép lái xe hành khách loại lớn, có trình độ nghiệp vụ khá, có tinh thần trách nhiệm cao, có ý thức chấp hành nghiêm chỉnh luật lệ giao thông vận tải và phải được cơ quan giao thông vận tải địa phương xác nhận.

Ngoài lái xe ra, mỗi xe phải có 2 phụ xe (một ở xe chính, một ở rơ-móc), phụ xe phải ngồi ở cửa lên xuống của xe và rơ-móc để chỉ dẫn cho hành khách và giúp đỡ người lái xe quan sát xung quanh xe, trước và trong khi xe chạy.

4. Chỉ được phép để hành khách lên xuống xe khi xe đã đứng hẳn lại và chỉ khi nào hành khách lên xuống xe đã xong, xe mới được phép chuyển bánh.

5. Xe rơ-móc chở khách chỉ được chuyên chở hành khách trên những đường đồng bằng có mặt đường bằng phẳng tốt, có điều kiện tránh, vượt nhau dễ dàng.

Trước khi cấp giấy phép cho rơ-móc chở khách chạy trên đường nào thì Sở, Ty Giao thông vận tải phải kiểm tra lại tuyến đường đó về các điều kiện đã nói trên đây.

Để bảo đảm thi hành các điều quy định trên đây được tốt:

1. Cục cơ khí thuộc Bộ Giao thông Vận tải có trách nhiệm xây dựng một đồ án thiết kế mẫu về việc đóng rơ-móc để phổ biến cho các địa phương và xí nghiệp vận tải. Trong việc thiết kế đồ án mẫu cần kết hợp tốt nguyên tắc bảo đảm an toàn giao thông vận tải với phương châm tận dụng phụ tùng cũ và nguyên vật liệu sẵn có.

2. Cục Vận tải đường bộ có trách nhiệm hướng dẫn các xí nghiệp vận tải ở tổ trong việc đóng rơ-móc và sử dụng rơ-móc. Mặt khác, Cục phải hướng dẫn các Sở, Ty Giao thông vận tải trong việc khám xét các rơ-móc cũng như trong việc cho phép, quản lý và giám sát việc sử dụng xe rơ-móc chở hành khách.

3. Các xí nghiệp vận tải ở tổ sẽ dựa vào đồ án thiết kế mẫu nói trên để đóng rơ-móc. Trường hợp cần sửa đổi những bộ phận chủ yếu của rơ-móc, như:

(1) Mẫu không đăng trong Công báo.