

Đối với tài sản trước đây vẫn dùng cho nhiều bộ phận thì Ủy ban hành chính căn cứ vào yêu cầu của mỗi tổ chức mà quyết định phân chia cho hợp lý. Tất cả tài sản chuyển giao đều phải kiểm kê (theo lối kiểm kê của cơ quan sự nghiệp). Tài sản chuyển giao sang Bru điện nên quản lý riêng và thứ nào trước đây dùng vào việc gì thì nay vẫn tiếp tục sử dụng vào việc ấy, nếu xét cần có sự điều chỉnh để sử dụng hợp lý hơn thì nên bàn bạc nhất trí để tránh hiểu lầm lúc đầu.

3. Kế hoạch và ngân sách.

Dựa trên phần kế hoạch đã được duyệt cho công tác truyền thanh năm 1962 mà chuyển toàn bộ cho Bru điện tiếp tục quản lý và thực hiện. Gặp trường hợp có khoản nào chưa được duyệt chính thức thì Ủy ban hành chính địa phương nghiên cứu xét và giải quyết dứt khoát.

Trong khi chờ đợi nghiên cứu chế độ kinh phí thích hợp cho công tác truyền thanh, hàng năm ngân sách địa phương vẫn tiếp tục đài thọ phần kinh phí sự nghiệp truyền thanh cho Bru điện. Sở Ty Bru điện và Truyền thanh sử dụng phần kinh phí truyền thanh theo chế độ sự nghiệp.

Việc dự trù kinh phí truyền thanh năm 1963 do các Sở, Ty Bru điện và Truyền thanh lập và trình Ủy ban hành chính xét duyệt. Nếu khi làm kế hoạch mà việc chuyển giao chưa làm xong thì phòng Thông tin hoặc Đài Truyền thanh phối hợp cùng Sở, Ty Bru điện để bàn bạc cùng làm.

4. Cán bộ công nhân viên:

Nguyên tắc chung là những cán bộ, công nhân, trước vẫn làm công tác truyền thanh (kể cả các cán bộ chuyên lo phát triển sự nghiệp và cán bộ kỹ thuật) thì nay chuyển cả sang Bru điện. Trường hợp đặc biệt cần có sự điều hòa thì Ủy ban hành chính địa phương căn cứ vào tình hình cụ thể mà quyết định, nhưng cần hết sức tránh việc rút bớt cán bộ, công nhân viên truyền thanh. Khi mới chuyển sang Bru điện, nên để anh em tiếp tục công tác cũ của mình và chỉ điều chỉnh khi thấy thật cần thiết.

5. Tổ chức:

Tổ chức truyền thanh trong Sở, Ty Bru điện sẽ do Ủy ban hành chính địa phương căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ, tính chất khối lượng công tác và đặc điểm tổ chức của địa phương để quyết định cho thích hợp, không nhất thiết áp dụng một hình thức tổ chức chung cho các địa phương, nhưng trong thời gian mới chuyển giao nói chung nên giữ riêng một bộ phận truyền thanh có cán bộ phụ trách trực thuộc với giám đốc hoặc trưởng ty Bru điện và Truyền thanh.

6. Một số chế độ và chính sách:

Trong khi chờ đợi Tổng cục Bru điện và Truyền thanh có hướng dẫn cụ thể về các chế độ chính sách, giá cả, thể lệ, đối với công tác truyền thanh của địa phương, các chế độ chính sách hiện hành vẫn tiếp tục áp dụng không thay đổi.

IV. PHƯƠNG PHÁP TIẾN HÀNH

Địa phương nào đã chuẩn bị tốt thì tiến hành thống nhất trước, địa phương nào chuẩn bị chưa tốt thì thống nhất sau nhưng cần xúc tiến chuẩn bị để việc chuyển giao khỏi kéo dài. Đối với các địa phương có cơ sở kỹ thuật lớn, cán bộ công nhân đông thì cần bàn bạc kỹ, chuẩn bị thật chu đáo để khi chuyển giao khỏi ảnh hưởng đến công tác và chất lượng nghiệp vụ.

Riêng đối với khu vực Vĩnh linh thì Ủy ban hành chính khu vực nghiên cứu trao đổi với Tổng cục Bru điện và Truyền thanh để quyết định việc bàn giao cho thích hợp.

Sau khi đã thống nhất truyền thanh vào Bru điện thì Sở, Ty, phòng Bru điện (kể cả những phòng chưa có hệ thống truyền thanh) đều đổi tên là Sở, Ty hoặc phòng Bru điện và Truyền thanh.

Đối với những địa phương đã thống nhất trước khi ban hành Thông tư này thì căn cứ vào tinh thần của Thông tư mà điều chỉnh những điểm chưa phù hợp.

Việc thống nhất truyền thanh vào Bru điện và phát triển sự nghiệp truyền thanh là một quá trình tương đối phức tạp nên cần có sự chỉ đạo chặt chẽ, của Ủy ban hành chính các cấp, đặc biệt là chỉ đạo về mặt tư tưởng.

Liên Bộ mong Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành lưu ý thực hiện chủ trương một cách tích cực. Nếu có khó khăn trở ngại gì thì phản ánh cho Tổng cục Bru điện và Truyền thanh biết để tùy tình chất từng việc cần thiết, sẽ liên hệ với các Bộ, các cơ quan hữu quan để phối hợp giải quyết.

Hà-nội ngày 24 tháng 8 năm 1962

Tổng biên tập	K. T. Bộ trưởng Bộ Nội vụ
Đài Tiếng nói Việt-nam	Thư trưởng
TRẦN LÂM	LÊ TẮT ĐẮC
K. T. Bộ trưởng	K. T. Tổng Cục trưởng
Bộ Tài chính	Tổng Cục Bru điện và Truyền thanh
Thư trưởng	Tổng Cục phó
TRỊNH VĂN BÌNH	NGÔ HUY VĂN

CÁC BỘ

GAO THÔNG VẬN TẢI

THÔNG TƯ số 220 TT ngày 4-9-1961 của Bộ Giao thông vận tải về việc chấn chỉnh và tăng cường xây dựng các cơ sở giao thông vận tải địa phương.

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 khu, thành.
 — Các ông Trưởng ty Giao thông Vận tải các tỉnh.

Trong công cuộc xây dựng xã hội chủ nghĩa ở miền Bắc nước ta, việc xây dựng sự nghiệp giao thông vận tải là một công tác hết sức quan trọng vì giao thông vận tải là một khâu không thể thiếu được trong quá trình sản xuất; đồng thời giao thông vận tải lại có quan hệ trực tiếp đến đời sống hàng ngày của nhân dân và sự nghiệp củng cố quốc phòng trong cả nước.

Giao thông vận tải của ta hiện nay bao gồm bốn ngành chủ yếu: đường sắt, đường bộ, đường sông và đường biển. Theo sự phân công, Trung ương trực tiếp quản lý các ngành đường sắt, đường biển và những đường ô tô, đường sông trên những trục giao thông chính, có liên quan đến nhiều khu vực hành chính, kinh tế, bảo đảm phục vụ những yêu cầu vận tải có tính chất chung của toàn quốc. Các địa phương có trách nhiệm, căn cứ vào đường lối, chính sách chung của Đảng và Nhà nước và tình hình cụ thể của địa phương mình, ra sức xây dựng sự nghiệp giao thông vận tải địa phương, chủ yếu trước mắt là giao thông vận tải đường bộ và đường sông, nhằm thỏa mãn nhu cầu phát triển kinh tế, văn hóa cũng như sự trị an của địa phương mình, đồng thời bổ sung, tăng cường hoàn chỉnh mạng lưới giao thông vận tải của toàn quốc, đảm nhiệm công việc giao thông vận tải của trung ương giao.

Từ hòa bình lập lại, các mặt công tác giao thông vận tải địa phương đã phát triển nhanh chóng, nhưng vẫn chưa kịp đáp ứng với yêu cầu. Đường sá ở nông thôn, miền núi cũng như phương tiện vận tải cải tiến chưa phát triển được nhiều, đời sống của người nông dân căn bản chưa được giải phóng. Sông, ngòi, bến cảng phần lớn còn ở trạng thái tự nhiên, chưa được chú trọng cải thiện. Phương tiện vận tải đã thiếu, nhưng cũng chưa được sắp xếp hợp lý để tận dụng. Việc bảo dưỡng đường sá chưa được chú trọng đúng mức, chất lượng đường không được bảo đảm.

Kiểm điểm trong những năm qua, có nhiều địa phương còn nặng phần phục vụ làm đường sá và vận tải của trung ương, có phần coi nhẹ công việc của địa phương và cũng có trường hợp trách nhiệm chưa được rõ ràng. Bộ Giao thông vận tải trực tiếp giao kế hoạch cho các Ty, các Ủy ban hành chính không có trách nhiệm lãnh đạo, chỉ đạo thực hiện kế hoạch, tình trạng bất hợp lý trên đây không thể dễ tồn tại được. Trong kế hoạch năm năm kinh tế địa phương phát triển nhất là nông nghiệp phải phát triển nhanh và mạnh, công nghiệp địa phương cũng đang trên đà xây dựng. Đời sống văn hóa xã hội của nhân dân ngày càng tiến bộ, do đó tổ chức giao thông vận tải ở địa phương phải được củng cố và tăng cường nhằm phục vụ cho sự phát triển kinh tế của địa phương và hỗ trợ cho trung ương.

Để tăng cường quản lý và phát triển các mặt công tác giao thông vận tải địa phương, Bộ quy định một số vấn đề về chấn chỉnh tổ chức và xây dựng các cơ sở giao thông vận tải địa phương như sau:

I. Nhiệm vụ và trách nhiệm của các Sở, Ty giao thông vận tải địa phương.

Các Sở, Ty giao thông vận tải là cơ quan quản lý toàn bộ công tác giao thông vận tải trong địa phương, chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác giao thông vận tải phù hợp với đường lối, chủ trương kế hoạch của Nhà nước, và nhu cầu phát triển kinh tế, văn hóa và việc trị an của nhân dân trong địa phương.

Các Sở, Ty giao thông vận tải có nhiệm vụ:

a) Bảo đảm thực hiện đúng đắn các chủ trương, chính sách luật lệ của Nhà nước, các chỉ thị, thông tư, quyết định của Bộ Giao thông vận tải và của Ủy ban hành chính địa phương về công tác giao thông vận tải.

b) Căn cứ kế hoạch của Bộ Giao thông vận tải và yêu cầu phát triển kinh tế, văn hóa trong địa phương, lập kế hoạch xây dựng phát triển giao thông vận tải trình cấp trên phê chuẩn, tổ chức và chỉ đạo thực hiện kế hoạch ấy.

c) Tổ chức và chỉ đạo công tác xây dựng các công trình giao thông về đường bộ, đường thủy của địa phương và của trung ương giao, bảo đảm nâng cao và mở rộng không ngừng mạng lưới giao thông vận tải trong tỉnh.

d) Theo sự phân cấp quản lý tổ chức và chỉ đạo công tác bảo dưỡng đường bộ, đường thủy, bến tàu, bến xe và những công trình giao thông khác trong tỉnh, bảo đảm giao thông vận tải thường xuyên, liên tục và năng lực sử dụng công trình ngày một nâng cao.

đ) Tổ chức và chỉ đạo công tác vận tải bằng đường bộ và đường thủy, bảo đảm nhu cầu giao thông vận tải của địa phương cũng như của trung ương giao.

e) Tổ chức và chỉ đạo công tác sửa chữa và chế tạo các phương tiện vận tải cải tiến và bán cơ giới, kịp đáp ứng với nhu cầu phát triển vận tải trong địa phương;

g) Tổ chức và chỉ đạo việc cải tạo vận tải tư nhân, xây dựng các công tư hợp doanh và hợp tác xã vận tải và sửa chữa hoặc sản xuất các phương tiện vận tải đúng với chính sách của Nhà nước;

h) Căn cứ các quy định của Nhà nước và của Bộ Giao thông vận tải, tổ chức việc đăng ký, kiểm tra an toàn kỹ thuật các phương tiện vận tải cùng với Ty Công an địa phương, sát hạch lái xe, cấp giấy phép kinh doanh cho các chủ phương tiện vận tải trong tỉnh;

i) Tổ chức và chỉ đạo công tác xây dựng giao thông vận tải nông thôn, miền núi, bảo đảm yêu cầu đẩy mạnh sản xuất và phát triển văn hóa của nhân dân; hướng dẫn nhân dân phát triển và cải tiến các công cụ vận tải, thực hiện giải phóng đời sống.

Để có thể bảo đảm được các nhiệm vụ quy định trên đây, bộ máy của các Sở Ty Giao thông vận

tải cần được kiện toàn. Tùy theo khối lượng công việc và sự cần thiết của từng địa phương, các Sở, Ty có thể tổ chức ra các bộ phận để giúp Trưởng, Phó Ty theo dõi thực hiện các mặt công tác về vận tải, kiến thiết cơ bản, quản lý đường sá, lòng lạch giao thông vận tải nông thôn, miền núi, kế hoạch, thống kê, kế toán tài vụ, cung cấp vật tư, nhân sự, giáo dục, tiền lương, văn thư, quản trị, v.v... Các mặt công tác này có thể tổ chức thành từng bộ phận chuyên trách về từng việc hoặc ghép hai, ba công việc chung. Các Sở, Ty giao thông vận tải sẽ căn cứ vào tình hình thực tế nhiệm vụ của mình đề nghị Ủy ban hành chính địa phương quyết định việc thiết lập hay sửa đổi bộ máy cho phù hợp.

2. Công tác bảo dưỡng đường ô-tô

Để tăng cường công tác bảo dưỡng đường ô-tô, trên cơ sở nguyên tắc phân chia ra các đường quốc lộ, liên tỉnh do trung ương quản lý và các đường hàng tỉnh do địa phương quản lý, cần tổ chức các Đoàn bảo dưỡng đường trên những tuyến đường thuộc trung ương quản lý. Các Đoàn bảo dưỡng đường là những đơn vị sản xuất cơ sở có nhiệm vụ tổ chức việc bảo dưỡng thường xuyên đường, cầu, phá trong phạm vi quản hạt của mình, bảo đảm công việc vận chuyển được liên tục, an toàn, tổ chức việc trồng cây khai thác tận dụng đất đai ven đường; đồng thời theo dõi, kiểm tra việc thi hành các chủ trương, chính sách, luật lệ giao thông đường bộ. Các Đoàn này chịu sự lãnh đạo hai chiều của Sở Ty Giao thông vận tải địa phương và của Cục vận tải đường bộ. Kinh phí chi tiêu của các Đoàn này do Ngân sách sự nghiệp kiến thiết giao thông của trung ương đài thọ. Việc thiết lập hoặc bãi bỏ các Đoàn bảo dưỡng đường trên các tuyến đường trung ương quản lý do các Sở, Ty Giao thông vận tải và Cục Vận tải đường bộ đề nghị, Bộ Giao thông vận tải quyết định.

Đối với những tuyến đường hàng tỉnh do địa phương quản lý, nếu nơi nào lưu lượng vận chuyển nhiều cũng có thể tổ chức việc bảo dưỡng đường tương tự, tổ chức riêng biệt hay đặt dưới sự chỉ huy chung của Đoàn trung ương là tùy theo tình hình đường sá từng nơi nhiều ít để quy định.

Nơi nào lưu lượng vận chuyển chưa thật nhiều đến mức cần phải tổ chức lực lượng bảo dưỡng thường xuyên thì có thể giao cho một Đội duy tu lưu động của địa phương đảm nhiệm. Các tổ chức trên đây chi tiêu kinh phí kiến thiết kinh tế thuộc ngân sách địa phương. Việc thiết lập hay bãi bỏ các tổ chức này do Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương đề nghị và Ủy ban hành chính tỉnh, khu hoặc thành phố ở địa phương đó quyết định.

3. Công tác quản lý đường sông.

Những luồng sông chính, lưu lượng vận chuyển nhiều, công việc vận tải có quan hệ đến nhiều địa phương, việc tận dụng khả năng vận chuyển đòi hỏi phải có những công trình kỹ thuật phức tạp sẽ

do trung ương quản lý. Trên những luồng sông này sẽ tổ chức các Đoàn đường sông phụ trách từng khúc sông nhất định (từ 200 km đến 300km). Các Đoàn đường sông có nhiệm vụ tổ chức việc khảo sát do sâu lòng lạch, nắm vững tình trạng đường sông thuộc phạm vi quản hạt của mình, bảo dưỡng, tu sửa các phao đăng tiêu trên sông, xác định vị trí các phao đăng tiêu cho chính xác, tổ chức việc phá hủy các chướng ngại trên sông, làm lá chắn, nạo vét thô sơ để khai thông luồng sông, bảo đảm cho công việc vận chuyển được liên tục và an toàn; Đồng thời theo dõi, kiểm tra việc thi hành các chính sách, luật lệ về giao thông đường sông. Các Đoàn đường sông này là những đơn vị sản xuất cơ sở chịu sự lãnh đạo trực tiếp của Cục Vận tải đường thủy; kinh phí chi tiêu do ngân sách sự nghiệp kiến thiết giao thông của trung ương đài thọ. Việc thiết lập, sửa đổi hoặc bãi bỏ các Đoàn này do Cục Vận tải đường thủy đề nghị, Bộ Giao thông vận tải quyết định.

Trên các luồng sông địa phương, nơi nào lưu lượng vận chuyển nhiều cần có lực lượng bảo dưỡng thường xuyên thì cũng có thể thiết lập các Đoàn hoặc các Trạm đường sông, nội dung nhiệm vụ tương tự như các Đoàn của trung ương nhưng trong một phạm vi nhỏ hơn; các Đoàn hoặc Trạm này có thể đặt riêng hay chịu sự chỉ huy chung của Đoàn thuộc trung ương là tùy theo cụ thể từng nơi mà quy định. Kinh phí chi tiêu của các Đoàn hoặc Trạm đường sông địa phương do Ngân sách địa phương đài thọ. Việc thiết lập hoặc bãi bỏ các Đoàn hoặc Trạm đường sông này do các Sở, Ty Giao thông vận tải đề nghị Ủy ban hành chính tỉnh, khu hoặc thành phố ở địa phương đó quyết định.

4. Tổ chức lực lượng xây dựng các công trình giao thông.

Theo sự phân cấp giữa trung ương và địa phương nhằm hoàn thành mau chóng các công trình làm mới và sửa chữa lớn cầu đường, trung ương đảm nhận xây dựng các công trình đòi hỏi kỹ thuật cao, địa phương phụ trách các công trình kỹ thuật vừa. Để bảo đảm thực hiện nhiệm vụ xây dựng các công trình giao thông của địa phương cũng như những công trình của trung ương giao cho làm với chất lượng tốt và năng suất cao và cũng nhằm để xây dựng một lực lượng công nhân có trình độ kỹ thuật nhất định, đi đôi với việc huy động nhân dân làm nghĩa vụ xây dựng đường sá, các Sở, Ty Giao thông vận tải cần tổ chức các Đội công trình chuyên nghiệp. Các Đội công trình này có nhiệm vụ xây dựng mới và sửa chữa lớn các công trình cầu đường và những công trình giao thông khác trong địa phương, kể cả các công trình giao thông chuyên dụng của các ngành khác thuê làm.

Mỗi Đội công trình là một đơn vị sản xuất cơ sở, hoạt động theo chế độ hạch toán kinh tế, tiến lên thành những xí nghiệp bao thầu xây dựng của địa phương. Lực lượng công nhân cố định trong các

Đội công trình này bước đầu không nên quá 1/3 tổng số người cần thiết hàng năm theo dự định trong kế hoạch 5 năm; số còn lại có thể thuê mượn tạm thời hoặc huy động nhân dân làm nghĩa vụ.

Kinh phí chi tiêu của các Đội công trình nay do vốn kiến thiết cơ bản hoặc trung đại tu mà các Đội công trình này nhận làm đài thọ. Việc thiết lập hoặc bãi bỏ các Đội công trình này do Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương căn cứ nhiệm vụ trong từng thời kỳ mà đề nghị Ủy ban hành chính tỉnh, khu, thành phố ở địa phương do quyết định. Các Đội công trình này chịu sự lãnh đạo trực tiếp của các Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương.

5. Công tác khảo sát thiết kế

Trong sự nghiệp xây dựng phát triển giao thông vận tải ở địa phương cần chú trọng tăng cường lực lượng làm công tác khảo sát thiết kế để đảm bảo chất lượng công trình và các quy trình quy phạm của Nhà nước, thực hiện các nề nếp về kiến thiết cơ bản. Tùy theo tình hình và yêu cầu nhiệm vụ của từng nơi, mỗi địa phương sẽ tổ chức một Đội khảo sát hoặc một Tổ khảo sát thiết kế, đặt trực tiếp dưới sự lãnh đạo của Sở, hoặc Ty Giao thông vận tải. Các đội hoặc Tổ khảo sát thiết kế này có nhiệm vụ tổ chức công việc khảo sát thiết kế về xây dựng mới và sửa chữa (vừa và lớn) các công trình giao thông vận tải trong địa phương, bảo đảm phục vụ kịp thời cho việc xây dựng và sửa chữa các công trình này. Kinh phí chi tiêu của các Đội hoặc Tổ khảo sát thiết kế do vốn khảo sát thiết kế của các công trình kiến thiết cơ bản hoặc trung đại tu mà Đội hoặc Tổ khảo sát thiết kế này do Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương đề nghị, Ủy ban hành chính tỉnh, khu, hoặc thành phố ở địa phương đó quyết định.

6. Tổ chức quản lý bến sông

Để phục vụ cho yêu cầu phát triển nông nghiệp nên phải khẩn trương phát triển đường sông. Trong kế hoạch năm năm những nơi nào có sông lạch nhiều sẽ tổ chức các Công ty, Quốc doanh đường sông bao gồm chủ yếu các phương tiện vận tải thuyền và tùy theo từng nơi sẽ có cơ giới để giải quyết sức kéo một số sà-lan nhỏ. Cho nên các hợp tác xã thuyền cần phải phát triển mạnh và do đó các bến sông cũng phải được xây dựng.

Trên những đường sông thuộc trung ương quản lý; trung ương sẽ xây dựng và tổ chức các bến sông do Cục Vận tải đường thủy trực tiếp lãnh đạo. Các bến sông này có nhiệm vụ tổ chức việc giao nhận hàng hóa, bốc dỡ và bảo quản hàng hóa, phục vụ hành khách lên xuống và việc ra vào bến của tàu, thuyền được an toàn. Mỗi bến là một đơn vị sản xuất cơ sở, quản lý kinh doanh theo chế độ kinh tế hạch toán. Việc thiết lập hoặc bãi bỏ các bến này do Cục vận tải đường thủy đề nghị, Bộ Giao thông vận tải quyết định.

Trên những đường sông thuộc trung ương quản lý, địa phương cũng có trách nhiệm xây dựng những bến sông phục vụ yêu cầu vận chuyển của địa phương mình nếu xét thấy thật cần thiết. Và trên những đường sông thuộc địa phương quản lý nơi nào lưu lượng vận chuyển nhiều liên tục cả năm cần có lực lượng thường xuyên để đảm nhiệm cũng cố tổ chức các bến sông thành những xí nghiệp kinh doanh của địa phương với nhiệm vụ tương tự như các bến sông của trung ương. Vốn đầu tư xây dựng các bến sông này do ngân sách địa phương đài thọ. Việc thiết lập hoặc bãi bỏ các bến sông này do Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương đề nghị Ủy ban hành chính tỉnh, khu hoặc thành phố ở địa phương đó quyết định.

Các bến sông của địa phương đã được tổ chức thành xí nghiệp của Nhà nước (thuộc chính quyền địa phương) do các Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương trực tiếp lãnh đạo.

Ở những nơi nào lưu lượng vận chuyển chưa thật nhiều, công việc không được thường xuyên liên tục cả năm thì chưa tổ chức thành xí nghiệp của Nhà nước; việc tổ chức bến sông chủ yếu vẫn dựa vào hình thức hợp tác xã hoặc tập đoàn bóc vác như hiện nay.

7. Tổ chức quản lý bến ô-tô

Ô-tô là một loại phương tiện hết sức cơ động. Các lực lượng công tư hợp doanh địa phương phải phục vụ chủ yếu cho sự phát triển công, nông nghiệp địa phương và sự di lại của nhân dân.

Trong kế hoạch năm năm cần phải đầu tư cho ngành ô tô vận tải hành khách để có khả năng vận tải đi các huyện và các vùng kinh tế tập trung của địa phương.

Để phục vụ tốt hành khách di xe và việc xe ra vào bến cần xây dựng và tổ chức các bến ô tô. Các bến ô tô có nhiệm vụ tổ chức việc phục vụ hành khách, quản lý giờ xe chạy, tổ chức việc ra vào bến của xe, bảo đảm trật tự và vệ sinh công cộng ở bến xe. Các bến ô tô sẽ do công tư hợp doanh hoặc quốc doanh vận tải địa phương quản lý. Chi tiêu của các bến ô tô sẽ do vốn kinh doanh vận tải đài thọ, trừ kinh phí về xây dựng cơ bản sẽ do ngân sách kiến thiết kinh tế cấp. Ở địa phương nào mà bến xe có nhiều ô tô của các đơn vị vận tải ở các địa phương khác cũng đến đỗ, không tiện giao cho một công ty vận tải ô tô quản lý, thì có thể lập thành một Ban quản lý bến ô tô do Sở hoặc Ty Giao thông vận tải trực tiếp lãnh đạo. Chi tiêu của Ban Quản lý bến ô tô này sẽ do nguồn thu về lệ phí ô-tô đỗ bến đài thọ.

8. Các cơ sở vận tải.

Để tổ chức việc vận tải bảo đảm phục vụ nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách trong địa

phương, ngoài các lực lượng vận tải công tư hợp doanh và hợp tác xã vận tải hiện có, các địa phương có thể xây dựng phát triển các cơ sở vận tải quốc doanh địa phương theo yêu cầu nhiệm vụ và khả năng của địa phương. Các cơ sở vận tải của địa phương, công tư hợp doanh hoặc quốc doanh, là những xí nghiệp kinh doanh, tự chủ về mặt hành chính, có vốn riêng, được mở tài khoản riêng và đều đặt dưới sự lãnh đạo trực tiếp của các Sở, Ty Giao thông vận tải. Vốn đầu tư xây dựng các cơ sở vận tải này do ngân sách địa phương cấp và khi cần thiết cũng có sự hỗ trợ của trung ương.

Việc thiết lập hoặc bãi bỏ các cơ sở này do các Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương đề nghị, Ủy ban hành chính tỉnh, khu hoặc thành phố ở địa phương đó quyết định sau khi có sự thống nhất ý kiến với Bộ Giao thông vận tải.

9. Các cơ sở sửa chữa và sản xuất phương tiện vận tải.

Tùy theo tình hình và yêu cầu phát triển giao thông vận tải của từng nơi, trên cơ sở sắp xếp lại các tổ chức sửa chữa và sản xuất phương tiện vận tải hiện có, các địa phương có thể thiết lập các cơ sở sửa chữa đến mức trung tu và sản xuất phương tiện vận tải bán cơ giới và thô sơ cải tiến. Các cơ sở này có nhiệm vụ sửa chữa các phương tiện vận tải của địa phương, sản xuất các phương tiện vận tải bán cơ giới và thô sơ cải tiến bảo đảm phục vụ nhu cầu phát triển lực lượng vận tải thô sơ trong địa phương và phong trào giải phóng đôi vai của nhân dân. Các cơ sở này là những xí nghiệp công nghiệp của địa phương do các Sở, Ty Giao thông vận tải trực tiếp lãnh đạo, hoạt động theo chế độ kinh tế hạch toán, tự chủ về mặt hành chính, có vốn riêng, được mở tài khoản riêng. Vốn đầu tư xây dựng do ngân sách của địa phương cấp là chủ yếu, khi cần mới được trung ương hỗ trợ. Việc thiết lập hoặc bãi bỏ các xí nghiệp này do các Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương đề nghị, các Ủy ban hành chính tỉnh, khu hoặc thành phố ở địa phương đó quyết định.

10. Tổ chức cơ quan chuyên trách công tác giao thông vận tải ở huyện và xã.

Việc phát triển giao thông vận tải nông thôn miền núi giải phóng đôi vai là một công tác rất quan trọng đối với việc phát triển nông nghiệp ở địa phương. Trước đây công tác này không thành trọng tâm của ngành Giao thông vận tải địa phương, đó là khuyết điểm.

Trong kế hoạch năm năm, việc phát triển đường nông thôn miền núi và giải phóng đôi vai là một công tác hàng đầu của ngành giao thông vận tải ở địa phương.

Để tăng cường việc phát triển giao thông vận tải trong nông thôn, phục vụ cho việc đẩy mạnh sản xuất nông nghiệp, cần phải xây dựng và kiện toàn các cơ quan phụ trách công tác giao thông vận tải ở huyện và ở xã:

a) Ở huyện đồng bằng, không tổ chức phòng Giao thông mà phải có một số cán bộ chuyên trách về công tác giao thông vận tải nằm trong bộ phận nông nghiệp kiêm thủy lợi, do một Ủy viên Ủy ban hành chính huyện phụ trách. Ở các châu, huyện miền núi thì tùy tình hình cụ thể mà có thể đề người chuyên trách riêng về giao thông vận tải.

Tổ chức giao thông vận tải ở huyện có nhiệm vụ:

1. Bảo đảm chấp hành đúng đắn các luật lệ của Nhà nước, các chỉ thị thông tri của Ủy ban hành chính và Sở Ty Giao thông vận tải địa phương về các mặt công tác giao thông vận tải.

2. Lập kế hoạch xây dựng phát triển công tác giao thông vận tải của huyện, tổ chức chỉ đạo thực hiện kế hoạch ấy.

3. Tổ chức và chỉ đạo công tác xây dựng các hệ thống giao thông vận tải trong huyện, bảo đảm phục vụ kịp yêu cầu vận tải của huyện.

4. Quản lý các hợp tác xã và tổ chức kinh doanh vận tải trong huyện.

5. Tổ chức việc đăng ký và kiểm tra an toàn kỹ thuật các phương tiện vận tải trong huyện; quản lý các phương tiện vận tải đó và điều động phương tiện phục vụ nhu cầu vận tải.

6. Tổ chức và hướng dẫn nhân dân phát triển và cải tiến các loại phương tiện vận tải phục vụ đẩy mạnh sản xuất và cải thiện đời sống ở nông thôn.

7. Tuyên truyền giáo dục nhân dân tuân theo các luật lệ về giao thông vận tải; vận động nhân dân tham gia vào việc xây dựng và bảo vệ các công trình giao thông vận tải chung của Nhà nước.

Để bảo đảm thỏa mãn nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách trong huyện, ngoài các lực lượng hợp tác xã vận tải hiện có, tùy theo tình hình từng nơi, các huyện có thể tổ chức những cơ sở vận tải (xe ngựa, xe trâu) theo hình thức Quốc doanh của huyện. Việc xây dựng các cơ sở này do Ủy ban hành chính huyện và Sở, Ty Giao thông vận tải địa phương đề nghị, Ủy ban hành chính tỉnh, khu hoặc thành phố ở địa phương đó quyết định.

b) Ở cấp xã, Ủy viên Ủy ban hành chính xã phụ trách về công tác thủy lợi sẽ phụ trách cả công tác giao thông vận tải trong xã và tùy theo tình hình để bố trí thêm một số cán bộ giúp việc. Trường hợp ở xã có nhiều hợp tác xã thì số cán bộ giúp việc nên cử ở mỗi hợp tác xã một người để tiện tiến hành công việc. Giao thông vận tải ở xã có những nhiệm vụ:

1. Lập kế hoạch xây dựng phát triển giao thông vận tải trong xã phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế văn hóa của xã;

2. Tổ chức và hướng dẫn nhân dân xây dựng phát triển các đường giao thông trong xã, trước hết bảo đảm vận tải cho sản xuất nông nghiệp của nhân dân, rồi tới sự đi lại của nhân dân;

3. Tổ chức và hướng dẫn nhân dân phát triển và cải tiến các phương tiện và công cụ vận tải, đẩy mạnh phong trào giải phóng đôi vai;

4. Quản lý các lực lượng vận tải chuyên nghiệp và bán chuyên nghiệp trong xã, quản lý các bến đò của xã;

5. Tuyên truyền giáo dục nhân dân tuân theo các luật lệ giao thông vận tải, tổ chức và vận động nhân dân tham gia xây dựng, bảo vệ những công trình giao thông vận tải chung của Nhà nước.

Việc chấn chỉnh và tăng cường xây dựng các cơ sở giao thông vận tải địa phương có ý nghĩa rất quan trọng. Thông tư này chỉ nêu lên những vấn đề có tính chất nguyên tắc chung, Bộ yêu cầu các Ủy ban hành chính và các Sở, Ty Giao thông vận tải căn cứ vào tình hình thực tế của địa phương có kế hoạch thực hiện cho phù hợp.

Hà-nội, ngày 4 tháng 9 năm 1962

Bộ trưởng

Bộ Giao thông vận tải

PHAN TRỌNG TUỆ

BỘ VĂN HÓA

QUYẾT ĐỊNH số 604-VH-QĐ ngày 13-9-1962
của Bộ Văn hóa về việc tách Khu Triển lãm trung ương ra khỏi cơ cấu tổ chức Vụ Bảo tồn Bảo tàng, thành một đơn vị tổ chức trực thuộc Bộ.

BỘ TRƯỞNG BỘ VĂN HÓA

Căn cứ Nghị định số 135-CP ngày 29-9-1961 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Bộ Văn hóa;

Xét tính chất và nội dung công tác triển lãm,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. — Nay tách Khu Triển lãm trung ương ra khỏi cơ cấu tổ chức Vụ Bảo tồn Bảo tàng, thành một đơn vị tổ chức trực thuộc Bộ.

Điều 2. — Khu Triển lãm trung ương là đơn vị sự nghiệp có kinh doanh.

Điều 3. — Khu Triển lãm trung ương có nhiệm vụ:

1. Căn cứ vào tình hình và nhiệm vụ chính trị từng thời gian tổ chức:

a) Các cuộc triển lãm của Bộ Văn hóa.

b) Một số cuộc triển lãm và trưng bày mẫu hàng kể cả trong và ngoài nước của các ngành, các Bộ khác, (theo nguyên tắc ký hợp đồng kinh doanh).

2. Hướng dẫn nghiệp vụ triển lãm cho các cơ quan ở trung ương và địa phương.

Điều 4. — Khu Triển lãm trung ương do một Giám đốc phụ trách và một hoặc hai Phó giám đốc giúp việc.

Điều 5. — Chi tiết về tổ chức biên chế của Khu Triển lãm trung ương do ông Giám đốc Khu Triển lãm trung ương nghiên cứu xây dựng, trình Bộ xét duyệt sau.

Điều 6. — Các ông Chánh Văn phòng Bộ, Vụ trưởng Vụ Tổ chức cán bộ, Vụ trưởng Vụ Kế hoạch tài vụ, Vụ trưởng Vụ Bảo tồn Bảo tàng, Giám đốc Khu Triển lãm trung ương chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 13 tháng 9 năm 1962

Bộ trưởng Bộ văn hóa

HOÀNG MINH GIÁM