

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**THÔNG TƯ số 19-VP-PC ngày 12-9-1964**  
**hướng dẫn thi hành điều lệ quy**  
**định phạm vi giới hạn đường sắt và**  
**trật tự, an toàn giao thông vận tải**  
**đường sắt (ban hành do nghị định**  
**số 120-CP ngày 12-8-1963 của Hội**  
**đồng Chính phủ).**

Từ trước đến nay, do phạm vi giới hạn an toàn đường sắt và trật tự an toàn giao thông vận tải đường sắt chưa được quy định rõ ràng, một số cơ quan, xí nghiệp và nhân dân lại chưa thấy được hết tính chất nguy hiểm của hoạt động của ngành đường sắt, nên đã có hiện tượng làm nhà cửa, kho tàng quá gần đường sắt, chơi bời, họp chợ trên đường sắt, chăn dắt trâu bò và các súc vật khác trên đường sắt; thậm chí muốn mượn đường gần, nhân dân ở gần một số ga đã qua lại sân ga bằng cách chui qua gầm toa hoặc trèo qua các bộ phận móc nối của toa đỗ ở ga, v.v...

Tình trạng trên đây đã gây ra tai nạn chết người, chết súc vật, hư hỏng phương tiện vận tải và thiết bị của đường sắt.

Vì mục đích bảo vệ tính mạng của nhân dân, bảo vệ tài sản của nhân dân và của Nhà nước, bảo vệ lợi ích của công cuộc xây dựng chủ nghĩa xã hội và đồng thời bảo đảm cho ngành đường sắt hoạt động được bình thường, Hội đồng Chính phủ đã ban hành điều lệ quy định phạm vi giới hạn đường sắt và trật tự an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Căn cứ nghị định số 120-CP của Hội đồng Chính phủ ban hành ngày 12-8-1963 và điều 22 chương V của bản điều lệ kèm theo nghị định ấy, Bộ Giao thông vận tải quy định thêm các chi tiết sau đây để hướng dẫn thi hành những điểm cần thiết đã được quy định trong bản điều lệ.

## I. CÁC QUY ĐỊNH VỀ GIỚI HẠN ĐƯỜNG SẮT

Có hai loại phạm vi giới hạn :

1. Phạm vi giới hạn đường sắt nói ở điều 2 của điều lệ là phạm vi đất đai do Nhà nước đã giao cho Tổng cục đường sắt quản lý để sử dụng cho việc vận tải. Đất đai này bao gồm đất công hoặc đất tư mà trước đây Nhà nước đã trưng mua có bồi thường cho người có đất.

Phạm vi đất thuộc quyền quản lý và sử dụng của Tổng cục đường sắt đều phải có sơ đồ và

phải cắm bằng, làm hàng rào hoặc đặt mốc phân giới ở những nơi cần thiết. Trong phạm vi giới hạn đất đai này, có nơi Tổng cục đường sắt đã sử dụng để xây dựng nhà ga, kho, nhà máy, kiến trúc, đường sá v.v..., cũng có nơi đang còn bỏ trống, nhưng đều có mục đích dự định dùng vào việc phát triển đường sắt hoặc xây dựng các công trình thiết bị khác như điều 2 của nghị định đã quy định rõ "mọi người không được xâm lấn hoặc tự tiện sử dụng vào bất kỳ một việc gì".

2. Phạm vi giới hạn an toàn đường sắt nói ở điều 3 của điều lệ là giới hạn bảo đảm cho việc tàu chạy được an toàn, bảo đảm cho các kiến trúc, đường sá và các thiết bị của đường sắt như nhà ga, cầu cống, cột và dây tín hiệu, dây điện thoại, điện báo v.v... luôn luôn ở tình trạng tốt, đồng thời còn có mục đích bảo đảm cho các công trình, kiến trúc, kho, lò, nhà cửa của các cơ quan, xí nghiệp khác và của nhân dân không vì sự chấn động do tàu chạy, hoặc do tàn lửa của đầu máy mà gây ra tác hại như bị cháy, bị hư hỏng, đồ sụp v.v...

Vì thế, phạm vi giới hạn an toàn có nhiều nơi phải vượt ra ngoài phạm vi đất đai do Tổng cục đường sắt quản lý và sử dụng. Dĩ nhiên Tổng cục đường sắt không được tự tiện sử dụng đất đai ngoài phạm vi quản lý của mình tức là quyền sở hữu đất đai ở những nơi này vẫn thuộc về người có đất, nhưng quyền sử dụng của người có đất trong phạm vi giới hạn an toàn có bị hạn chế, hoặc bị ngăn cấm làm một số việc cụ thể nói trong chương III của điều lệ.

II. GIỚI HẠN AN TOÀN  
CỦA NỀN ĐƯỜNG SẮT

Phạm vi giới hạn an toàn của nền đường sắt nói ở điều 4 của điều lệ là năm mét hoặc ba mét, tùy nền đường là đất đắp hay đất đào. Để cho mọi người dễ dàng phân biệt giới hạn này, Tổng cục đường sắt phải tiến hành cắm bằng, cắm mốc hoặc làm hàng rào phân giới hạn an toàn ở các đoạn đường xung yếu; ở các nơi mà giới hạn an toàn vượt ra khỏi ngoài phạm vi đất đai do Tổng cục đường sắt quản lý.

Tuy nhiên, đặc biệt đối với việc sản xuất nông nghiệp thì điều lệ lại cho phép trồng trọt cách mép nền đường ít nhất là hai mét. Cần nhận rõ việc sản xuất nông nghiệp nói ở trong điều lệ là nhằm tận dụng diện tích trồng trọt những loại cây lương thực nhỏ như ngô, khoai, đỗ, sắn v.v... ở liền ngay hai bên mép nền đường vì trồng những loại cây này

cách mép nền đường hai mét không gây tác hại nền đường và cũng không gây nguy hiểm cho các đoàn tàu chạy trên mặt đường. Cầu chú ý tuyệt đối không được trồng các loại cây cao lớn có tán lá tỏa quá rộng, có thể quét vào các đoàn tàu qua lại, hoặc che khuất tầm nhìn của tài xế trên đầu máy.

Ngược lại, đối với các vật nguy hiểm (dễ cháy, dễ nổ, chất độc, lò gạch, lò than v.v...) thì phạm vi giới hạn an toàn của nền đường điều lệ quy định xa hơn, tùy mức độ nguy hiểm của từng loại (điều 9 và 10 của điều lệ), nhằm tránh gây thiệt hại cho đôi bên như tán lửa của đầu máy gây cháy nhà hoặc cháy các vật dễ bén lửa; như sự chấn động do tàu chạy có thể gây nổ các vật không chịu được sự chấn động ấy; hoặc tán lửa của các lò gạch, lò ngói có thể gây ra nổ, cháy các vật dễ bén lửa trên các toa tàu như toa chở dầu xăng, rơm, cỏ khô v.v...

Riêng đối với các kho chất nổ, chất độc, hiện nay chưa có quy định cụ thể phạm vi giới hạn an toàn cách mép nền đường là bao nhiêu, vì vậy các cơ quan, xí nghiệp khi cần xây dựng kho chứa các loại này, phải liên hệ bàn bạc trước với Tổng cục đường sắt, đồng thời phải báo cáo với Ủy ban Kiến thiết cơ bản Nhà nước quyết định giới hạn an toàn cho từng trường hợp để bảo đảm an toàn cho kho và cho đường sắt.

Điều 8 của điều lệ quy định việc đi lại của nhân dân hoặc súc vật trên nền đường cũng bị cấm ngặt, nhưng ở những đoạn không có đường ô-tô hay đường mòn chạy song song gần đường sắt thì nhân dân có thể đi bộ dọc theo nền đường sắt. Điều đó xuất phát từ thực tế trong sinh hoạt và sản xuất ở những nơi nhân dân cần thiết phải đi lại thường xuyên, mà đường sá thì chưa có điều kiện để xây dựng. Nhưng mặt khác, cần phải thấy việc đi men theo nền đường sắt là việc bất đắc dĩ vì dễ xảy ra tai nạn, cho nên về phía người đi bộ, nhất là có gồng gánh hoặc mang theo đồ đạc cồng kềnh, khi phải đi men theo nền đường thì phải thận trọng, càng đi cách xa đường sắt càng đỡ nguy hiểm, đồng thời phải luôn luôn chú ý đến tàu ở phía trước mặt và phía sau lưng ngay từ lúc tàu còn xa, để kịp tránh xa các đoàn tàu qua lại. Về phía Tổng cục đường sắt, cần có biện pháp nhắc nhở thường xuyên tài xế và các nhân viên trên đầu máy phải đặc biệt lưu ý quan sát, thường xuyên kéo còi khi tàu chạy qua những đoạn đường này để ngăn ngừa tai nạn. Các Ủy ban hành chính địa phương nơi có đường sắt đi qua phải chú trọng giáo dục nhân dân để phòng tai nạn trong khi đi men theo nền đường sắt.

Đoạn cuối điều 4 của điều lệ có nói về phạm vi giới hạn an toàn của nền đường sắt ở những đoạn có đường ô-tô chạy song song bên cạnh. Về vấn đề này Tổng cục đường sắt cần tiến hành điều tra, lập sơ đồ và có dự kiến biện pháp phòng vệ, báo cáo về Bộ Giao thông vận tải để Bộ nghiên cứu quy định biện pháp phòng vệ, bảo đảm an toàn chung cho cả nền đường sắt và nền đường bộ.

### III. GIỚI HẠN AN TOÀN CỦA CỘT TÍN HIỆU, CỘT ĐIỆN VÀ ĐƯỜNG DÂY TÍN HIỆU, DÂY ĐIỆN

(điều 7 của điều lệ)

Ở những nơi có đường dây điện thoại, điện báo, tín hiệu mắc một dây hoặc mắc song song (gồm nhiều dây) thì việc xây dựng công trình, thiết bị, kiến trúc, nhà cửa hoặc trồng các loại cây v.v... của nhân dân, của các cơ quan, xí nghiệp, công trường, kê cá của Tổng cục đường sắt, đều phải xây dựng cách xa đường dây gần nhất (đường dây ngoài cùng) là 2m50, hoặc phải cách xa chân cột điện, cột tín hiệu ít nhất là 3,50 mét.

Các đường dây điện cao thế, hạ thế của nhà máy điện đường dây điện thoại, điện báo của ngành bưu điện hoặc của các cơ quan quân đội, có nhiều nơi phải mắc vượt chéo hoặc mắc song song với các đường dây của Tổng cục đường sắt, có trường hợp mắc không đúng nguyên tắc kỹ thuật, gây nhiều loạn, không bảo đảm cho việc chỉ huy chạy tàu bằng điện thoại, điện báo của ngành đường sắt được chính xác và nhanh chóng. Vấn đề này đòi hỏi phải có những quy định cụ thể và phức tạp từng trường hợp theo các nguyên tắc kỹ thuật về điện khí, do đó không thể nêu vào điều lệ này được, mà sẽ được quy định riêng trong một văn kiện của Nhà nước.

Trong khi văn kiện nói trên chưa được ban hành, nếu Tổng cục đường sắt gặp các đường dây của các cơ quan, xí nghiệp khác mắc không đúng kỹ thuật, gây nhiều loạn đến đường dây của Tổng cục đường sắt, thì Tổng cục đường sắt phải bàn bạc với cơ quan hoặc xí nghiệp có đường dây đó để yêu cầu chỉnh đốn lại. Nếu không thỏa thuận với nhau được thì Tổng cục đường sắt báo cáo về Bộ Giao thông vận tải để có biện pháp giải quyết.

### IV. GIỚI HẠN AN TOÀN CỦA CẦU

Phạm vi giới hạn an toàn trên mặt cầu; điều 5 của điều lệ đã quy định rõ.

Đối với chân mố và trụ cầu, cũng phải có quy định phạm vi giới hạn để bảo vệ an toàn cho chân mố, trụ cầu. Trong điều lệ không thể quy định chung một giới hạn cho các cầu được, vì giới hạn này tùy thuộc lưu lượng nước của mỗi dòng sông, suối... tùy thuộc tình trạng kiến trúc của mỗi cầu v.v... Vì vậy, Tổng cục đường sắt phải tổ chức điều tra nghiên cứu từng dòng sông, suối... có cầu của đường sắt chạy qua, lập sơ đồ với số liệu chính xác, chú ý đến các công trình kiến trúc của các cơ quan khác đã có sẵn ở gần cầu như đường dây cáp của cơ quan bưu điện, đường dây điện ngầm của nhà máy điện, các bến phà, ca-nô ở gần cầu v.v... có sự trao đổi thống nhất với Cục Vận tải đường bộ, Cục Vận tải đường thủy, dự kiến tính toán phạm vi giới hạn an toàn cho mỗi cầu và báo cáo lên Bộ đề Bộ quyết định.

Việc bảo vệ an toàn trên cầu chung là một vấn đề rất phức tạp vì là cầu dùng chung cho cả tàu lửa, ô-tô, các thứ xe cộ khác, cho cả người đi bộ và súc vật. Nếu xảy ra tai nạn trên cầu thì chẳng những bị tổn thất về tính mạng, tài sản của nhân dân, tài sản của Nhà nước, phương tiện thiết bị giao thông vận tải hoặc kiến trúc của cầu bị hư hại v.v... mà còn làm bế tắc giao thông chung cho cả tuyến đường bộ và đường sắt.

Tuy cũng là cầu dùng chung, nhưng do vị trí của mỗi cầu đối với tuyến đường bộ và đường sắt ở hai đầu cầu, hoặc do lưu lượng các loại xe cộ, người đi bộ và súc vật qua lại cầu, cho nên mỗi cầu có một số đặc điểm riêng. Vì thế phải có nội quy riêng cho mỗi cầu, trong nội quy phải quy định những điều cần thiết cho các loại xe cộ, súc vật v.v... phải tuân theo khi qua cầu. Sau khi đã có sự trao đổi thống nhất với Cục Vận tải đường bộ về nội quy bảo vệ cầu, Tổng cục đường sắt cho niêm yết nội quy ấy ở những nơi dễ thấy, gần cầu chung.

Tổng cục đường sắt cần có kế hoạch giáo dục nhân viên gác cầu thấy rõ tầm quan trọng trong công tác của mình để nâng cao tinh thần trách nhiệm, có kế hoạch cụ thể về biện pháp bảo vệ sự qua lại trên cầu được an toàn, bảo vệ các đoàn tàu sắp qua cầu, có kế hoạch huấn luyện và thường xuyên kiểm tra về nghiệp vụ chuyên môn trong phạm vi công tác của nhân viên gác cầu để thông thạo về cách sử dụng các loại tín hiệu của đường sắt, thông thạo về cách lập biên bản các trường hợp vi phạm nội quy qua cầu v.v...

Trường hợp có tàu thủy, thuyền, ca-nô, xà-lan, bè, mảng v.v... trôi vào mố và trụ cầu, nhân viên gác cầu phải hợp sức với thuyền

viên, hoặc nếu không có thuyền viên trên các loại phương tiện đó thì cũng phải tự mình tìm mọi biện pháp để cố gắng bảo vệ được chân mố và trụ cầu, đồng thời cũng phải cố gắng tránh gây hư hỏng hoặc cố gắng hạn chế sự thiệt hại cho các phương tiện vận tải và hàng hóa ở trên các phương tiện ấy.

## V. XÂY DỰNG ĐƯỜNG NGANG (điều 15 của điều lệ)

Vấn đề này đã được quy định trong «thề lệ quản lý đường ngang» ban hành theo nghị định số 304-ND ngày 2-10-1957 của Bộ Giao thông và bưu điện và trong «quy trình quản lý kỹ thuật đường sắt 1000mm» ban hành theo nghị định số 108-ND ngày 10-12-1957 của Bộ Giao thông và bưu điện.

Tuy nhiên, nội dung của thề lệ nói trên cần phải được chỉnh lý lại để phù hợp với yêu cầu của điều lệ về phạm vi giới hạn đường sắt và trật tự an toàn giao thông vận tải đường sắt, phù hợp với tình hình phát triển của đường sắt và tình hình chung về xây dựng đường chuyên dụng của các cơ quan, xí nghiệp, công, nông trường.

Trong lúc chờ đợi chỉnh lý lại, việc thành lập các đường ngang hoặc cầu vượt nói ở điều 8 và điều 15 của điều lệ, các Ủy ban hành chính, các cơ quan, xí nghiệp, công, nông trường đều phải chấp hành đúng các thủ tục về xin lập đường ngang và các biện pháp phòng vệ an toàn quy định trong thề lệ quản lý đường ngang hiện hành.

## VI. GIẢI QUYẾT CÁC TRƯỜNG HỢP VI PHẠM GIỚI HẠN ĐƯỜNG SẮT

Đối với nhà cửa, kho, lò vôi, lò gạch, công trình, kiến trúc, cây cối v.v... đã có trong phạm vi giới hạn đường sắt và trong phạm vi giới hạn an toàn từ trước ngày ban hành điều lệ này thì Tổng cục đường sắt sẽ tiến hành điều tra, vẽ sơ đồ những nơi mà giới hạn quy định trong điều lệ bị xâm phạm, ghi rõ những nhà cửa, công trình, kiến trúc, kho, lò ấy thuộc quyền quản lý của địa phương hay của trung ương, ghi rõ tên cơ quan, tổ chức hay tư nhân sở hữu những tài sản đó, ghi rõ cự ly giới hạn bị xâm phạm, khả năng gây nguy hại cho an toàn giao thông vận tải đường sắt, thời gian sử dụng các công trình kiến trúc, kho, lò... ấy còn lâu dài hay chỉ là tạm thời v.v... Trên cơ sở các số liệu và tài liệu đó, Tổng cục đường sắt sẽ

cùng bàn bạc với Ủy ban hành chính khu, tỉnh hay thành phố trực thuộc trung ương nếu tài sản đó là của địa phương quản lý, hoặc Tổng cục đường sắt có nhiệm vụ báo cáo đầy đủ tình hình lên Bộ Giao thông vận tải nếu tài sản đó thuộc trung ương quản lý để Bộ bàn bạc với các bên hữu quan giải quyết, hoặc đề trình lên Chính phủ quyết định phải dời đi nơi khác, hoặc tạm thời để yên vị trí cũ trong một thời gian nhất định, tùy tình hình và mức độ uy hiếp an toàn giao thông vận tải nghiêm trọng nhiều hay ít, tùy thời gian còn sử dụng các công trình, kho, lò v.v... đó còn lâu dài hay không.

Riêng đối với nhà cửa của tư nhân ở trong khu vực quy định giới hạn an toàn, tuyệt đối không được sửa chữa, xây dựng, phát triển thêm. Nếu những nhà ở đó đã bị hư hỏng, không thể dùng để ở được nữa thì do Ủy ban hành chính sở tại thu xếp bố trí cho dời đi nơi khác. Trường hợp đặc biệt, xét thấy chưa thể di chuyển đi nơi khác ngay được, mà phải có một thời gian nhất định nào đó, thì Tổng cục đường sắt phối hợp chặt chẽ với Ủy ban hành chính địa phương đặt kế hoạch và biện pháp thường xuyên giáo dục phòng ngừa mọi tai nạn, tạo điều kiện cho tàu chạy trên đường được an toàn, thuận lợi.

Đối với những loại cây cao lớn trồng trong giới hạn an toàn nếu xét thấy có trở ngại cho an toàn giao thông thì cần phải phá hủy.

Đối với các loại cây lương thực nhỏ (lúa, ngô, khoai...) thì sau khi thu hoạch xong, không được trồng lại trong phạm vi giới hạn an toàn quy định ở điều 8 của điều lệ (tức là phải trồng cách xa mép nền đường ít nhất là hai mét).

Trong mọi trường hợp xét cần phải dời hoặc phá hủy các công trình, kiến trúc, kho, lò, nhà cửa và các trường hợp xét việc đền bù cho người có tài sản phải dời, phải phá hủy, thì tiến hành theo trình tự quy định trong điều 14 của điều lệ.

Tổng cục đường sắt cùng với Ủy ban hành chính địa phương lập biên bản chứng minh nếu bên có tài sản phải dời hoặc phải phá hủy không thi hành đúng thời hạn do mệnh lệnh của Ủy ban hành chính khu, tỉnh hay thành phố trực thuộc trung ương, hoặc do mệnh lệnh của Bộ Giao thông vận tải, của Chính phủ đã thông báo cho người sở hữu tài sản đó phải dời hoặc phải phá hủy. Biên bản đã lập được trên đây phải do Tổng cục đường sắt gửi về Ủy ban hành chính hữu quan hoặc gửi về Bộ Giao thông vận tải để báo cáo, tùy tài sản đó thuộc quyền

quản lý của địa phương hay của trung ương, theo thẩm quyền giải quyết quy định ở điều 14 của điều lệ.

Các trường hợp vi phạm những quy định khác trong điều lệ cũng phải do Tổng cục đường sắt cùng Ủy ban hành chính sở tại lập biên bản theo trình tự nói trên đây.

## VII. BỐ TRÍ CANH GÁC ĐƯỜNG SẮT

(điều 18 của điều lệ)

Tùy tình hình từng địa phương hoặc tùy từng trường hợp cần thiết (ngáy lễ, vận chuyển đặc biệt v.v...) theo chỉ thị của cấp trên hoặc theo đề nghị của Tổng cục đường sắt, các Ủy ban hành chính khu, tỉnh hay thành phố trực thuộc trung ương cần tổ chức bố trí dân quân địa phương canh gác hoặc phối hợp với nhân viên đường sắt đề canh gác đường sắt, cầu cống và những nơi xung yếu trên đường sắt theo sự chỉ dẫn của nhân viên đường sắt.

## VIII. TUYÊN TRUYỀN CỎ ĐỒNG

Thi hành điều lệ này sẽ có nhiều dụng cụ, đến tài sản của nhân dân và mặc mướn với các cơ quan của Nhà nước, nên việc thi hành và áp dụng điều lệ cần phải hết sức thận trọng.

Trước hết, Tổng cục đường sắt cần phải tổ chức học tập trong nội bộ toàn ngành đường sắt, nhất là các ga, đoạn công vụ, các đồn và trạm công an đường sắt. Tổng cục đường sắt phải chủ động trong việc phối hợp với các Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, vạch kế hoạch chu đáo để tuyên truyền, phổ biến, giáo dục trong nhân dân, chủ yếu ở những nơi có đường sắt chạy qua, biểu rõ mục đích và lợi ích của việc tuân thủ thi hành nghị định và điều lệ này.

Về phía Ủy ban hành chính các cấp ở những nơi có đường sắt chạy qua, cần có kế hoạch phổ biến cho các cơ quan, xí nghiệp ở trong phạm vi địa phương về tầm quan trọng và lợi ích của việc chấp hành nghiêm chỉnh điều lệ này, đồng thời có biện pháp phối hợp với Tổng cục đường sắt trong việc tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân, có kế hoạch kiểm tra đôn đốc, nhằm đảm bảo cho việc tuyên truyền giáo dục nói trên có kết quả tốt theo đúng yêu cầu đã quy định trong điều 18 của điều lệ.

Đối với việc tuyên truyền giáo dục, các Ủy ban hành chính và Tổng cục đường sắt cần kịp thời khen thưởng hoặc đề nghị khen thưởng những cá nhân hay tổ chức có thành tích bảo vệ đường sắt, đồng thời phải kiên quyết thi

hành kỷ luật hoặc đề nghị thi hành kỷ luật kịp thời những cá nhân hoặc tổ chức đã vi phạm điều lệ như điều 19 và 20 của điều lệ đã quy định.

Hàng quý, Tổng cục đường sắt có nhiệm vụ báo cáo về Bộ những kết quả thi hành điều lệ và thông tư quy định về vấn đề thi hành điều lệ này.

Thông tư này bãi bỏ thông tư số 131-VP-PC ngày 27 tháng 4 năm 1962.

Hà-nội, ngày 12 tháng 9 năm 1964,

K.T Bộ trưởng Bộ Giáo dục và Đào tạo

Thủ trưởng

NGUYỄN TƯỜNG LÂN

## BỘ GIÁO DỤC

### CHỈ THỊ số 45-CT ngày 29-8-1964 về phương hướng và một số nhiệm vụ công tác mẫu giáo, vỡ lòng trong năm học 1964 — 1965.

Kính gửi :

Các Sở, Ty Giáo dục,

Trong năm học vừa qua, nhất là sau hội nghị tổng kết mẫu giáo, vỡ lòng tháng 10-1963 các địa phương đã có chuyển biến về nhận thức đối với mục đích, vị trí của các lớp mẫu giáo, vỡ lòng, nên nói chung, đã có những biện pháp tích cực để phát triển và nâng cao chất lượng của phong trào. Song những phần để lại cho năm học 1964 — 1965 hãy còn rất nặng. Phong trào mẫu giáo nhiều nơi chưa ổn định, chưa vững chắc. Chất lượng nói chung còn thấp kém. Phong trào vỡ lòng mới có bề rộng, thiếu bề sâu và không đồng đều (miền núi, miền biên, vùng thiên chúa giáo phát triển còn chậm).

Xuất phát từ yêu cầu của công cuộc cải cách giáo dục của kế hoạch chung về nâng cao chất lượng toàn diện của ngành và nhiệm vụ « tiến tới thực hiện phổ cập cấp I », phương hướng của công tác mẫu giáo, vỡ lòng năm học 1964 — 1965 là :

a) Về mẫu giáo — Trên cơ sở đảm bảo chất lượng toàn diện của các trường, lớp mẫu giáo mà phát triển mạnh mẽ và vững chắc ở những

nơi có yêu cầu và khả năng trọng tâm xí nghiệp, khu phố, nông lâm trường và các hợp tác xã đã cải tiến quản lý. Tập trung lực lượng củng cố phong trào và nâng cao chất lượng giáo dục, giảng dạy cho thật tốt để duy trì cơ sở ngày một vững chắc hơn.

b) Về vỡ lòng — Thực hiện phổ cập vỡ lòng ở miền xuôi và vùng thấp miền núi, nơi tập trung đông dân cư, kinh tế và văn hóa tương đối phát triển. Đối với vùng giữa và vùng cao, thu hút 60% trẻ em vào lớp vỡ lòng. Việc phổ cập vỡ lòng lấy xã, thị xã và khu phố ở thành phố làm đơn vị cơ sở để thực hiện. Đơn vị nào huy động được 90% số trẻ sáu tuổi vào lớp vỡ lòng được coi là đã thực hiện việc phổ cập vỡ lòng. Trên cơ sở đẩy mạnh việc phát triển, ra sức nâng cao chất lượng toàn diện của vỡ lòng.

Một số nhiệm vụ công tác mẫu giáo, vỡ lòng.

1. Đẩy mạnh việc tuyên truyền cho mẫu giáo, vỡ lòng — Tuyên truyền thật rộng rãi mục đích, vị trí của nhà trường mẫu giáo, vỡ lòng trong nhân dân và vận động phụ huynh có trẻ em đúng tuổi cho các em đến trường lớp mẫu giáo, vỡ lòng ngay từ lúc khai giảng (mẫu giáo từ ba đến sáu tuổi, vỡ lòng đúng sáu tuổi chẵn tức là 72 tháng vào 1-9-1964. Tuyệt đối không được nhận trẻ em dưới sáu tuổi vào lớp vỡ lòng). Đặc biệt đối với vỡ lòng, cần làm cho phụ huynh hiểu rõ là vì lợi ích của con em, cần cho trẻ đến lớp ngay vào lúc khai giảng để tránh nạn lưu lại lớp, ảnh hưởng không tốt đến tâm lý trẻ em và cản trở kế hoạch phổ cập cấp I của Đảng và Chính phủ.

2. Thực hiện tốt việc giáo dục toàn diện Chương trình học mẫu giáo, vỡ lòng là một chương trình giáo dục toàn diện, bảo đảm việc phát triển điều hòa về các mặt đức, trí, thể, mỹ. Các mặt đó khăng khít với nhau, bồi bổ cho nhau, nên không được coi nhẹ mặt nào. Song do đặc điểm từng lứa tuổi, mặt nào bộc lộ nhiều nhược điểm thì phải tập trung sự chú ý một cách thích đáng vào mặt đó để bảo đảm việc phát triển điều hòa và cân đối. Cơ thể trẻ em mẫu giáo, vỡ lòng đang trên đà phát triển, song còn chưa được củng cố, sức chống bệnh của các em còn rất yếu, việc bảo vệ bồi dưỡng sức khỏe cho trẻ em phải đặt lên hàng đầu. Ngay từ đầu năm học phải tích cực gây cho các em những thói quen vệ sinh (ăn uống sạch, giữ mình sạch, quần áo sạch v.v...) Phải chú ý bảo vệ các giác quan cho các em, nhất là thị giác và thính giác. Đối với giáo viên mà học sinh ăn mặc luộm thuộm, quần áo, thân thể bẩn thỉu thì sẽ coi như là không làm