

nông trường có xe ô tô vận tải chủ lực và cơ quan Giao thông vận tải các cấp tăng cường liên hệ với nhau để giải quyết những khó khăn cụ thể và thường xuyên phản ảnh tình hình thực hiện về Bộ (Cục Vận tải thủy bộ).

Hà nội, ngày 14 tháng 7 năm 1960

T.U.Q. Bộ trưởng
Bộ Giao thông và Bưu điện
Tổng cục phó
Tổng cục Giao thông thủy bộ
VŨ QUANG

THÔNG TƯ số 17-VT ngày 14-7-1960,
giải thích và quy định thêm một số
điểm cụ thể để thi hành nghị định
số 14-CP ngày 27-5-1960 của Hội đồng
Chính phủ về việc vận chuyển hàng
hai chiều.

Ngày 27-5 Hội đồng Chính phủ đã ban hành nghị định số 14-CP về việc vận chuyển hàng hai chiều. Điều 12 của nghị định có ghi: Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện chịu trách nhiệm giải thích và quy định chi tiết thi hành. Chiếu theo điều đó, Bộ Giao thông và Bưu điện giải thích và quy định thêm một số điểm cụ thể sau đây:

ĐỐI VỚI ĐIỀU 1

Nghị định quy định những phương tiện được miễn thi hành nghị định này là những phương tiện chủ lực thường xuyên hoạt động trong nội bộ các xí nghiệp, công, nông trường, trực tiếp vào công việc sản xuất của xí nghiệp và công, nông trường ấy. Nếu những phương tiện này có khi phải chạy ra ngoài phạm vi công trường để vận chuyển nguyên vật liệu, máy móc, hàng hóa, v.v... về công trường thì vẫn phải thi hành nghị định này; ví dụ: phương tiện của công trường Khu Gang thép, của nông trường Đồng giao, của mỏ than Hồng gai, của mỏ Apatite, v.v... chạy ra ngoài phạm vi công trường và nông trường để chở hàng về thì vẫn phải chấp hành những điều quy định về việc chở hàng kết hợp hai chiều.

Trường hợp những phương tiện ấy chỉ chạy trên một quãng ngắn để chở nguyên vật liệu trực tiếp cho sản xuất như xe của công trường Quốc hội, xe của công trường xây dựng nhà máy dệt 8-3 chạy từ công trường ra bến Vĩnh tuy, Phà đen, v.v... để chở cát sỏi thì có thể được miễn thi hành nghị định này.

ĐỐI VỚI ĐIỀU 3

Nghị định quy định các phương tiện vận tải không có hàng hoặc không có đủ hàng để vận chuyển hai chiều thì nhất thiết phải đến cơ quan Giao thông vận tải để xin hàng chở... Điều này quy định rõ trách nhiệm của cơ quan Giao thông vận tải là phải luôn luôn sẵn sàng chuẩn bị đầy đủ hàng hóa để khi phương tiện đến xin hàng là có thể chỉ dẫn cho phương tiện đi nhận hàng ngay. Muốn làm được như thế cơ quan Giao thông vận tải hàng ngày phải có sổ ghi chép tình hình hàng đi, hàng đến, ước tính được phương tiện đi hay đến, có dự kiến nếu phương tiện đến thì sẽ lấy hàng ở đâu để chở hai chiều.

Cơ quan Giao thông vận tải phải tổ chức các trạm vận tải ở các bến sông, ở các nơi đầu mối giao thông để cho phương tiện đi qua lại báo xin hàng được dễ dàng thuận lợi.

Điều này cũng quy định trách nhiệm của các chủ phương tiện là phải tuân theo cơ quan Giao thông vận tải để hạn chế việc phương tiện chạy không gây lãng phí.

Trường hợp những phương tiện phải đi xa hơn một quãng đường để lấy hàng kết hợp hai chiều, vì lợi ích chung thì chủ phương tiện phải cố gắng chấp hành.

Để cho việc thi hành các điều cụ thể này được tốt thì các cơ quan, chủ hàng cần tăng cường liên hệ hàng ngày với cơ quan Giao thông vận tải và cứ 10 ngày một lần thông báo bằng giấy, hàng đi, hàng đến, nơi giao, nơi nhận để cơ quan Giao thông vận tải có cơ sở bố trí hàng hóa cho các phương tiện chở kết hợp 2 chiều.

ĐỐI VỚI ĐIỀU 4

Nghị định quy định mỗi phương tiện đều phải có sổ hành trình. Sổ hành trình do cơ quan Giao thông vận tải in và bán.

Sổ hành trình có mục đích để cho cơ quan Giao thông vận tải theo dõi kiểm tra được sự hoạt động của phương tiện nhằm nâng cao hiệu suất của phương tiện, hạn chế những trường hợp ngừng hoạt động không hợp lý. Đồng thời nó cũng có tác dụng nhằm thúc đẩy năng suất của người làm vận tải. Trong phạm vi nghị định này thì sổ hành trình có tác dụng kiểm tra hoặc chứng nhận việc phương tiện chở hai chiều hay không chở hai chiều.

Kèm theo sổ hành trình, các phương tiện vẫn phải có phiếu vận chuyển chứng nhận chở hai chiều hoặc không có hàng chở hai chiều để thanh toán.

Trường hợp sổ hành trình và phiếu vận chuyển không có chứng nhận của cơ quan Giao thông vận tải về hàng hai chiều thì không có tác dụng để thanh toán cước một chiều và như vậy tức là vi phạm nghị định.

Cơ quan Công an giao cảnh và cơ quan Giao thông vận tải có quyền kiểm soát việc thi hành điều

khoản này. Gặp trường hợp như vậy thì cơ quan Công an giao cảnh hoặc cơ quan Giao thông vận tải đề nghị phương tiện phải tới trạm vận tải gần nhất để nhận hàng.

ĐỐI VỚI ĐIỀU 5

Nghị định quy định cơ quan Giao thông vận tải có trách nhiệm không được để phương tiện vận tải đến xin hàng chờ hai chiều phải chờ đợi lâu. Điều này có ý nghĩa:

a) Thời gian chờ đợi ở trạm vận tải để trạm vận tải trả lời có hàng chờ hay không, quy định là 30 phút đối với tất cả các loại phương tiện. Trường hợp phương tiện chờ 30 phút rồi mà không có hàng thì cơ quan Giao thông vận tải phải chứng nhận cho phương tiện được đi ngay.

b) Thời gian phải đi xa thêm một đoạn đường để lấy hàng chờ hai chiều không quy định nhất loạt mà tùy theo từng lúc, từng địa phương mà định cho thích hợp miễn làm sao phát huy được năng lực của phương tiện, chiều cố được hoàn cảnh thực tế của cơ quan có phương tiện, giá cước được rẻ hơn, chờ được nhiều hàng hơn, ít cây số chạy không hơn thì có thể cho phương tiện chạy thêm một quãng đường để lấy hàng kết hợp.

e) Trường hợp tuy xe chạy không nhưng phải về gấp để giải quyết kế hoạch đặc biệt (chống đói, chống lụt, v.v...) có giấy chứng nhận của cơ quan Giao thông vận tải thì không phải chờ để chờ hàng kết hợp. Nhưng trường hợp hàng có sẵn, giao nhận nhanh, thuận lợi trên quãng đường phương tiện đi thì phương tiện không được từ chối chờ kết hợp.

ĐỐI VỚI ĐIỀU 6

Nghị định quy định cơ quan có hàng phải báo tình hình chuẩn bị hàng hóa cho cơ quan Giao thông vận tải để yêu cầu phương tiện. Cơ quan có hàng không được tự ý thuê phương tiện mà không qua cơ quan Giao thông vận tải...

Điều này là một nguyên tắc trong chính sách quản lý ba thống về vận tải, có lợi chung cho cả cơ quan chủ hàng và cơ quan Giao thông vận tải. Cơ quan có hàng thông báo kế hoạch yêu cầu phương tiện sớm thì cơ quan Giao thông vận tải có thể bố trí giải quyết sớm. Điều này cũng phù hợp với tính chất của kế hoạch là kế hoạch đưa trước thì chờ trước, đưa sau thì chờ sau, không có kế hoạch thì không chờ.

Nếu cơ quan chủ hàng cứ tự ý thuê phương tiện chờ mà không qua cơ quan Giao thông vận tải thì có thể xảy đến tình trạng không ăn khớp giữa kế hoạch hàng hóa với kế hoạch phương tiện. Làm như vậy nhất thời có thể giải quyết được một phần nào lợi ích riêng của chủ hàng nhưng rất không lợi cho việc chỉ đạo thực hiện kế hoạch chung.

ĐỐI VỚI ĐIỀU 7

Nghị định quy định thời gian chờ đợi kể từ khi phương tiện tới, đến khi bắt đầu giao nhận hàng cho mỗi loại phương tiện. Điều này trong nghị định

đã nói rõ nhưng có trường hợp phương tiện đi đoàn có kế hoạch trước và liên tục thì thời gian chờ đợi của mỗi phương tiện phải ít hơn thời gian (không phải là thời gian bốc dỡ) đã quy định trong nghị định. Trường hợp có từng đoàn vận chuyển theo kế hoạch như vậy thì hai bên phải ký hợp đồng với nhau về thời gian bốc dỡ, giao nhận một cách cụ thể nhằm hạn chế việc phương tiện bị giam hãm lâu, nâng cao năng suất của phương tiện. Việc bốc dỡ, giao nhận là khâu chính để giải quyết cho phương tiện quay vòng nhanh.

ĐỐI VỚI ĐIỀU 8

Nghị định có quy định cách liên hệ hàng ngày giữa cơ quan chủ hàng và cơ quan Giao thông vận tải và tổ chức hệ thống trạm vận tải trên các trục giao thông chính để thi hành tốt việc chờ hàng hai chiều. Trên đoạn giải thích điều 3 đã có nói một phần. Trong điều này cần quy định thêm:

Không những cơ quan Giao thông vận tải chỉ lên được kế hoạch hàng ngày mà còn phải biết rõ hàng hóa của chủ hàng để ở những kho nào, điều kiện đường sá, luồng lạch tới kho đó dễ hay khó, cơ quan chủ hàng đã chuẩn bị tốt việc giao hàng cho phương tiện hay chưa và trong ngày sẽ có những phương tiện nào đến lấy để luôn luôn chủ động được kế hoạch điều vận.

Về phía cơ quan Giao thông vận tải phải định rõ nhiệm vụ của các trạm vận tải, tăng cường biên chế ở các trạm vận tải. Biên chế của các trạm vận tải phải là biên chế chung của tỉnh của Nhà nước vì đó là yêu cầu về tổ chức không thể thiếu được trong công tác giao thông vận tải. Trạm vận tải phải là cơ sở lãnh đạo sản xuất vận tải. Trạm phải nắm được kế hoạch hàng ngày, nắm được yêu cầu phương tiện đi lại hàng ngày. Hoạt động của trạm vận tải phải sôi nổi, khẩn trương và cụ thể.

Trạm vận tải được sử dụng một con dấu thống nhất do Tổng cục Giao thông thủy bộ cho mẫu (xem mẫu dấu).

Về phía chủ hàng nên chú trọng bố trí hệ thống kho cho thuận lợi với điều kiện hoạt động của phương tiện như đường sá, luồng lạch, bốc dỡ, v.v... tránh tình trạng có phương tiện nhưng không thể vào được kho để lấy hàng hoặc có phương tiện mà tổ chức bốc dỡ không thuận lợi.

ĐỐI VỚI ĐIỀU 10

Nghị định quy định cơ quan Giao thông vận tải được phép thu 1% tiền cước hàng hóa vận chuyển kết hợp hai chiều hoặc tiền cước hàng hóa phân phối chờ thêm của chủ phương tiện để làm thủ tục phí. Khoản tiền này các trạm không được tự ý sử dụng mà cần nộp cho quỹ của tỉnh. Mọi chi phí về lương, phụ cấp, hành chính phí, v.v... đều do quỹ của địa phương trả.

Trong khi thi hành nghị định số 14-CP và áp dụng thông tư này, đề nghị các cơ quan chủ hàng và các cơ quan Giao thông vận tải các cấp tăng cường liên

hệ với nhau để giải quyết những khó khăn cụ thể và thường xuyên phản ánh tình hình thực hiện về Bộ (Cục Vận tải thủy bộ).

Hà nội, ngày 14 tháng 7 năm 1960

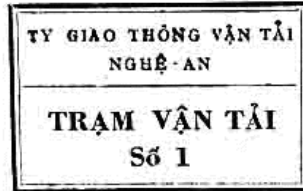
T. U. Q. Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện
Tổng Cục phó Tổng Cục Giao thông Thủy bộ
VŨ QUANG

MẪU DẤU :

- Chiều dài 4 cm
- Chiều rộng 2 cm 5

CHỮ Ý

Nếu địa phương có nhiều trạm thì mỗi dấu khắc một số thứ tự thí dụ trạm Vận tải số 1, trạm Vận tải số 2, v.v...



NGÂN HÀNG NHÀ NƯỚC VIỆT NAM

QUYẾT ĐỊNH số 258-QĐ ngày 20-7-1960
thành lập Chi kho phát hành Hải an
thuộc Hải phòng.

TỔNG GIÁM ĐỐC

NGÂN HÀNG NHÀ NƯỚC VIỆT NAM

Căn cứ sắc lệnh số 15-SL ngày 6-5-1951 thiết lập Ngân hàng Quốc gia Việt nam ;

Căn cứ nghị định số 94-TTg ngày 27-5-1951 của Thủ tướng Chính phủ ấn định tổ chức Ngân hàng Quốc gia Việt nam ;

Căn cứ tình hình phát triển sản xuất và lưu thông hàng hóa ;

Xét nhu cầu công tác :

QUYẾT ĐỊNH :

Điều 1. — Bắt đầu từ 1-8-1960 thành lập Chi kho phát hành tại Chi điểm Hải an thuộc chi nhánh Ngân hàng Hải phòng.

Điều 2. — Cử ông trưởng Chi điểm nói trên kiêm chủ nhiệm Chi kho phát hành.

Điều 3. — Các ông Chủ nhiệm Tổng kho, Chánh văn phòng Ngân hàng Nhà nước Việt nam, Trưởng Chi nhánh và Chi điểm có tên trên chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà nội, ngày 20 tháng 7 năm 1960

Tổng giám đốc

Ngân hàng Nhà nước Việt nam

LÊ VIẾT LƯỢNG

QUYẾT ĐỊNH số 259-QĐ ngày 20-7-1960
thành lập các kho bảo quản thuộc tỉnh
Hòa bình.

TỔNG GIÁM ĐỐC

NGÂN HÀNG NHÀ NƯỚC VIỆT NAM

Căn cứ sắc lệnh số 15-SL ngày 6-5-1951, thành lập Ngân hàng Quốc gia Việt nam ;

Căn cứ nghị định số 94-TTg ngày 27-5-1951 của Thủ tướng Chính phủ ấn định tổ chức Ngân hàng Quốc gia Việt nam ;

Căn cứ tình hình phát triển sản xuất và lưu thông hàng hóa ;

Xét nhu cầu công tác :

QUYẾT ĐỊNH :

Điều 1. — Bắt đầu từ 1-8-1960 thành lập các kho bảo quản tại các Chi điểm kê tên sau :

1. Chi điểm Mai châu
 2. — Tân Lạc
 3. — Gò chề
- } thuộc Chi nhánh Ngân hàng Hòa bình

Điều 2. — Cử các ông trưởng Chi điểm nói trên kiêm phụ trách kho bảo quản huyện.

Điều 3. — Các ông Chủ nhiệm Tổng kho, Chánh văn phòng Ngân hàng Nhà nước Việt nam, Trưởng Chi nhánh và Chi điểm có tên trên chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà nội, ngày 20 tháng 7 năm 1960

Tổng giám đốc

Ngân hàng Nhà nước Việt nam

LÊ VIẾT LƯỢNG

BỘ VĂN HÓA

THÔNG TƯ số 1049-VH/TC ngày 16-7-1960 về việc chuyển các Phòng chiếu bóng thành Quốc doanh chiếu bóng địa phương và quy định về tổ chức nhiệm vụ, quan hệ các Quốc doanh chiếu bóng địa phương.

Thi hành nghị quyết của Hội đồng Chính phủ về việc phân cấp quản lý kinh tế và văn hóa cho địa phương.

Từ ngày Bộ tôi ra nghị định số 238-VH/NĐ về việc bàn giao công tác chiếu bóng về các địa phương quản lý về mọi mặt, các Phòng chiếu bóng được thành lập dưới sự lãnh đạo trực tiếp của các Sở, Ty văn hóa đã giúp cho Sở, Ty và các Ủy ban hành chính địa phương lãnh đạo và quản lý công tác chiếu bóng trong địa phương ngày càng thu được kết quả tốt.

Do tình hình ngày càng phát triển, sự nghiệp chiếu bóng cũng ngày càng được xây dựng rộng lớn để đáp ứng yêu cầu phục vụ chính trị và nhu cầu văn hóa đối với quần chúng, nhất là đi vào kế hoạch 5 năm lần thứ nhất tới đây. Để phát huy hơn nữa tác dụng của cơ quan quản lý chiếu bóng địa phương, đề cao trách nhiệm quản lý xí nghiệp theo chế độ hạch toán kinh tế, Bộ tôi ra thông tư quy định về việc chuyển các Phòng chiếu bóng thành Quốc doanh chiếu bóng địa phương và quy định về tổ chức nhiệm vụ, quan hệ các Quốc doanh chiếu bóng địa phương (tỉnh, thành phố, khu tự trị) dưới đây :