

việc theo thể lệ chung (Nghị định số 594-TTG-ngày 11-12-1957). Cán bộ công nhân viên miền Bắc không có nơi nương tựa thì cũng được xét đưa vào Trại An dưỡng.

#### D. Tham gia công tác lao động xã hội chủ nghĩa:

Sau khi khỏi bệnh cán bộ, công nhân viên được miễn tham gia công tác lao động nặng.

### III. PHẠM VI ÁP DỤNG VÀ ĐỐI TƯỢNG THỰC HÀNH

— Cơ quan hành chính sự nghiệp, doanh nghiệp, xí nghiệp (kể cả Dân, Đảng) công nông lâm trường.

— Cán bộ, công nhân viên trong biên chế đã được xếp theo các thang lương chung.

— Đối với nhân viên ngoài biên chế và nhân viên lưu dụng sẽ nghiên cứu quy định sau.

Thông tư này thi hành kể từ ngày ký.

Hà nội, ngày 29 tháng 8 năm 1959

Bộ trưởng Bộ trưởng Bộ trưởng  
 Bộ Nội vụ Bộ Lao động Bộ Y tế

PHAN KẾ TOẠI NGUYỄN VĂN TẠO PHẠM NGỌC THẠCH

### GIAO THÔNG và BƯU ĐIỆN — KIẾN TRÚC

**THÔNG TƯ số 15-TT/LB/PC ngày 10-8-1959 quy định tạm thời việc xây dựng mới và quản lý sửa chữa đường vào ga.**

Trên các đường vào ga, các loại xe thường đi lại nhiều dễ chuyên chở hàng hóa và hành khách, nhưng đường còn xấu chưa bảo đảm giao thông vận tải được tốt lắm. Việc xây dựng các đường mới, quản lý sửa chữa các đường vào ga nói chung và kinh phí dùng vào việc này cũng chưa được quy định cho ngành nào chịu trách nhiệm rõ ràng.

Căn cứ các đề nghị của Tổng cục Đường sắt, Tổng cục Giao thông thủy bộ thuộc Bộ Giao thông và Bưu điện và Cục Đô thị thuộc Bộ Kiến trúc;

Liên Bộ Giao thông và Bưu điện và Kiến trúc quy định tạm thời như sau:

a) Tất cả những đường vào sân ga hoặc vào sân bãi hóa vận của ga, nối liền hệ thống đường sắt với đường bộ để phục vụ chuyên chở hàng hóa và hành khách, đều gọi là đường vào ga.

b) Mọi kinh phí xây dựng mới và quản lý sửa chữa đường vào ga do ngành Đường sắt đài thọ, trừ trường hợp đường vào ga có tính chất phục vụ chung thì căn cứ tính chất phục vụ của đường này cho ngành nào chính, ngành đó phải chịu đài thọ kinh phí xây dựng mới và quản lý sửa chữa. Các Ủy ban địa phương báo cáo những trường hợp này về Liên Bộ xét và quyết định.

c) Việc xây dựng đường mới vào ga do ngành Đường sắt chịu trách nhiệm. Sau khi xây dựng và nghiệm thu xong, ngành Đường sắt sẽ bàn giao cho ngành Đường bộ (nếu đường này nằm ngoài thị xã, thành phố) hay ngành Kiến trúc (nếu đường này nằm trong thị xã, thành phố) chịu trách nhiệm quản lý sửa chữa (bảo quản, tu sửa thường xuyên, sửa chữa vừa và sửa chữa lớn).

Về kinh phí quản lý sửa chữa hàng năm, ngành chịu trách nhiệm quản lý (Đường bộ hay Kiến trúc) lập dự trữ và báo cho ngành Đường sắt ghi vào kế hoạch tài vụ của Đường sắt để chuyển kinh phí cho ngành quản lý thực hiện công tác.

Trường hợp ngành Đường sắt không đủ khả năng và phương tiện xây dựng mới đường vào ga thì ngành Đường bộ hay ngành Kiến trúc bao thầu, nhưng ngành Đường sắt phải có kế hoạch và bàn bạc trước.

Để việc xây dựng mới, quản lý và sửa chữa đường vào ga thực hiện đúng các điều đã quy định trong thông tư này của Liên bộ, Tổng cục Đường sắt, Tổng cục Giao thông thủy bộ và Cục Đô thị nghiên cứu phổ biến chu đáo cho các đơn vị trực thuộc nghiêm chỉnh chấp hành.

Hà nội, ngày 10 tháng 8 năm 1959

Bộ trưởng Bộ trưởng  
 Bộ Kiến trúc Bộ Giao thông và Bưu điện  
 BÙI QUANG TẠO NGUYỄN VĂN TRẦN

### NÔNG LÂM — THỦY LỢI

**THÔNG TƯ số 27-TT/LB ngày 16-10-1959 về việc phối hợp giữa các Khu, Ty Nông lâm và Khu, Ty Thủy lợi trong việc thí nghiệm tưới nước**

Từ trước đến nay, trong công tác nghiên cứu thí nghiệm cải tiến kỹ thuật trồng trọt của ngành Nông lâm, chúng ta chưa chú ý kết hợp việc nghiên cứu thí nghiệm về tưới nước. Trong khi đó ở các trạm thí nghiệm tưới nước của Bộ Thủy lợi thì việc kết hợp với kỹ thuật canh tác mới cũng chưa được đề cập tới. Đó là một nhược điểm và khuyết điểm chung cần được sớm bỏ khuyết.

Trong khi chờ đợi xây dựng một kế hoạch phối hợp lâu dài và đầy đủ, hai Bộ nhận thấy cần phải có ngay sự kết hợp chặt chẽ giữa hai ngành Nông nghiệp và Thủy lợi, và từ trên xuống dưới, trồng công tác thí nghiệm vụ đông xuân 1959 — 1960.

**I. Về tổ chức và lãnh đạo:** Các trạm thí nghiệm tưới lúa hiện có của ngành Thủy lợi nay vẫn giữ nguyên tổ chức cũ. Các trạm thí nghiệm ở địa phương nào thì do cấp ủy Đảng và Ủy ban Hành

chính địa-phương đó lãnh đạo toàn diện về phương diện chính trị, tổ chức và thực hiện kế hoạch thí nghiệm. Tùy nhu cầu từng nơi, nếu cấp ủy Đảng và Ủy ban Hành chính địa phương xét thấy cần, có thể tăng cường cán bộ cho các Trạm thí nghiệm để công tác được bảo đảm tiến hành tốt.

## 2. Về kết hợp công tác giữa hai ngành Nông nghiệp và Thủy lợi:

a) Ở Trung ương: Vụ trồng trọt thuộc Bộ Nông lâm và Cục Thủy nông thuộc Bộ Thủy lợi sẽ phối hợp chặt chẽ để có những chỉ thị hướng dẫn và biện pháp cụ thể về kỹ thuật tưới nước cũng như kỹ thuật canh tác mới cho các Ty Nông nghiệp và Ty Thủy lợi để thi hành Thông tư Liên bộ này bắt đầu ngay từ vụ Đông Xuân 1959—1960 này trở đi.

b) Ở các tỉnh: Dưới sự lãnh đạo thống nhất của cấp ủy Đảng và Ủy ban Hành chính Tỉnh, các Ty Nông nghiệp và Ty Thủy lợi sẽ kết hợp chặt chẽ công tác với nhau để thi hành theo tinh thần thông tư Liên Bộ.

— Đối với các tỉnh Bắc giang, Vĩnh phúc, Sơn tây, Hưng yên, Hải dương, Thanh hóa, Nghệ an và Hà tĩnh, hiện có cả trạm thí nghiệm tưới lúa thuộc ngành Thủy lợi và các Trạm, các trại thí nghiệm thuộc ngành Nông lâm, thì các Ty Thủy lợi và Ty Nông nghiệp sẽ bàn bạc với nhau để có kế hoạch cụ thể tiến hành cả hai công tác thí nghiệm tưới nước và thí nghiệm cải tiến kỹ thuật canh tác liên hoàn về lúa và về các cây hoa màu và cây công nghệ chính trên các trạm, các trại thí nghiệm của Chính phủ và các ruộng thí nghiệm của các Hợp tác xã, các nông trường (của cả hai ngành).

Trên cơ sở thống nhất với nhau về các công thức thí nghiệm và về các kế hoạch tiến hành, mỗi Ty sẽ trực tiếp hướng dẫn, đôn đốc, kiểm tra, theo dõi các trạm, các trại, các thửa ruộng thuộc ngành mình phụ trách.

— Trong khi tiến hành công tác, hai Ty sẽ luôn luôn trao đổi kinh nghiệm với nhau và cuối vụ sẽ cùng tổng kết công tác thí nghiệm dưới sự lãnh đạo của Tỉnh.

— Đối với các Khu và các Tỉnh khác hiện nay chưa có các trạm thí nghiệm tưới nước thuộc ngành Thủy lợi, các Ty Nông nghiệp, nếu xét thấy cần thiết và có đủ điều kiện, sẽ tiến hành công tác thí nghiệm tưới nước song song với công tác thí nghiệm cải tiến kỹ thuật canh tác liên hoàn. Việc hướng dẫn, đôn đốc, kiểm tra, theo dõi các trạm, các trại này sẽ do Ty Nông nghiệp phụ trách với sự tham gia ý kiến của Ty Thủy lợi. Về phần mình, Ty Thủy lợi cũng cần liên lạc thường xuyên với Ty Nông nghiệp để nắm vững được tình hình tiến hành công tác thí nghiệm và cuối mỗi vụ cùng với Ty Nông nghiệp tổng kết công tác dưới sự lãnh đạo của Tỉnh.

Tóm lại, công tác thí nghiệm tưới nước và thí nghiệm cải tiến kỹ thuật canh tác liên hoàn có một tầm quan trọng rất lớn trong việc phát triển sản xuất nông nghiệp nước nhà. Vì vậy Liên Bộ Nông lâm và Thủy lợi yêu cầu các Ủy ban Hành chính Khu, Tỉnh, các Ty Nông nghiệp, Ty Thủy lợi nghiên cứu kỹ thông tư này để công tác thí nghiệm vụ đông xuân 1959—1960 này trở đi tiến hành được tốt và kịp thời.

Hà nội, ngày 16 tháng 10 năm 1959

Bộ trưởng Bộ Thủy lợi

Bộ trưởng Bộ Nông lâm

TRẦN ĐĂNG KHOA

NGHIÊM XUÂN YÊM

## CÁC BỘ

### BỘ CÔNG AN

**THÔNG TƯ số 680-TT/VI/2 ngày 30-7-1959 quy định chế độ lương, phụ cấp và trang phục cho công nhân lái máy ca-nô và cảnh sát tuần tra kiểm soát trên sông, cảng.**

Hiện nay các đội tuần tra kiểm soát bằng ca-nô đã được xây dựng để làm nhiệm vụ bảo vệ trật tự trị an ở sông, cảng.

Do tính chất và điều kiện công tác ở sông, cảng có khác với trên bộ, nên cần quy định việc xếp lương, chế độ phụ cấp và trang bị cho phù hợp để bảo đảm được nhiệm vụ công tác. Vì vậy, sau khi nghiên cứu và được sự thỏa thuận của các Bộ Nội vụ và Bộ Tài chính, Bộ ra thông tư quy định cụ thể các chế độ như sau:

### 1. VỀ VIỆC XẾP LƯƠNG CHO CÔNG NHÂN LÁI MÁY CA-NÔ.

Năm 1958, khi thi hành chính sách lương mới vì các đội tuần tra kiểm soát bằng ca-nô chưa thành lập, nên Bộ tạm quy định việc xếp lương cho công nhân lái máy ca-nô vào thang lương công nhân cơ khí 8 bậc. Nhưng từ khi các đội tuần tra ở sông, cảng được xây dựng, anh em đã chính thức làm nhiệm vụ lái máy ca-nô trên sông, cảng, nên việc xếp theo thang lương công nhân cơ khí không thích hợp nữa. Nay Bộ quyết định:

1. Sắp xếp lại lương cho công nhân lái máy ca-nô theo tiêu chuẩn bậc lương loại IV cấp 3 là thang lương áp dụng cho các công nhân công tác trên ca-nô của Bộ Giao thông và Bưu điện xây dựng.

2. Về nguyên tắc xếp lương: căn cứ vào tính chất, nhiệm vụ và khả năng hiện tại của anh em và sau khi tham khảo ý kiến của Bộ Giao thông và Bưu điện, Bộ quy định khung bậc sắp xếp cho