

2. Mặt khác, Nhà nước sẽ *tặng thưởng bằng hiện vật* cho các đơn vị hợp tác xã, cá thể xã viên và nông dân đã, trên cơ sở đầy mạnh sản xuất, tiết kiệm tiêu dùng, có nhiều thành tích nhất, có ý nghĩa tiêu biểu như lá cờ đầu ở địa phương trong việc thực hiện vượt mức *nghĩa vụ bán lương thực và hợp đồng bán nông sản cho Nhà nước*:

a) Việc thưởng vật chất không đợi hoàn thành toàn diện mới làm, mà thưởng từng mặt kịp thời ngay trong thời vụ thu mua, nơi nào vượt nhiệm vụ mặt nào thì thưởng về mặt ấy. Để việc thưởng khỏi tràn lan, cần tập trung thưởng vào các loại lương thực (thóc, ngô, khoai, sắn), một số loại nông sản và thực phẩm chủ yếu (lợn, lạc, bông, chè, gai, tơ tằm, mía cây, đường mật, vừng, đỗ tương và đậu các loại).

b) Mức bán lương thực và nông sản chủ yếu để xét thưởng cũng như để xác định số mua theo giá khuyến khích là mức mà Ủy ban hành chính xã đã căn cứ vào chỉ tiêu của tỉnh, huyện đưa xuống để giao từ đầu vụ cho hợp tác xã và nông dân. Trường hợp sản xuất bị sút kém thì căn cứ vào mức bán đã được Ủy ban hành chính huyện chính thức công nhận.

c) Hiện vật dùng để thưởng có thể là tư liệu sản xuất hoặc là một số hàng tiêu dùng do Bộ Nội thương phối hợp với các ngành có liên quan quy định cụ thể và hướng dẫn cho các địa phương thi hành theo mức đã được Chính phủ quy định dành riêng cho việc khen thưởng.

d) Mức độ thưởng:

Chính phủ sẽ dành ra một số tiền để làm quỹ thưởng chung. Bộ Nội thương và Tổng cục Lương thực căn cứ vào mức quỹ chung do Thủ tướng Chính phủ quy định, vào tình hình doanh số và tính chất quan trọng nhiều hay ít của các loại lương thực, nông sản, vào thành tích của từng địa phương, mà phân chia mức thưởng cho từng tỉnh, đồng thời hướng dẫn cụ thể cho các địa phương về cách thưởng và những loại hiện vật dùng để thưởng. Các Ủy ban hành chính tỉnh căn cứ vào những nguyên tắc thưởng nêu trong bản quyết định này, và vào sự hướng dẫn của các Bộ và Tổng cục chủ quản để định kế hoạch và biện pháp cụ thể cho các hợp tác xã sản xuất nông nghiệp và cá thể nông dân thích hợp với từng loại hàng và từng địa phương trong tỉnh. Chú ý là khi định mức thưởng năm đầu cần nghĩ đến năm sau, tránh tình trạng năm đầu định mức thưởng tương đối cao, năm sau mức độ bán vượt nghĩa vụ và vượt hợp đồng cũng như năm trước, nhưng vì lẽ này hoặc lẽ khác, mức thưởng lại ít hơn. Như vậy dễ làm cho các hợp tác xã sản xuất nông nghiệp thất vọng, việc khen thưởng bị hạn chế hoặc không còn tác dụng kích thích nữa.

3. Ngoài ra, để đầy mạnh phong trào thi đua sản xuất và tích cực bán lương thực, nông sản cho Nhà nước, đến cuối năm, ngoài hình thức khen thưởng về tinh thần, Nhà nước sẽ *đặt một số giải thưởng thi đua bằng hiện vật cho các hợp tác xã và xã*

đã hoàn thành nhiệm vụ về mọi mặt bao gồm cả các mặt sản xuất và bán các loại sản phẩm của mình cho Nhà nước.

Phủ Thủ tướng sẽ tùy theo thành tích của các tỉnh để định số giải thưởng dành cho từng tỉnh.

Trên đây là một số quy định của Hội đồng Chính phủ để, trên cơ sở tăng cường giáo dục chính trị, nâng cao ý thức giác ngộ xã hội chủ nghĩa cho nông dân, dùng lợi ích vật chất khuyến khích các hợp tác xã sản xuất nông nghiệp và nông dân tích cực phát triển sản xuất, hăng hái làm nghĩa vụ bán sản phẩm cho Nhà nước.

Nhận được quyết định này, các Bộ, Tổng cục và các Ủy ban hành chính địa phương cần nghiên cứu kỹ, vận dụng cho linh hoạt để phục vụ kịp thời cho việc động viên phong trào thi đua trong nông dân nhằm hoàn thành tốt kế hoạch sản xuất nông nghiệp và thu mua lương thực, nông sản, thực phẩm năm 1962 mà Hội đồng Chính phủ đã đề ra.

Hà nội, ngày 26 tháng 6 năm 1962.

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

PHẠM HÙNG

## PHỦ THỦ TƯỚNG

**THÔNG TƯ số 68-TTg ngày 25 tháng 6 năm 1962 về việc phối hợp công tác giữa hai ngành Giao thông và Thủy lợi.**

Trong quá trình tiến lên công nghiệp hóa nước nhà, công tác của hai ngành Giao thông và Thủy lợi phải phát triển nhanh và mạnh.

Mạng lưới giao thông và thủy lợi hiện có và đang phát triển chằng chịt nhau và tác động lẫn nhau. Tình hình đó đòi hỏi hai ngành phải có sự liên hệ, phối hợp chặt chẽ với nhau, dựa vào nhau và chiểu cố lẫn nhau thì các công trình xây dựng mới phát huy được đầy đủ tác dụng, mới phục vụ được tốt cho sản xuất và đời sống của nhân dân, đồng thời mới tránh được lãng phí sức người, tiền của, ruộng đất và vật liệu, v.v...

Từ trước đến nay, tuy giữa Bộ Giao thông vận tải và Bộ Thủy lợi và điện lực đã có sự liên hệ, phối hợp công tác, và ở một số địa phương, Ủy ban hành chính tỉnh cũng đã có chú ý chỉ đạo phối hợp công tác giữa hai ngành; nhưng nhìn chung sự liên hệ phối hợp công tác giữa hai ngành chưa được toàn diện, chưa được thông suốt từ trên xuống dưới, chưa có nguyên tắc rõ ràng và chưa thành nề nếp thường xuyên, nên có nơi, có lúc còn làm trở ngại lẫn nhau, công trình xây dựng chưa được hợp

lý, kém tác dụng và gây lãng phí công sức của nhân dân, kinh phí của Nhà nước, ruộng đất và nguyên vật liệu, v.v...

Để chấm dứt tình trạng chưa hợp lý nói trên, tạo điều kiện cho hai ngành phát triển được thuận lợi, nhằm phục vụ tốt cho sự nghiệp công nghiệp hóa nước nhà; sau khi thống nhất ý kiến với ông Bộ trưởng Bộ Thủy lợi và điện lực và ông Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Thủ tướng Chính phủ quy định sự phối hợp công tác giữa hai ngành như sau:

## I. NGUYÊN TẮC CHUNG

1. Sự phối hợp công tác giữa hai ngành Giao thông và Thủy lợi phải được chú ý đến các mặt chính trị, kinh tế và kỹ thuật; phải được toàn diện, từ điều tra cơ bản, xây dựng quy hoạch, khảo sát thiết kế, thi công xây dựng đến quản lý và sử dụng công trình; phải được thông suốt và thực hiện từ trung ương đến các huyện, xã.

2. Những công trình giao thông phải bảo đảm đáp ứng yêu cầu của thủy lợi nếu có, hoặc không làm trở ngại đến công tác thủy lợi, đến sản xuất nông nghiệp. Ngược lại những công trình thủy lợi phải bảo đảm đáp ứng yêu cầu của giao thông vận tải nếu có, hoặc không làm trở ngại đến công tác giao thông vận tải. Khi xét đến yêu cầu và trở ngại không những căn cứ vào tình hình hiện tại, mà còn phải chú ý đúng mức đến sự phát triển sau này.

3. Trường hợp vì lợi ích to lớn của Nhà nước và nhân dân cần thiết phải xây dựng một công trình của ngành này có trở ngại đến ngành kia, thì phải được nghiên cứu, cân nhắc cẩn thận và thảo luận thống nhất ý kiến giữa hai ngành về phương án ít trở ngại nhất, và về biện pháp khắc phục trở ngại.

4. Trường hợp hai ngành đều có kế hoạch xây dựng công trình ở cùng một địa điểm, hoặc gần nhau, thì phải cùng nhau trao đổi yêu cầu, nghiên cứu phối hợp cho ăn khớp và hợp lý. Nếu có điều kiện, thì kết hợp và cộng tác xây dựng thành một công trình chung đáp ứng yêu cầu của hai ngành. Khi kết hợp sẽ căn cứ vào lợi ích của mỗi ngành mà phân bổ số kinh phí mỗi ngành phải chịu một cách hợp lý.

5. Trường hợp ngành nào xây dựng công trình mới làm trở ngại đến tác dụng của công trình sẵn có của ngành bạn, thì ngành xây dựng công trình mới phải chịu trách nhiệm dài hạn số kinh phí dùng vào việc phục hồi những điều kiện sẵn có trước kia của công trình thuộc ngành bạn. Nếu ngành bạn muốn nhân dịp này kết hợp mở rộng thêm công trình của mình, thì phải dài hạn phần kinh phí tăng thêm.

6. Đối với những công trình do nhân dân tự làm (công trình thủy nông loại vừa và loại nhỏ, đường sá nông thôn, v.v...) thì hai ngành kết hợp hướng dẫn các cấp lãnh đạo huyện, xã chỉ đạo thực hiện theo đúng những nguyên tắc trên đây.

## II. NHỮNG VẤN ĐỀ PHỐI HỢP CỤ THỂ

### 1. Phối hợp giữa đê và đường.

Đối với hệ thống đường trung ương thì nên làm đê riêng, đường riêng. Hiện nay đã có một số đoạn đường thuộc về hệ thống này vừa là đường vừa là đê, thì hai Bộ sẽ cùng nghiên cứu tìm biện pháp giải quyết thích đáng để trình Chính phủ xét.

Đối với các đường địa phương, thì nên kết hợp vừa là đường vừa là đê nếu cần. Khi kết hợp làm mới vừa là đường vừa là đê, hoặc biến đường sẵn có vừa là đê và biến đê sẵn có vừa là đường thì phải được sự thỏa thuận giữa hai cơ quan Giao thông và Thủy lợi địa phương và sự đồng ý của cấp chính quyền tương đương. Hai ngành cùng nhau quy định cụ thể quy cách xây dựng, sử dụng, tu sửa và có phân công phụ trách rõ ràng để không trở ngại cho nhau.

Trường hợp đột xuất, không có dự kiến kết hợp, nhưng thủy lợi cần thiết đắp đê ngay trên mặt đường để chống lụt trước mắt, hoặc giao thông cần dùng mặt đê tạm thời làm đường cho xe cộ vận chuyển đi lại trong một thời gian ngắn, thì phải báo cho nhau biết để có biện pháp bảo đảm yêu cầu và giải quyết trở ngại lẫn nhau. Sau đó cơ quan hữu sự phải chịu trách nhiệm phục hồi lại điều kiện cũ.

Đối với một số đoạn đường mà mặt đường đã rải đá hoặc rải nhựa tốt, trước đây dùng vừa là đường vừa là đê mà Thủy lợi đã đắp đất lên trên toàn bộ hoặc một phần mặt đường, thì hai Bộ cần cùng nhau nghiên cứu tìm biện pháp giải quyết thích đáng nhằm bảo đảm lợi ích của hai ngành đồng thời ít tốn kém nhất cho công quỹ.

### 2. Phối hợp giữa các loại công trình khác.

Phải cố gắng kết hợp làm cho các loại công trình giao thông cũng như thủy lợi có thể, vừa có tác dụng cho giao thông, vừa có tác dụng cho thủy lợi, như:

— Các đập ngăn sông nên đồng thời là cầu cho đường bộ. Những nơi cần thiết cho giao thông vận tải đường thủy phải làm công trình chõ thuyền bè qua lại được.

— Các kênh dẫn nước và tiêu nước nên đồng thời là kênh cho vận tải thủy. Khi đào kênh, vét mương, chú ý lấy đất đắp thành đường cho người đi lại và cho việc sử dụng các phương tiện vận tải thô sơ.

— Các đê khoanh vùng của thủy lợi phải đồng thời là đường cho vận tải thô sơ.

— Thủy lợi xây kè, uốn nắn tuyến đê cần kết hợp với Giao thông trong việc cải thiện dòng sông, uốn nắn lòng lạch, hoặc ít nhất cũng không làm trở ngại đến vận tải thủy.

— Các cầu cống của Giao thông, ở những nơi cần thiết, phải có tác dụng cho thủy lợi như: giữ nước, tháo nước, điều hòa nước, v.v...



— Đường giao thông phải có đủ cống cần thiết cho thủy lợi để lấy nước hoặc tiêu nước.

— Lúc đào đất đắp đường giao thông, cần đào thành mương dẫn nước, tiêu nước hoặc thành ao nuôi cá.

— Lúc phá đá, phá ghềnh, nạo vét, uốn nắn lòng sông để khai thông đường vận tải thủy, hoặc xây dựng các công trình trên sông như: mố cầu, mố kè, âu thuyền, đập dâng nước, v.v... cầu kết hợp với thủy lợi trong việc ổn định dòng sông, ít nhất cũng phải đảm bảo lưu lượng và mực nước cần thiết cho việc tưới ruộng, tiêu úng và không ảnh hưởng đến việc phòng chống lụt, bão.

### 3. Phối hợp trong công tác điều tra cơ bản, xây dựng quy hoạch, khảo sát thiết kế.

— Những tài liệu, số liệu điều tra cơ bản cần thiết chung cho cả hai ngành, mà một ngành đã làm hoặc phải tiến hành trước, thì cần cung cấp cho ngành bạn để kết hợp sử dụng.

Trường hợp hai ngành đều cần tiến hành thăm dò, khảo sát ở cùng một nơi thì cần trao đổi yêu cầu phân công phối hợp tiến hành, hoặc một ngành làm rồi cung cấp tài liệu cho ngành kia.

Hai ngành cần có kế hoạch phối hợp chặt chẽ trong việc xây dựng quy hoạch ở địa phương. Ở những nơi quy hoạch thủy lợi đã xây dựng xong, thì giao thông dựa vào đó mà xây dựng quy hoạch của mình. Nếu phát hiện thấy có điểm chưa được hợp lý thì cần trao đổi với thủy lợi để điều chỉnh lại. Ở những nơi chưa xây dựng quy hoạch thì hai ngành cố sắp xếp để cùng nhau tiến hành cùng trong một thời gian.

Những cơ sở của mỗi ngành, như trạm thủy văn của thủy lợi, bến phà, trạm quản lý đường thủy của giao thông, v.v... cần kết hợp cung cấp tài liệu theo yêu cầu của ngành bạn đến chừng mực không ảnh hưởng đến công tác chính của ngành mình. Trường hợp mà yêu cầu của ngành bạn đòi hỏi một khối lượng công tác, hoặc những thiết bị quá khả năng đã bố trí ở cơ sở theo yêu cầu của ngành mình, thì phải có sự thỏa thuận về đài thọ kinh phí hoặc thiết bị để tăng cường thêm.

Hai ngành cần cho nhau biết kế hoạch các công trình sắp xây dựng và dự kiến xây dựng trong kế hoạch dài hạn và, nếu cần, thì cung cấp cho nhau những đồ án thiết kế để tiện việc nghiên cứu phối hợp.

### 4. Phối hợp trong thi công.

Đối với những công trình mà hai ngành kết hợp xây dựng chung thì ngành nào có lợi ích nhiều hơn và quan trọng về kỹ thuật nhiều hơn, sẽ chịu trách nhiệm chính trong việc thi công. Cần có sự phân công cụ thể và thực hiện chế độ giám sát lẫn nhau để bảo đảm chất lượng công trình, thỏa mãn yêu cầu của hai ngành.

Ở địa phương, khi thủy lợi có kế hoạch đào kênh, mương thì phải chủ động kết hợp với giao thông làm thành đường, sử dụng kênh mương cho vận

tải thủy; khi giao thông đào đất đắp đường thì phải chủ động kết hợp với thủy lợi dùng chỗ đất đào làm thành mương dẫn nước, trữ nước hoặc ao nuôi cá. Hai ngành phải có kế hoạch hướng dẫn cụ thể cho các cấp huyện, xã thực hiện khẩu hiệu « trên đường dưới kênh », không những để phục vụ tốt sản xuất nông nghiệp, và sự đi lại, vận chuyển của nhân dân, mà còn phải phù hợp với yêu cầu của xây dựng nông thôn mới, đồng thời có dự tính đến cả những điều kiện cần thiết cho việc tiến lên cơ giới hóa nông nghiệp sau này.

### 5. Phối hợp trong việc quản lý các công trình.

Trong việc quản lý các công trình có liên quan tới hai ngành như âu thuyền, cống, đập và những quãng đường vừa là đường, vừa là đê, v.v... cần có sự quy định thống nhất giữa hai ngành trong việc sử dụng và bảo quản, tu sửa, để không ảnh hưởng đến giao thông vận tải cũng như không ảnh hưởng đến công tác tưới nước, tiêu nước và phòng chống lụt bão.

## III. KẾ HOẠCH THI HÀNH

Những điểm nói trên mới chỉ là một số quy định chung, hai Bộ Giao thông vận tải và Thủy lợi diện lực cần căn cứ vào đó để cùng nhau nghiên cứu đề ra những quy định cụ thể và chi tiết trong việc thi hành.

Để cho sự phối hợp giữa hai ngành tiến hành được tốt, hai Bộ và Ủy ban hành chính các khu, thành phố, tỉnh cần tổ chức nghiên cứu và giáo dục cho các cán bộ và nhân viên trực thuộc hai ngành thấm nhuần lợi ích của việc phối hợp, nâng cao tinh thần hợp tác xã hội chủ nghĩa và ý thức phục vụ được nhiều nhất và tốt nhất cho công cuộc xây dựng và kiến thiết đất nước.

Sau từng thời gian công tác hoặc sau khi hoàn thành một công trình lớn, hai ngành cần kiểm điểm rút kinh nghiệm để kịp thời uốn nắn, sửa chữa những thiếu sót, lệch lạc còn xảy ra trong việc phối hợp.

Đối với những trường hợp không thống nhất giữa hai ngành thì Phủ Thủ tướng (ở trung ương) và Ủy ban hành chính khu, thành phố, tỉnh (ở địa phương) sẽ chủ trì giải quyết. Trong khi chưa được giải quyết thì không một ngành nào được tùy tiện tiến hành theo ý kiến chủ quan của ngành mình.

Các ông Bộ trưởng Bộ Thủy lợi và diện lực, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và Chủ tịch Ủy ban hành chính các khu, thành phố, tỉnh chịu trách nhiệm thi hành thông tư này.

Hà nội, ngày 25 tháng 6 năm 1962

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

PHẠM HÙNG