

**Điều 35.** — Ở các xí nghiệp cần có cán bộ chuyên trách về tiêu chuẩn hóa để làm các nhiệm vụ sau đây :

1. Lập kế hoạch tiêu chuẩn hóa của xí nghiệp ;

2. Phổ biến và tổ chức thực hiện các tiêu chuẩn kỹ thuật trong xí nghiệp ;

3. Cộng tác chặt chẽ với bộ phận kiểm tra kỹ thuật của xí nghiệp để quản lý các tiêu chuẩn kỹ thuật ;

4. Thường xuyên theo dõi, thu thập số liệu và kinh nghiệm sản xuất để phục vụ cho việc xây dựng hoặc thay thế, sửa đổi các tiêu chuẩn kỹ thuật ;

5. Xây dựng tiêu chuẩn xí nghiệp và góp phần xây dựng các tiêu chuẩn ngành, tiêu chuẩn Nhà nước.

**Điều 36.** — Sở cán bộ chuyên trách về tiêu chuẩn hóa của từng xí nghiệp do Bộ, Tổng cục sở quan quyết định, trong phạm vi kế hoạch biên chế đã được Chính phủ xét duyệt.

Xí nghiệp nào chưa đủ điều kiện cử người chuyên trách thì tạm giao cho cán bộ kỹ thuật khác kiêm nhiệm, nếu được Bộ, Tổng cục sở quan đồng ý.

**Điều 37.** — Những cán bộ chuyên trách về tiêu chuẩn hóa ở các xí nghiệp chịu sự chỉ đạo trực tiếp của giám đốc xí nghiệp ; riêng về nghiệp vụ thì theo sự hướng dẫn của các cơ quan tiêu chuẩn cấp trên.

Hà-nội, ngày 24 tháng 8 năm 1963.

K. T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

PHẠM HÙNG

## **CHỈ THỊ số 88-TTg về việc đẩy mạnh khai thác và cung cấp gỗ tàu thuyền.**

Do sự phát triển của nền kinh tế quốc dân ở miền Bắc, yêu cầu về gỗ tàu thuyền ngày càng nhiều, nhưng việc khai thác và cung cấp các loại gỗ đó trong mấy năm qua thường hụt mức kế hoạch nghiêm trọng (riêng 6 tháng đầu năm 1963 chỉ đạt khoảng 30% kế hoạch toàn năm), không đáp ứng kịp nhu cầu của các ngành Giao thông và Thủy sản.

Việc khai thác và cung cấp gỗ tàu thuyền không bảo đảm kế hoạch, chủ yếu là do mấy nguyên nhân sau đây :

1. Cán bộ ngành Lâm nghiệp chưa nhận thức đầy đủ tầm quan trọng của gỗ tàu thuyền, chưa phát huy đầy đủ tinh thần trách nhiệm,

quyết tâm khắc phục khó khăn, hoàn thành nhiệm vụ sản xuất và cung cấp gỗ tàu thuyền. Việc chỉ đạo sản xuất gỗ tàu thuyền từ chặt hạ đến vận xuất, vận chuyển, phân phối còn có nhiều thiếu sót. Nhiều ty lâm nghiệp và lâm trường đến nay vẫn chưa đi sâu chỉ đạo đối với từng loại gỗ, chưa chú ý hướng dẫn sơn tráng và áp dụng chính sách giá cả khuyến khích sản xuất gỗ tàu thuyền, trái lại có khuynh hướng chạy theo sản lượng, ít chú trọng đến quy cách, phẩm chất ; tình trạng cắt ngắn gỗ còn khá phổ biến. Việc phân loại gỗ trong khai thác cũng như trong phân phối làm chưa tốt, cho nên việc cung cấp gỗ tuy không bảo đảm kế hoạch, nhưng có nhiều lúc lại đem gỗ dùng được cho tàu thuyền phân phối cho các nhu cầu khác.

2. Các ngành sử dụng gỗ và các địa phương chưa chấp hành đầy đủ nghị định số 10-CP về việc tiết kiệm gỗ, không kiểm tra chặt chẽ việc sử dụng gỗ, không nghiên cứu xây dựng định mức dùng gỗ tàu thuyền, cho nên tình trạng lãng phí trong việc sử dụng gỗ tàu thuyền còn phổ biến. Các ngành Giao thông, Thủy sản vẫn chưa có mẫu thiết kế các loại tàu thuyền thích hợp ; các cơ sở đóng tàu thuyền thì đóng khung việc dùng gỗ trong một số tên gỗ theo tập quán cũ, chưa biết dùng thêm sang các loại gỗ khác ; việc tìm gỗ tiến hành chậm... cũng gây khó khăn cho việc cung cấp gỗ tàu thuyền.

3. Ngoài ra, có một số khó khăn như : phải khai thác phần lớn gỗ tàu thuyền ở rừng sâu, địa hình khó khăn, đường sá thiếu và xấu, khe suối, sông ngòi phần lớn chưa được cải tạo, công tác điều tra rừng làm chậm... cũng gây trở ngại cho kế hoạch khai thác, vận chuyển và cung cấp gỗ tàu thuyền.

Để đẩy mạnh kế hoạch khai thác và cung cấp gỗ tàu thuyền, kịp đáp ứng những nhu cầu bức thiết của các ngành Giao thông, Thủy sản, nhằm hoàn thành thắng lợi kế hoạch Nhà nước năm 1963 và kế hoạch 5 năm, căn cứ vào các kết luận ở hội nghị về gỗ tàu thuyền họp tại Nghệ-an ngày 9-8-1963, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu các ngành, các cấp, chú trọng giải quyết tốt các vấn đề sau đây :

1. Nhiệm vụ sản xuất gỗ tàu thuyền sáu tháng cuối năm của bốn tỉnh Thanh-hóa, Nghệ-an, Hà-tĩnh, Quảng-bình trong đó có ghi riêng chỉ tiêu gỗ làm vỏ tàu thuyền, đã được các ngành, các địa phương nhất trí tán thành trong hội nghị nói trên ; Tổng cục lâm nghiệp và các địa phương phải tích cực phát huy mọi khả năng, hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu đó và phải cố gắng hoàn thành tới mức tối đa kế hoạch toàn năm.

2. Về các loại gỗ, đề đáp ứng nhu cầu của các ngành Giao thông và Thủy sản ngày càng tăng, cần phải *nâng cao trình độ kỹ thuật trong việc sử dụng gỗ để có thể dùng thêm các loại gỗ khác* vào việc đóng thuyền ngoài những loại gỗ đã dùng từ trước đến nay. Đối với những loại gỗ đã được nhất trí trong hội nghị ngày 9-8-1963, Tổng cục lâm nghiệp phải hướng dẫn các lâm trường dày mạnh khai thác; Bộ Giao thông vận tải Tổng cục thủy sản và Ủy ban hành chính các tỉnh hướng dẫn các cơ sở đóng tàu, thuyền sử dụng cho tốt, khắc phục tư tưởng bảo thủ chỉ muốn dùng các loại gỗ theo tập quán cũ mà không muốn dùng các loại gỗ khác. Ngoài ra, Tổng cục lâm nghiệp phải phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Tổng cục thủy sản tiếp tục nghiên cứu các loại gỗ mới có thể dùng vào việc đóng tàu thuyền và đề nghị lên Chính phủ quyết định.

3. Về quy cách gỗ, đề *bảo đảm an toàn* cho vận tải thủy và cho nghề đánh cá, gỗ dùng làm vỏ tàu thuyền phải *có đủ chiều dài cần thiết*. Căn cứ vào điều kiện rừng của ta hiện nay, gỗ làm vỏ tàu thuyền từ Thanh-hóa trở vào phải *có chiều dài từ 6m trở lên*, từ Thanh-hóa trở ra phải *có chiều dài tối thiểu từ 5m trở lên*.

4. Đề giải quyết tình hình thiếu gỗ tàu thuyền trong sáu tháng cuối năm và tạo cơ sở tốt để bảo đảm cung cấp đủ gỗ tàu thuyền cho những năm tới, cần phải tăng cường mọi biện pháp có hiệu lực đề dày mạnh khai thác, vận chuyển, cải tiến việc phân phối, đồng thời phải lãnh đạo chặt chẽ việc sử dụng gỗ cho hợp lý và tiết kiệm nhất.

a) Phải giáo dục cho cán bộ và công nhân ngành Lâm nghiệp nhận rõ tầm quan trọng của gỗ tàu thuyền để nâng cao tinh thần trách nhiệm, quyết tâm khắc phục khó khăn, hoàn thành nhiệm vụ. Tổng cục lâm nghiệp và Ủy ban hành chính các tỉnh phải nắm vững khả năng về gỗ tàu thuyền của từng vùng, từng địa phương để giao nhiệm vụ sản xuất cho sát, phải tích cực giúp đỡ mọi biện pháp cho các lâm trường có nhiều khả năng về gỗ tàu thuyền: *tổ chức phân loại, giao nhận gỗ, tăng cường phương tiện, cải tiến phương thức vận xuất, vận chuyển, bảo quản, làm đường sá, xây dựng bãi bến, chỉ đạo giá cả... tạo điều kiện cho các đơn vị hoàn thành tốt nhiệm vụ sản xuất, cung cấp gỗ tàu thuyền cả về số lượng, chủng loại, phẩm chất, quy cách...;* chú ý bảo đảm gỗ làm vỏ thuyền tuyệt đối không bị cắt ngắn. Phải tăng cường chỉ đạo thực hiện sự cân đối, toàn diện giữa các khâu khai thác, vận xuất, vận chuyển, phân phối; phải

coi trọng việc phân loại, bảo quản và cung cấp gỗ đúng nhu cầu, ngang với chỉ tiêu khai thác.

b) Về vốn đầu tư xây dựng cơ bản làm cơ sở đề dày mạnh sản xuất và cung cấp gỗ tàu thuyền, cần phải tính toán cho kỹ, khai thác mọi khả năng tiềm tàng với tinh thần tiết kiệm và phát huy hiệu quả kinh tế cao nhất. Tổng cục lâm nghiệp trước hết phải căn cứ vào số vốn điều chỉnh đã được Hội đồng Chính phủ thông qua, tính toán, điều chỉnh trong nội bộ ngành cho thật hợp lý, còn thiếu bao nhiêu thì bàn bạc với Ủy ban kế hoạch Nhà nước đề đề nghị lên Chính phủ xét, song *điều chỉnh trong nội bộ ngành vẫn là chủ yếu*.

Về kinh phí làm đường mới và nâng cấp đường, phải dành ưu tiên cho các khâu trọng điểm, nhất là những nơi có trữ lượng gỗ thuyền nhiều và có điều kiện khai thác sớm. Đối với phương tiện, thiết bị ô-tô, rơ-moóc, máy kéo... Ủy ban kế hoạch Nhà nước căn cứ vào khả năng hiện nay của Nhà nước và nhiệm vụ cấp bách của từng lâm trường, có kế hoạch cung cấp kịp cho những nơi cần thiết. Đối với trâu kéo, Ủy ban hành chính tỉnh giao cho công ty tư liệu sản xuất tích cực mua để cung cấp cho ngành lâm nghiệp, hoặc cho phép ngành Lâm nghiệp tự mua, nhưng phải thống nhất chỉ đạo về giá cả, tạo điều kiện cho việc mua được tốt.

Đề dày mạnh việc vận chuyển gỗ nhanh về các nơi phân phối, Bộ Giao thông vận tải phải *hoàn thành sớm việc thiết kế bản trượt Ru-cốc*, và phải tăng cường chỉ đạo việc thi công, đề cho bản trượt ấy có thể phục vụ việc vận chuyển gỗ từ đầu năm sắp tới.

c) Ủy ban hành chính Nghệ-an phải tăng cường chỉ đạo và tích cực giúp đỡ ty lâm nghiệp mọi biện pháp cần thiết để *hoàn thành nhiệm vụ sản xuất 19,6 triệu cây nứa*, từ nay đến cuối năm (bao gồm 13,6 triệu cây đề cón bè và 6 triệu cây cho nhu cầu của địa phương).

d) Về nhân lực, ngành Lâm nghiệp phải xây dựng từng bước vững chắc đội ngũ công nhân chuyên nghiệp, đồng thời phải dựa vào *lực lượng sơn tràng của địa phương là chủ yếu*. Song đề giải quyết nhu cầu bức thiết trước mắt, Ủy ban hành chính tỉnh phải xem xét cụ thể và có biện pháp điều hòa, giải quyết cho thỏa đáng. Phải hết sức chú ý rằng ở hầu hết các lâm trường hiện nay, năng suất lao động còn thấp, phải *tăng cường kiểm tra và tổ chức quản lý lao động cho tốt, tăng cường giáo dục chính trị và bồi dưỡng kỹ thuật cho công nhân, chú trọng dày mạnh phong trào cải tiến kỹ thuật, cải tiến công cụ trong ngành Lâm nghiệp để tăng năng suất lao động; đó*

cũng là biện pháp mấu chốt để tiết kiệm lao động, giảm bớt một phần khó khăn về nhân lực và cung cấp lương thực cho Nhà nước.

Một số chế độ, chính sách đối với sơn tràng và công nhân ngành lâm nghiệp có quan hệ đến một số ngành, đến hợp tác xã nông nghiệp... Tổng cục lâm nghiệp phải phối hợp với các ngành có liên quan tiến hành nghiên cứu và trình lên Chính phủ quyết định. Về vấn đề công nhân chuyên nghiệp và nửa chuyên nghiệp, Tổng cục lâm nghiệp cùng Văn phòng Công nghiệp hợp với Bộ Lao động và Ban Công tác nông thôn bàn phương hướng giải quyết. Về vấn đề cung cấp vải cho sơn tràng và công nhân ngành lâm nghiệp, Tổng cục lâm nghiệp phối hợp với Văn phòng Tài chính Thương nghiệp Phủ Thủ tướng, Bộ Lao động, Bộ Nội thương nghiên cứu và đề nghị lên Chính phủ quyết định. Riêng vấn đề cung cấp thực phẩm cho sơn tràng và công nhân lâm nghiệp thì Ủy ban hành chính các địa phương phải có biện pháp tích cực giải quyết.

e) Các ngành sử dụng gỗ tàu thuyền (Giao thông, Thủy sản...) phải quán triệt tinh thần tiết kiệm gỗ và phải quản lý chặt chẽ việc sử dụng gỗ tàu thuyền, hướng dẫn các cơ sở đóng thuyền phấn đấu thực hiện định mức sử dụng gỗ thuyền (trung bình từ 0<sup>m3</sup>7 đến 1<sup>m3</sup> gỗ tròn cho một tấn thuyền), tuyệt đối không dùng gỗ đóng thuyền để làm các công việc khác. Để có cơ sở định mức cung cấp gỗ cho việc đóng thuyền, Tổng cục lâm nghiệp phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Tổng cục thủy sản nghiên cứu xây dựng định mức dùng gỗ cho mỗi tàu thuyền, cũng như tỷ lệ từng loại gỗ để đóng vỏ, làm cong đà và các bộ phận bên trên của mỗi loại thuyền. Đi đôi với xây dựng các định mức gỗ thuyền, Bộ Giao thông có nhiệm vụ nghiên cứu thiết kế các loại thuyền sông, thuyền bè thích hợp, giúp Tổng cục thủy sản thiết kế thuyền đánh cá với tinh thần bảo đảm an toàn cho người lao động, cho hàng hóa và tiết kiệm gỗ.

Để mở rộng dùng nhiều loại gỗ vào đóng thuyền, đem lại hiệu quả kinh tế tốt, các ngành sử dụng gỗ thuyền phải tích cực nghiên cứu xây dựng từng bước mạng lưới ngâm, tẩm gỗ thuyền. Trong lúc mạng lưới ngâm tẩm chưa mở rộng, phải tận dụng các cơ sở ngâm tẩm sẵn có của Bộ Giao thông để ngâm tẩm một phần gỗ thuyền đáp ứng cho nhu cầu của các ngành.

g) Tăng cường mọi biện pháp tích cực để ngăn ngừa mọi hiện tượng phá hoại rừng. Bộ Nông trường tăng cường lãnh đạo các cơ sở nghiên cứu chính chấp hành các luật lệ của Nhà

nước về bảo vệ rừng, nghiêm cấm mọi hiện tượng chặt cây, đốn gỗ có hại đến bảo vệ và tái sinh rừng. Tổng cục lâm nghiệp và Ủy ban hành chính địa phương tăng cường giáo dục nhiệm vụ bảo vệ rừng và kiểm tra công tác bảo vệ rừng, có thái độ xử lý nghiêm khắc hoặc cần thiết thì truy tố trước pháp luật những trường hợp vi phạm nghiêm trọng luật lệ bảo vệ rừng. Cần xây dựng mối quan hệ tốt giữa nông trường, khai hoang và lâm trường trên cơ sở chấp hành đầy đủ các luật lệ, chính sách của Nhà nước đã ban hành. Ở một số địa phương đang xảy ra một số mâu thuẫn giữa nông trường, khai hoang với lâm trường, Ủy ban hành chính tỉnh có nhiệm vụ triệu tập các ngành và cơ sở có liên quan để giải quyết.

5. Để hoàn thành tốt các nhiệm vụ về khai thác, cung cấp, sử dụng gỗ tàu thuyền như đã nói trên, mỗi ngành, mỗi địa phương phải quán triệt tinh thần của chỉ thị này, đề cao tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa và có biện pháp tổ chức thực hiện cho chặt chẽ. Phải làm cho cán bộ nhận thức đầy đủ tầm quan trọng của vấn đề này, đề cao hơn nữa tinh thần tự lực cánh sinh, triệt để phát huy mọi sự cố gắng chủ quan, khai thác mọi khả năng tiềm tàng, quyết tâm vươn lên hoàn thành nhiệm vụ.

Tổng cục lâm nghiệp và Ủy ban hành chính các địa phương tăng cường theo dõi, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện kế hoạch sản xuất của các lâm trường, cử cán bộ xuống tận cơ sở kiểm tra, giúp đỡ.

Văn phòng Công nghiệp Phủ Thủ tướng căn cứ vào các vấn đề nêu trong chỉ thị, chú trọng giúp Thủ tướng đôn đốc các ngành thực hiện cho tốt, Tổng cục lâm nghiệp phối hợp với Ủy ban kế hoạch Nhà nước, Bộ Giao thông vận tải và Tổng cục thủy sản cử cán bộ đi các địa phương, các lâm trường để kiểm tra và giúp giải quyết các vấn đề tại chỗ.

Ngoài các biện pháp nhằm hoàn thành nhiệm vụ khai thác và cung cấp gỗ thuyền của năm 1963, các ngành và các địa phương phải xúc tiến các công việc chuẩn bị cho năm 1964. Đến cuối quý 3, Tổng cục lâm nghiệp cần tổ chức sơ kết tình hình thực hiện các biện pháp nói trên để đẩy mạnh hoàn thành kế hoạch cả năm.

Hà-nội, ngày 3 tháng 9 năm 1963.

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

NGUYỄN DUY TRINH