

К

СССР - НКПС
ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЙ
И ТЕХНИЧЕСКИХ УЛУЧШЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

20 мая 1931 г.

ОТЧЕТ

О ПЕРВОМ ВСЕСОЮЗНОМ СЕЗДЕ
НАЧАЛЬНИКОВ И ИНСТРУКТОРОВ

ДОРИЗУЛ'ОВ

(ПО СПЕНОГРАММЕ.)

ИЗДАНИЕ

ДОРИЗУЛ'А

МОСКВА

1931 г.

~~ИЗВЕЩЕНИЕ~~
~~О РАБОТЕ~~
~~ОБЪЕДИНЕНИЯ~~
1931

608/127-4741
608

~~ПРОВЕРЕНО~~
1936 г. № 66704

2
~~1938~~
~~ПРОВЕРЕНО~~

**КО ВСЕМ ИЗОБРЕТАТЕЛЯМ-ТРАНСПОРТНИКАМ И РАБОТНИКАМ
ОРГАНОВ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА.**

РЕДАКЦИЯ БЮЛЛЕТЕНЯ ЦУИЗУЛ² ОБРАЩАЕТСЯ К РАБОТНИКАМ ОРГАНОВ
ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА И ИЗОБРЕТАТЕЛЯМ С ПРЕСЬБОЙ КОРРЕСПОНДИРОВАТЬ
О ВСЕХ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ И ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ СТОРОНАХ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ДЕЛА
ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА НА ТРАНСПОРТЕ.

ПИШИТЕ О БЮРОКРАТИЗМЕ, ЗАМИНЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ, ВРЕДИТЕЛЬСТВЕ В
ЭТОМ ДЕЛЕ И Т.П.

СООБЩАЙТЕ И О ВСЕМ ЯРКОМ И НОВОМ В ОБЛАСТИ ДОСТИЖЕНИЙ ИЗО-
БРЕТАТЕЛЬСКОМ МЕСЛИ НА ТРАНСПОРТЕ.

НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ ШИРОКУЮ СЕТЬ РАВНОРОВ ВОИРУТ ИЗОБРЕТА-
ТЕЛЬСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ.

НАПЕЧАТАННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ БУДУТ ОПЛАЧЕНЫ.

МАТЕРИАЛЫ НАПРАВЛЯТЬ ПО АДРЕСУ: ЦУИЗУЛ НИПС, НОВО-БАСМАННАЯ
2, СЕКТОР ИНФОРМАЦИИ И ПРОПАГАНДЫ.

ПРОВЕРКА
ИГНБ 1949

10-го апреля 1931 года в Москве, в здании НКПС, открылись работы 1-го Всесоюзного Съезда начальников и Инструкторов Дорожных Ивулов.

Съезд был созван по инициативе ЦУИЗУЛ^а НКПС.

Упразднение ЦУИЗУЛ^а, полная перестройка органов изобретательства и методов их работы, как в центре, так и на местах, и, главное, роль, которую партия и правительство возлагают на изобретательство и перестройка и обновления транспорта, вызвали в руководящих органах изобретательства необходимость широкого обсуждения организационных и оперативных вопросов, совместно с представителями мест.

Вместе с делегатами дорог и объединений НКПС, а также с представителями Московских организаций, на заседаниях присутствовало обычно 150 - 200 человек.

Съезд открылся 10/IV-31 г. в 11 час. утра кратким вступительным словом Нач. ЦУИЗУЛ^а т. И.О. СИМЦОВА:

- Задача нашего съезда - сказал он, - наметить методы и формы нашей дальнейшей работы привести их в полное соответствие с последними директивами Партии и Правительства и с требованиями, которые предъявляет к изобретательству транспорт в период своей реконструкции и обновления.
Первым был заслушан доклад Нач. Дорогула Забайкальской ж.д. т. СИМЦОВА.

т. СИМЦОВ - В период осенне-зимних перевозок, наша дорога ----- явилась самым местом работы транспорта вследствие того, что дирекция дороги не справилась с поставленными перед ней задачами. В связи с этим руководство Дирекции было заменено. Был снят и начальник Дорогула т. ИВАНОВ, как несоответствующий своему назначению. С 24 г. по 29 г. в Дорогуле не имелось ни одного освобожденного работника.

По приказу НКПС № 2023 на Забайкальской дороге было приступлено к организации всех органов изобретательства, вместо бывших Комиссий содействия по изобретательству. Намечено организовать 4 Райизула. В Иркутске и Чите они уже оформлены.

Предполагается организовать 41 местный Ивул. Пока же в большинстве случаев они еще не созданы.

При всех Райизулах мы имеем только одного специалиста: инженера. Вообще на Забайкальской дороге в отношении специалистов дело далеко неблагоприятно. Все требования от НКПС о присылке туда специалистов не увенчались успехом.

Перехожу к руководству. Надо сказать, что Дорогул совершенно недостаточно руководил местными Комиссиями содействия. Руководство из своего кабинета не вмешивалось на линии. На основании этого уже можно судить и о том, как вообще на Забайкальской ж.д. была организована инициатива рабочих масс для их участия

в реконструкции транспорта. Надо сказать, что сейчас имеются соответствующие сдвиги: масса проявляет инициативу, участвует в реконструкции транспорта и в органах изобретательства.

В 29/30 году в Доризул поступило 131 предложение, а в местные Комиссии - 126. Доризулом одобрено 65 предложений и местными Комиссиями - 92. Рост предложений на дороге из года в год увеличивается, а при правильном руководстве органами изобретательства на местах, увеличение поступления предложений должно стать еще большим.

Скверно обстоит дело с пробными экземплярами и тут надо отметить, что старое руководство Доризула недостаточно с этим боролось. Из всех одобренных на дороге предложений, примерно 35% еще не проведено в жизнь. Со стороны инженерно-технического персонала имелись порой случаи явного игнорирования тех или иных изобретений. Это привело в Ноябре 30 г. и в феврале 31 г. к судебному процессу над Директором Ремонтного Завода, по обвинению его в чрезвычайно долгой задержке применения ряд изобретений.

Коснусь организации экспериментальной мастерской, бригад, использования школы ФЗУ, которая имеется при Ремонтном Заводе. Все эти вопросы дебатировались очень давно, но дело до сегодняшнего дня остается на бумаге и не сдвинуто с мертвой точки.

По грубому подсчету экономический эффект от реализации предложений на дороге за весь период существования Доризула исчисляется в 81 тыс. рублей, фактически же в фонд содействия изобретательства перечислено только 14½ тысяч. С отчетом экономии дело обстоит неблагоприятно. С обменом опытом на Забайкальской ж.д. тоже прорыв, как и во всей работе Доризула. На Забайкальской ж.д. к сожалению не выпускаются бюллетени, которые могли бы дать очень многое.

Надо сказать со всей ответственностью, что чрезвычайно слабой была помощь органам изобретательства со стороны партийных, хозяйственных и особенно профсоюзных организаций. Последние делу изобретательства на Забайкальской ж.д. почти никакого внимания не уделяли. Только в последнее время, в связи с новым руководством и новым составом Дирекции дороги и Дорпрофсожа, наступил некоторый сдвиг.

В заключение скажу о руководстве самого Цуизула. Сейчас наблюдается решительный сдвиг в сторону усиления внимания к работе по реконструкции транспорта, к работе органов изобретательства. Это осуществляется живым инструктажем, выездом инструкторов на линии. Все это несомненно поможет делу организации изобретательских органов на местах, если равняется темпы взятые Цуизулом не ослабнут.

ОМСКАЯ ж.д. т. СИДОРКИН. За отчетный год с 1/X-30г. Доризулом Омской ж.д. единым фондом 58 Комиссий с действия изобретательству с общим фондом 99,405 рублей. Работа проходила в неблагоприятной обстановке общей реорганизации Управления Омской ж.д. Доризулом было удельно мало внимания

От этого получилось в III-м квартале падение поступления рабочих предложений. Во 2-м квартале поступило 276 предложений, а в III-м только 56. Впрочем надо отметить, что от нас отделились 2 крупных производственных центра - Барнаульский и Омский заводы и линия Курган-Челябинск, которые давали 50% поступления предложений. По протяжению Омская ж.д. имеет 3300 километров и делится на 4 эксплуатационных района. Наличие работников на I/I составляет 36.818 чел. овок и временных 9.368 человек, инженеров на I/IV - 31-109 человек, техников 484 человека. Если взять для сравнения работу прошлых лет, то прохождение выравняется в следующих цифрах: - в 26 г. - 84 предложения, в 27 г. - 285, в 28 г. - 1.177 и в 29 г. - 1086.

За особый квартал 30 г. № 338 и за I квартал 31 г. - 307. Одобрено за 28 г. - 581 изобретение, за 29 г. - 30г. - 450, за особый квартал 30 г. - 91 и за I кварт. 31 г. - 136. Реализовано за 29/30 г. - 194 предложения, за особый квартал 30 г. и за I кв. 31 г. - 56, всего реализовано с I/X-29 г. - 308 предложений.

Экономический эффект от проведенных в жизнь изобретений таков: за 29 г. - получено экономии 17.250 р., за 30 г. - 31.205р. и за I кв. 31 г. - 9.971 р. Израсходовано с I/X-29 г. по I/X-30 г. на премирование 26.615 р. и на осуществление изобретений 27.537 р. За особый квартал на премирование израсходовано 4.301 р. Остаток фонда на I/I определяется 77.360 р.

В порядке поощрения на курорты отправлены 6 человек, в ВУЗ "ндетей" изобретателей - 3 человека, для одного была выхлоптана стипендия, двум была дана командировка в учебн. заведение и одному изобретателю исходиваствована заграничная командировка.

В Июне 30 г. на дороге были организованы Об-ва изобретателей но надо сказать, что работа их слаба из-за отсутствия руководства со стороны профорганизаций и из-за недостаточности штатов, не позволившей охватить всю работу Доризула.

По Омскому узлу проведено 76 изобретений, организованы курсы по повышению технической грамотности, где в первое время обучалось 17 человек, а сейчас 15. В барнауле изобретатели распределены на курсы техников 2-го разряда.

Участие инженерно-технических работников в нашей работе довольно слабо. До Января 31 г. трудно было найти соответствующих людей и лишь с 1-го Января 1931 г. местное инж. техн. бюро прикрепило к Доризулу 7 человек для разработки и оценки рабочих предложений. Теперь эта работа немножко налаживается.

С I/I-30 г. по I/IV-31 г. проведены 2 узловых конференция и 2 дорожные. В месячник борьбы с потерями издан соответствующий плакат. Совместно с Отд. Рационализации проведен съезд работников Н-ии соде"ствия в декабре 30 г. Работники Доризула в течение года выезжали 8 раз на линию.

С изготовлением и реализацией изобретений обстоят так же плохо. Заводы оттягиваются от исполнения наших заказов. Особенно в этом отношении выделяются Ростовский, Калужский и Ишимский заводы, которые несмотря на жесткие указания, все же не принимают наших заказов. Некоторые заводы оттягиваются по 3 раза. Не лучше обстоит дело и с прикреплением к нашей дороге Барнаульским. Изготовления затягиваются до 9-ти месяцев. Размещение по основным депю также не достигает цели из-за перегруженности оперативной работой. Таким образом из 124 намеченных к реализации изобретений, мы за 29-30 г. реализовали только 43. На упорядочение этого дела обращено внимание, но пока мы существенного ничего не достигли.

По новому положению у нас как будто намечается улучшение, но я боюсь как бы не повторилось того, что происходит в настоящее время. Была на линии халатность, например был утерян чертеж. Важные преданы суду.

Штат Доризула на 1/X-29 г. состоял из 6-ти человек: Н-ка, консультанта, инструктора, 2-х чертежников и 1 делопроизводителя. Фактически же в Доризуле работали только 2 человека, из-за всевозможных командировок по ликвидации прерывов, хлебазаготовкам и т.д. Сам Н-к Доризула с Октября по Май очень редко бывал в Доризуле. Сказалась частая смена сотрудников. С апреля по ноябрь сменилось 6 человек, при чем в течение 3-х недель в Доризуле оставался лишь один Н-к. 1/IV-31 г. после приезда инструктора т. Александрова штат доризула у нас установлен 8 человек: Н-к, консультант по торговым вопросам, консультант по путевым вопросам /эта должность вакантна/, инструктор, зав. учетом и делопроизводством, конструктор-копировщик и за счет фонда изобретений содержим завод. музей. Согласно приказа от 20/X-30 г. по дороге организованы 4 доризула в 64 местных Изула. Из них к 6-ти местным изулам секретарями прикреплены люди с техническим образованием. Работа 6-ти изобретателей также направляется. В Петровске, в Барнауле организованы уголки изобретателей с экспонатами, где приступили к чтению лекций.

Об обмене опытом. Надо сказать, что присланные чертежи имеют очень много неясностей из-за чего заводы отказываются от выполнения приборов. Чертежи нужно получать от Изула детализованными, с точным размером. Доризулы также должны посылать в Изулы чертежи понятные, разрешенные автором к распространению/детально разработанные на месте:

Надо намеченные к реализации изобретения изготавливать на прикрепленных к дорогам заводах, но так, чтобы эти заводы были прикреплены не к дорогам, а к изобретениям. Необходимо также по местным Изулам уточнить круг обязанностей секретарей Изулов, особенно по крупным производственным единицам. Они должны обладать техническими познаниями и давать первые консультации изобретателям. В большинстве же случаев, у нас сидят неграмотные в производственном отношении люди. Если мы согласно приказа № 2010 создадим технич. секретарей из контролеров, а не из опытных техн. работников, то у нас ничего не выйдет и вряд ли дело двинется с места.

Скажу несколько слов об отношении профорганизации к вопросам изобретательства. Оно наплевательское. Союзные организации, не

принимает никакого участия в руководстве массовой работой отчего, созданные на нашей дороге кружки, разваливаются. Такое же отношение проявляют и хозяйственники. В одном из местных Изюлов Н-к депо чуть ли не вагнал на чердак Секретаря Н-ии содействия со всеми чертежами. Вообще мало считаются с органами изобретательства.

Что мы имеем на сегодняшний день в смысле штатов. Непосредственного Н-ка Доризула сняли, сняли во второй раз на ликвидацию пробыча, а от этого дело страдает. Делопроизводителя также сняли. Весь штат новый. Каждый входящий начинает учиться. Поучиться и уйдет обратно на производство. Естественно, что дело от этого страдает.

Инж.-технич. секция нами не интересуется. Это зафиксировано на совде местных и районных Изюлов. Доризул добивается получить в штат освобожденного инженера-консультанта. Мы уже пробовали кустарничать на нашей дороге, но изобретательские предложения лежат по 2-3 года. На экспертизе предложения лежат по 2-3 месяца и возвращаются обратно. Поэтому нам необходимо иметь инженера-конструктора и нужно послать 1-го инструктора на линию.

До приезда инструктора т. Александрова, мы имели штат из 5 человек, затем штат дополнился еще двумя людьми, а после того как он уехал, штат опять сократили. Н-ка Доризула сняли и на его место никого не прислали. А дорога имеем 5 тысяч километров, куда входит Свердловск, так, что без инструктора мы никак не можем работать. 7 районов организовали 7 райизюлов. Но это только на бумаге. У нас плохое отношение к изобретательству. Говорят, что это "второстепенное дело", а поэтому людей снимают. На Челябинске инженеров по 11 раз назначают и без конца снимают.

В 28/29 году по Пермскому району имелись большие отчисления а теперь мы имеем только 8 тыс. рублей. Это говорит, что с изменением структуры приходят новые люди и не знают как брать дела в архиве.

Перейду к цифрам. В 29/30 году к нам поступило 1.338 предложений, в особом квартале - 333, а на Октябрь мес. 29г. осталось 203 предложения. Рассмотрено нами 1.525 предложений, отклонено 396 и одобрено из этого числа 997. Со штатом в 6 человек а теперь в 4 - ва, конечно, с такой справкой не можем. Нам трудно пришлось познать перед Дорпрофстем вопрос о том, чтобы Профсоюз принимал в работе участие, но им ничего не добились. Это отразилось на числе предложений.

В настоящий момент мы не имеем в Свердловске даже литературы.

За все время удалось послать в высшие учебн. заведения 5 человек. Детей изобретателей устроили 6 человек.

Каков процент рабочих в изобретательстве? В 28/29 году рабочих предложений мы имели 65%, от служащих 25 и от специалистов 10%, а в 29/30 году мы имеем от рабочих - 90%, от служащих 6, и от специалистов 4. Это говорит, что специалисты начинают отходить в сторону.

С прикрепленными дело доходило иногда до суда, но бывали случаи, когда судебные дела терялись.

Что было нами предпринято в отношении постановления ЦК. Наша дорога составила календарный план, который был спущен на линию, но до настоящего момента результат от его существования не чувствуется.

За счет фонда изобретателей строят тупик, проводят водопроводные трубы, делаются обводные пути и т.д. Конечно, при таком отношении к изобретательству даже далеко не уедешь.

Теперь относительно руководства со стороны Цуизула. Пока мы этого руководства твердо не чувствуем. Как только нет где-нибудь работника, снимают из Доризула. По-моему нужно, чтобы наш съезд еще раз подтвердил приказ НКПС о том, что без разрешения последнего не имеют права снимать работников Доризулов.

Я хочу еще заострить внимание на местных Изулах, при крупных делах мы создали 84 местных Изула и на сегодняшний день освобожденного секретаря не имеем ни в одном Изуле. Я настаиваю, чтобы нам дали секретаря - инструктора и второго - на линию.

САМАРО-ЗЛАТОВУСТ. ж.д. - Тов. НАЗАРОВ . - Сам Злат. ж.д. имеет 4 района, организован Рагизул и 42 К-ми содействия. За прошлый год поступило 1002 предложения и от 28/29 г. осталось 83. Всего рассмотрено 1079, осталось не рассмотренных 8, число одобренных 365 и отклоненных 313.

За последние кварталы - особый и IV-ый, наметился значительный сдвиг, сказавшийся в росте предложений. Если за IV-ый квартал 30 г. поступило всего 119 предложений, то теперь их имеется до 180, т.е. рост на 50%. Но предложения плохо прорабатываются экспертами и приходится давать вторую экспертизу. За IV-ый квартал поступило 134 предложения, из них 15 повторных.

Сам.Злат.ж.д. выпускает специальный бюллетень с рабочими чертежами. Процент рабочих предложений вырос за год с 63 до 89%

За торможение рабочего изобретательства передано в суд 12 чел. Произведено не менее 6-ти арестов. Все же на изобретательство обращают мало внимания. Почему? Был я в двух районах, работа там поставлена скверно. Пришлось сидеть и инструктировать. Как-как наладил, уехал, а на завтра получаем отношение, что этих работников уже сняли. Спрашивается, чего можно ожидать при такой работе. Испытания затягиваются, вводы подчас бывают непродуманные и небезопасны. Недоброкачеством испытаний вызывает волокиту, ибо приходится повторно рассматривать изобретения. Кстати необходимо отметить, недоброкачеством чертежей, получаемых от НКПС. Они не имеют достаточно специализации, спецификации и т.п.

Подчас изобретения встречаются в штеки. Чтобы продвинуть, нужны колоссальные затраты сил и энергии. Можно привести следующий пример: В Актюбинске один товарищ усовершенствовал масленку Фридмана. Благодаря этому получается экономия 25 руб. с паровоза. Мы перекинули это изобретение в другой район - в Самару.

Однако мы оттуда получили автоиспытания, которые отвергли это усовершенствование. Однако, в конце концов дело удалось проверить, и от той же Самары мы получили акт одобряющий усовершенствование.

Если мы обратим внимание на Комиссии содействия, то у нас на дороге на 42-х лишь одна в Самаре имеет освобожденного секретаря. Работа по соглашению с ЦТ возложена на одного из сотрудников Отдела Рационализации. Вывод ясен. Если человек будет заниматься двумя делами, то он не выполнит ни одного.

Об отчетности. Ее Сам. Злат. ж. д. не дает во время изъезду-путаницы существующей в этой области. Все предложения, за исключением мелких, которые требуют распространения на всю жел. дорожную сеть, поступают в Цуздул. Кавалось бы, что легче всего создать завод, который специально конструировал бы одобренные предложения и затем уже посылал на места.

В большинстве случаев слаба квалификация работников изобретательства. Отсутствуют специальные курсы.

У нас намечается централизованное снабжение городов изобретениями стандартного характера, получение заявок от доств. размещенных по заводам, выделяемых для этой цели, организация центральных курсов изобретательства, Об-ва изобретательства и т. д.

г. ВЕНЦЕНОСЦЕВ /Сев. Кавказ/. - На Сев. Кавказ. ж. д. 5 районных и 104 местных экспертных И-и. Освобожденных работников 8 человек, из них 5 инженеров и в 3-х районах имеем секретарей при инженерах. На больших станциях с основным делом - 27 освобожденных работников - секретарей местных Каулов - за счет эксплуатационных кредитов. В самом Дорнауле мы имеем 6 человек, из которых трое - рабочие - выдвиженцы. Затем 2 инструктора и И-к Дорнаула. Работать с таким штатом, имея только одного инженера, конечно, нельзя. Число квалифицированных работников должно быть увеличено.

Мы имеем на сегодня до 2000 рабочих предложений, из них 1054 даны в области улучшения дорожной работы. 58,3% предложений представлено рабочими, 18,1% техниками, 7,7% инженерами и 15,4% прочими.

Я не согласен с выступающими товарищами, которые говорили, что до сих пор инж.-технич. секции в отдельные работники недостаточ. но идут навстречу рабочему изобретательству. Я отношусь к этому за счет нашей неповоротливости. Мы имеем ее у себя актив из 636 человек инженерно-технических работников. В Дорнауле мы имеем 2-х профессоров, 2-х преподавателей Стусов, 47 инженеров. Кроме того, по отдельным предложениям мы привлекаем студенчество старших курсов.

В целях популяризации рабоч. изобретательства на Сев. Кав. ж. д. Дорнаулом была создана выставка-вагон. Она начала работать в Июле 30 года и кончила в Октябре. Кроме того, выезжал И-к Дорнаула и инструктор для доклада. С Июля мес. по Октябрь было устроено 4 лекции, 2 доклада и 6 собеседований. Вагон-выставку посетило свыше 4 тыс. человек.

В 30 году был организован первый съезд рабочих изобретателей Сев. Кав. ж.д. с участием общественности и представителей местных экспертных Комитетов: Съезд отметил массу ненормальностей в работе органов изобретательства и предложил исправить это дело в наикратчайший срок. Я думаю, что открывающийся в июне-июле 31 года второй жел. дорожный съезд, найдет этих недостатков гораздо меньше. Наш I-ий съезд проходил накануне 16-го парт. съезда. Изобретатели послали ему 18 изобретений безвозмездно в пользу государства. Кроме этого подарка, в особом квартале было передано также безвозмездно 46 изобретений.

Доризулом было объявлено 2 конкурса на приспособление для очистки паклей и на прибор для цистерны. Одновременно Доризулом разработал и передал дорогам в виде плакатов перечень тем, связанных с 5-ти летним планом нашего строительства. Кроме того, Доризулом давались задания изобретателям и конструкторам на те темы, которые потребны для сегодняшнего дня. Еще в 28 году на некоторых пунктах дороги, были организованы кружки рабочих изобретателей. В 1930 году, эти кружки уже в виде ячеек были переданы Об-ву рабочего изобретательства. Основными недочетами являются недостаточная квалификация инж. технич. сил. Кроме того, до сегодняшнего дня, нет хорошо оборудованных помещений. Нужно также сказать, что даже наши клубы не всегда идут навстречу Об-вам Изобретателей, не обеспечивая их необходимыми пособиями, хотя бы за счет тех 10% отчислений, которые оставляются на местах.

У нас организованы консультационные бюро, где рабочий изобретатель мог бы получить ответ по интересующим его вопросам. Но все же нельзя сказать, что консультационные бюро работают хорошо.

Всего на местах произведено обследований и инструктажа - 60. В работе, имеющихся на дороге 5-ти райзнаулов, ощущается ряд недостатков, тормозящих ее.

В особом квартале Доризул провел "десятидневник" по сбору рабочих предложений. За это время, имеем прирост предложений на 68,7%. Если в 4-ом квартале было 730, то в особом - 1269; по Доризулу - в 4-ом квартале - 107, в особом 145. Но, товарищи, из одобренных за 29/30 год 1388 предложений реализовано всего 913, или 65,7%. Наши оперативные органы маринуют предложения по несколько лет. В Туапсинском районе недавно выявилась безобразнейшая картина: был суд и виновник волокиты получил 10 лет;

Я считаю, не совсем правильной организацией централизованного фонда. Мы получаем экономии 87,5 тыс. рублей, а ассигнования получаем в 80 тысяч рублей. Выделенные Доризулом для Сев. Кав. ж.д. фонд недостаточен. Я думаю, что этим вопросом надо заняться и, чтобы не ослабить работу изобретательства на Сев. Кав. ж.д. выделить 200 тысяч рублей, которые определенно окупятся.

Основным тормозом в работе не только нашего Сев. Кав. Доризула, но и вообще всех дорог нашего Союза; нужно считать, что до сего времени недостаточно налажен обмен опытом. На нашей дороге, например, применяется ряд предложений одного и того же харак-

гера. Это говорит о том, что несмотря на все методы, которые имеет Доривул /издание бюллетеня, издание сборника рабочих предложений, выезд специальных бригад и т.д./ обмен опытом все таки недостаточен.

Здесь останавливались на роли профсоюзных организаций в деле рабочего изобретательства. На Сев. Кав. ж.д. там, где органы рабочего изобретательства работают недостаточно напористо, мы имеем наплевательские отношения, но там, где есть поддержка со стороны парт. организации, то и Профсоюз уделяет внимание.

По Доривулу, как и по местам, установлены жесткие сроки по рассмотрению предложений в течение 5-ти дней. Кроме того, Доривул договорился с Ростовским Институтом Путей Сообщения, Политехническим Институтом, а также с Донским Политехническим Институтом об участии студентов в разработке рабочих предложений. У нас нет Научно-Исследовательского Института и это наше большое касто. Нам приходится прибегать к кустарным способам, работывая изобретения в лаборатории при дирекции дорог.

Я думаю, настоящий съезд разрешит два основных вопроса: вопрос о реализации и вопрос об обмене опытом. Это два серьезных вопроса, они должны быть разрешены.

тов. СТРЕПЕТОВ /Закавказская ж.д./ - Доривул Закавказ. ж.д. был организован в 24

году, при Дорожном бюро инженерно-технической секции. Но это было существование почти бумажное. Работа начала оживляться кое-как лишь в 1928 году. В 30 году был созван Дорожный съезд изобретателей, где выявлен был ряд ненормальностей и безобразий. Была чистка, были три общественно-показательных суда. Мы судили местную К-ию содействия в полном составе, как представителя профорганизации, так и администрации. Судили за халатность, за несвоевременный разбор, за задержку, за неправильное расходование фонда прамирования и т.д. Еще больше можно было бы сделать, если бы только Дорожное Бюро Инж.технич.секции приняло меры к тому, чтобы помочь изобретательству. Мы организовали на местах кружки рабочих изобретателей, но они существовали лишь по месяцу, так как едва уважали инструктора, присланные из Доривула, работа сейчас же прекращалась, а Инженерн.-Технич.секции никакой помощи не оказывали. Также и отдельные местные профорганизации.

Надо сказать, что условия Закавказ. ж.д. особые. Она обслуживает 3 национальных республики. Специалистов, которые могли бы разбирать предложения, написанные на родном языке, очень мало. Есть станции, где нет ни одного инженера. Обратная станция с основным депо, не имеет инженера, тогда как в городе их насчитывается до 300.

За 29/30 год мы провели 3 конкурса - 2 дорожного масштаба и 1 - всесоюзного. Они не дали положительных результатов. Поступившие проекты требуют еще серьезной проработки. Мы думаем, все материалы разработать при помощи студентов ЗИПС'а.

Со времени постановления ЦК партии, Закавказский Институт Инженеров Путей Сообщения посылает студентов 3 и 4-го курсов на практику и обязывают 5 часов посвящать практике, а 2 часа помощи местным Ивулам, в смысле проработки предложений, помощи

кружку изобретателей, в смысле дая консультаций и т.д. Мы намечаем следующее: все наши отклоненные изобретения, студенты ЗИПС"а должны проработать, чтобы из 3-4 отклоненных создать одно годное.

На местах мы в бригаде имеем пробку, на которую возлагаем ответственность за рассмотрение предложений, касающихся лишь бригады или цеха. Мы им даем возможность осуществлять эти предложения без санкции вышестоящей администрации. Эти меры дали положительные результаты: из всех одобренных предложений, мы имеем 77% реализованных. Думаем это метод закрепить и продолжать дальше.

Нужно сказать, что наши ДРЗ форменно саботируют, ибо им нужен количественный выпуск паровозов. Благодаря тому, что и авторитетные органы не смогли переломить этот их уклон, мы приступили к организации специальной экспериментальной мастерской. Мы имеем сейчас подходящее оборудование, даже гораздо более свободное, нежели нужно, но с тем расчетом, что мы эту мастерскую расширим. В мастерской будут производиться перемычки эквипляры одобренных предложений. Во вторую очередь будут изготавливаться те изобретения, которые требуются для Оперативного Отдела, ибо мы имеем опыт экспериментальной бригады, существующей и по сей день по депо Баку. Там встречный промышленный перевыполним благодаря смекалке рабочих. Администраторы не доверяли встречному промышленному перевыполнению на вопрос - выполнят ли они его, твердо ответили: "проведите наши предложения и мы перевыполним план". Так и получилось.

За 5-6 лет по Азербейджанскому участку не имелось ни одной копейки экономии, а за 4-й квартал, мы имели ее до 40.000 рублей. Сейчас этот район, который когда то считался наиболее отсталым, выдвинулся вперед и перещеголял даже те районы, которые находятся под боком у Доравулов.

Для оказания помощи рабочим изобретателям, мы создали и возмужавшее бюро при Дорожном Бюро Инженерно-Технич. секции. Это бюро за 29/30 год разработало 73 изобретения и предложения т.е. сделало схематические чертежи, конструктивные чертежи и рабочие чертежи. В среднем чертеж разрабатывался 11 дней. Членов бюро мы также поощряем и помимо вознаграждений, т.е. кроме оплаты за составление и описание чертежа, мы ходатайствуем за конструкторов перед кооперацией, профсоюзам и т.д. При каждом отделе имеется группа экспертов, которых мы также оплачиваем. Мы создали при нашем Институте Путьей Сообщения И-ию союзную рабочему изобретательству. Сменившая Институт инженеры аналогично с изобретательством.

Для обмена опытом мы начали выпускать бюллетень, но помимо этого, мы послали в картотеку несколько изобретений и предложений. Мы тратим 5 тыс. рублей на выпуск карточек по каждому возможному делу в металлопромышленности.

До последней реорганизации у нас было всего 21 К-ая Содейств. и сейчас мы имеем 31 К-ую в 4 районах. Из них в одном месте Ивуле нет освобожденных работников. В районе мы имеем только 3-х освобожденных работников, а в 4-ом районе их имеем, потому что нет подходящей кандидатуры. Эти 3 районных Ивуля работают по специальному плану. До этого сам тоже работал по плану.

утвержденному Цуивулом. Через каждые 3 месяца делаются отчеты местных Цуилов и Рагидулов, и кроме того имеется периодический отчет администрации. Мы задали специальный вопрос, но к сожалению про него нельзя сказать, что он соответствует темпам реконструкции транспорта и что он дал положительные результаты. Это объясняется слабой работой у нас оперативных отделов.

Мы в 29/30 году послали ребят учиться, но послали тех, изобретения которых были проведены в жизнь.

В реализации изобретений пресса чрезвычайно плохо помогала нам, и можно сказать, совсем забыла. Мы обратились к радио-газете и вот она нам очень хорошо помогает. Сейчас имеется Сектор массовой производственной работы. Нужно брать работников, чтобы вся эта работа была сосредоточена при Доризуле.

Тов. КОСЕНКО /Екатерининская ж.д./: В нашем Доризуле 5 человек инженеров, и это при 97 местных Цуилах. Я думаю, что по вопросу штатов Цуиалу необходимо взять какую-то твердую линию, чтобы мы знали, какой должен быть штат, что он должен делать, разграничить его функции, чтобы этот штат был как директива для Ц и чтобы Ц ему подчинялся и не производилось ежедневно урезки штата. На этот вопрос необходимо обратить серьезное внимание, иначе все время будет текучесть и работу при таких условиях наладить нельзя.

Заводы, к которым мы прикреплены, маринуют заказы по 8 месяцев и больше. Мы пишем по несколько раз напоминания, однако, до тех пор, пока мы не будем иметь своих мастеровских, дело не наладится.

Как поступают новости изобретения и от кого? В 29 году от рабочих поступило 50%, в 30 г. - 65 и в штурмовом квартале - 87. От инж. техники, сил в 25 г. - 23 предложения, в 30 г. - 10 в штурмовой - 5. Я думаю, что по линии Центральной организации инж. технической секция надо дать известные директивы, надо их раскатать.

В 29 году поступило 1568 предложений, в 29/30 г. - 929. Это снижение получилось от того, что заводы, которые были прикреплены к Правлению, отошли к ВОРЗбу. В междугодовом квартале не поступило 736 предложения, а в 29/30 году - 323. Это говорит о том, что постановление ЦК партии от 26/X-30 г. не проработано.

Теперь скажу о реализации. Если одобренных в 28/29 году было 780 и в 29/30 г. - 271 и в междугодовом квартале 220, то реализовано в 28/29 - 649, в 29/30 - 195 и в штурмовом квартале - 124.

У нас на дороге организованы 2 бригады, работающие по экстенсивным. Надо сказать, что эти бригады задерживают проработку изобретений в течение 2-3 месяцев.

В 31-й год фонд имеется в 170 тысяч рублей. Что же касается его применения на производстве премиальных изобретений - этого нет.

Какую литературу и где мы должны приобретать? Мы имеем право расходовать 10% на литературу, но какую и где покупать - на этот вопрос мы не можем ответить. Об этом следует подумать Цуиавулу. Помощь изобретателям ничемная. Ту потребность, которую мы испытываем в Петровске в части чертежей и всего необходимого для этого, мы никак не можем удовлетворить. Нужно, чтобы Цуиавул пошел нам в этом отношении навстречу и достал необходимые принадлежности.

Я думаю, что при каждом Извуле, у нас должно быть добровольное Об-во. Сейчас мы имеем 97 местных Извулов, которые не везде организованы как нужно. Руководит ли им бюро? Ничего подобного Ни Дорпрбюро, ни район. Мне кажется, что нужно организовать при производственных единицах бригады изобретателей, прикрепив к ним работников из секции, с тем, чтобы прежде чем то или иное изобретение попадало в местный Изул, оно коллективно прорабатывалось, дополнялось, отшлифовывалось и только тогда передавалось в местный Изул.

Тов. ДАВЫДОВ /Мурманская ж.д./ - Несмотря на постановление ЦК партии от 26/X и дополнителную телеграмму т. Рухимовича о выделении ответственных работников по внедрению в жизнь рабочих изобретений все же на на линии слабо уделяют внимание этой работе. На Мурманской дороге Доризул, как самостоятельный стал существовать только с 1/9-30 г. Но работа оживилась только с августа - сентября мес. В 27/28 году было 46 предложений, в 28/29 - 42 и в 29/30 г. поступило 125 предложений. Ударный квартал дал значительное повышение рабочих предложений. Мы имеем 50 предложений, т.е. почти 50% того, что имели в 29/30 году. За январь поступило 35 предложений, за февраль 36. Таким образом уже за 3 месяца по Мурманской дороге мы получили больше того количества предложений, какое поступило в 29/30 году.

Освобожденного работника мы имеем только по 2-му району, но не инженера, а практика. По 1-му району - станции Знака по совместительству работает инженер, он же инженер по безопасности, он же инженер по нормированию и он инженер по изобретательству. Здесь плодотворной работы мы не увидим. По трем районам была дана телеграмма за подписью Директора дороги о том, чтобы были выделены инженеры по изобретательству. Но мы получаем ответ на телеграмму, что И-ки 3-х районов снимают с себя ответственность по изобретательству из-за отсутствия инженерно-технических работников.

В 29/30 году имели низверные расходы. Остаток фонда от 28/29 года был 25.090 рублей; ассигновано было 27.670 руб. а отчислено экономии за 29/30 г. 5.520 рубл.

Надо сказать, что реализация предложений идет медленно лишь потому, что на дороге не имеется производственной базы. Производственная база только лишь сейчас организована в Прикольской мастерской, но мастерская отжидалавать готовится, имея в виду нагрузку и плановую работу по выпуску паровозов.

На сегодняшний день на испытании находится 13 предложений, из них часть относится к 28 году. Сейчас 2 заказа предметы на "Пролетарский Залод".

Инструктору было уделено большое внимание, но он никаких результатов не давал. Сейчас, при новой структуре мы видим, что работа по дороге идет более быстрыми шагами, в смысле решения самостоятельными тех или иных предложений без жюри. Мы будем рассматривать на жюри только крупные предложения. Мурманская дорога это уже проводит и мы даем самостоятельные заключения по тому, или иному вопросу и только более сложные дела переносим на жюри.

Осмен опытом хромает. Был выпущен темник, в который вошли 83 темы и сделан ряд обращений к местным организациям о формировании работ по развитию изобретательства на дороге.

Мы пробовали иметь письменную связь с изобретателями, выпускали обращения и наметили им ряд вопросов, но из 180 изобретателей на дороге, ответы нам лишь один.

В смысле изготовления чертежей на Мурманской дороге, дело обстоит очень плохо, здесь Цуивулу необходимо нам сказать, можем ли мы на фонда изобретательства содержать чертежника, так как все сверхурочные работы, на которых изготавливают нам чертежи - слишком дорого стоят. Точно также и конструктора. За конструктивную проработку мы выплачиваем промадные деньги. Можем ли мы иметь конструктора? Мы за рабочий чертеж выплачиваем 350 рублей за одну конструктивную проработку и здесь нам требуются большие силы. Необходимо увеличить лимит по штату по дирекции Мурманск ж.д. Сейчас выделено в наш фонд 50.000 руб. в этом году, как мне кажется, мертвым капиталом не будет лежать тот фонд, который в прошлом году пролежал на Мурманской дороге.

Отчетность у нас хромает. Собственно говоря, это относится к форме отчетности, которая нам дается из центра. Возьмем эти 10% которые мы должны отчислить изобретателю при принятии того или иного предложения.

Как в конце года отчислить данную экономию. А вдруг мы ее не получим. Здесь необходимо заставить хозяйственников вести учет реализованных предложений, чтобы нам не иметь задолженности перед изобретателями.

Экспертиза на линии проходит очень слабо, опять таки из-за отсутствия инженерных работников.

Цуивулу НКПС необходимо воздействовать на наших хозяйственников по дирекции, чтобы и они оказывали нам больше внимания.

Проведение реорганизации, составление графиков сваренной вады переход на сваренную ваду - все это возлагается на инженеров по изобретательству. Это доказывает, что хозяйственники уделяют мало внимания рабочему изобретательству.

Я хотел бы сказать относительно приказа № 2010 и 2081. Я боюсь, что Мурманская дорога не в силах будет их исполнить, потому, что не имеется производственной базы. Пролетарский 3-д слишком медленно изготавливает, или вернее сказать вообще не изготавливает для дороги. Надеяться же на нашу Лодзьско-Польскую базу не приходится, так как по объему работы, вряд ли она их выполнит.

г. ДРОУДИН /Турксиб/. - История развития изобретательства на Турксибе относится примерно к 29 году. На 1/1-30 г. Дорнаул получил несколько десятков нерассмотренных

ных предложений, но столкнулся с отсутствием работников. Линия оставалась беспризорной. Лишь с получением нового положения с организации Доризул'ов, районных и местных - мы поступили к работе. Это было в марте. К этому времени мы имели сообщение, что созывается здесь съезд: Мы обсуждали, созывать ли конференцию или нет, решили созвать. Конференция дала результаты. Намечено издание бюллетеня, подготовлен материал, проработаны темы для изобретателей и прорабатывается конкурс. Встанет вопрос о реализации.

Нужно было бы уделять больше внимания Турксибу, хотя бы в смысле посылки инструктора. Мы вынуждены вариться в собственном соку, как умеем.

Вечернее заседание 10/1У - 1931 г.

Т. ШЕРВИНИН /Октябрьская ж.д./ Все недочеты работы Доризула структуры самого Доризула и частой смены руководящего состава его работников.

Экспертизу дают специалисты Дирекции по различным отраслям нашего хозяйства. Она не вполне укладывается в назначенные Доризулом сроки и кроме того, даются неполные окончательные указания, что в свою очередь часто вызывает оттяжку рассмотрения предложения его на вторую экспертизу. Представители отделов и даже назначения соглашаются иногда провести то или иное предложение, в тот или иной срок, но в процессе работы, срок приходится отдавать и он не выполняется. Необходимо в дальнейшем обратить серьезное внимание на такое халатное отношение к делу изобретательства, со стороны Отделов.

С изготовлением пробных экземпляров дело также не совсем благополучно. В наших оперативных отделах, а также и в линейных хозорганах не чувствуется ответственности за проведение изобретений в срок. К этому делу относятся наплеваательно, неблагоприятно дело с изготовлением заказов "Пролетарским Заводом". Заказы эти тянутся от 1-го до 2-х лет. Это заставило Доризул пойти на крайние меры, т.е. заключить обязательства как с оперативными отделами дирекции, так и с линейными хозорганами и с самим Заводом. Из 45-ти заключенных обязательств, не выполнено 21. Это никуда не годится. За невыполнение всех этих обязательств дело попало к прокурору.

Что касается испытания, то и здесь наши хозорганы относятся не особенно хорошо. Они иногда не следят за сроками испытаний и подчас дают такие неполные акты испытания, что приходится повторять экспертизу для получения конкретного ответа. Внедрение одобренных изобретений хозорганами и отделами происходит туго. При Дирекции Октябрьской ж.д. заседает особая Комиссия, которая отметила все жел. дорожные предложения, опубликовала приказ № 262 от 1/УШ-30г., но практически он не был осуществлен. Дело в том, что М-ня не оговорила, кто же будет изготовлять рабочие чертежи по данному предложению и изобретению; то ли за этим будет следить Доризул, то ли Оперативный отдел. По этому поводу Доризул получил 200 запросов, но ответа дать не смог, имея в штате всего - 2 человека: конструктора-техника и чертежника - техника. Вопрос этот так и остался не разрешенным.

Необходимо остановиться на конференции 20/1-30 г., отметившей некоторые недочеты в работе Доривула. Обследование ВКК установило 50 саляжных дел, по изобретательству. Сейчас из этих дел проведено 8, на изготовлении пробных экземпляров находится 10, на испытаниях 10, за авторами 5 и отклонено 27.

За 29/30 г. всего поступило 2.305 изобретений, против 1495 в 28/29 году. Отклонено 1065, одобрено 689, реализовано 523.

В фонд изобретательства за 29/30 г. поступило эксклюзии 280.251 р. 77 к., ассигновано НКПС 82.950 р., осталось от предыдущего периода 174 р. 97 к. Всего фонд состоит из 538.235 р. Из него на осуществление предложений израсходовано 56.561 р. 28к. Цифра недостаточна, но это объясняется тем, что много пробных экземпляров изготавливается самодельно и зачастую за счет эксплуатационных кредитов, или бывшего фонда рационализации и теперь изобретательства. На премирование выдано 67.575 р.

Итоги проделанной работы за истекший год таковы: организованы мастерские, где будут изготавливаться пробные экземпляры. Туда прикрепляют пом. директора. Срок изготовления следующий: не особо сложных - 15 дней, более сложных - 30 дней. Кроме того имеются подобные линейные мастерские - бригады по 2-3-4 человека. Организована консультация изобретателей, выделен специальный инженер из штата Доривула, дающий необходимые разъяснения изобретателям. Кроме того в штат Доривула включен чертежник-конструктор. На устройство комнат изобретателей по районам отпущены кредиты по 500 рублей. К сожалению, это не везде осуществлено. Необходимо заострить внимание наших ховорганов, чтобы они дали помещение.

Обмен опытом по линии, помимо выпускаемого бюллетеня, проводится через карточку "СО". Работа начинает развиваться.

Переходя к текущему составу деятельности Доривула, нужно сказать, что согласно приказа пути № 2023 от 15/II организовано бюро Иаулов. Доривул организовался с 15/II в таком составе: Н-к Доривула, старш. инженер, инженер, старш. инструктор, инструктор, тех. ник, конструктор, чертежник и секретарь - всего 8 чел. Однако за это время уже сманено 3 секретаря и 3 инженера. В этом винваты Дирекция и Отдел Кадров, не уделявшие до сих пор достаточного внимания в деле изобретательства и не оценивавшие роли, функции и значения органов изобретательства.

Организация местных органов изобретательства представляется в следующем виде: с 3 существующих 6-ти районов дороги организованы райивулы, а также местные органы при депо и больших станциях. По всей Октябрьской дороге организовано 75 местных Иаулов. При больших Иаулах имеется освобожденный секретарь, в остальных же - секретари не освобождаются.

Полученный от НКПС в фонд изобретательства 185 тыс. р., раз- ассигнован по отдельным Иаулам соответственно их работе. Деятельность Иаулов налаживается.

Я считаю, что изобретательство нужно категорически отделить от массово работы, возложив на ее на производственное совещание и другие органы. Далее, необходимо провести работу по клас

Сейчас эта работа у нас начата с помощью ИТО. Мы разбиваем все изобретения на соответствующие классы, подклассы, индексы и т.д., что поможет лучше ориентироваться в этом деле:

Теперь относительно экспертизы. Необходимо создать одну мощную бригаду из всех специалистов, взамен имеющихся 3-х: таковой, путевой и общей. Нужно быстрее организовать издание печатного бюллетеня по изобретательству и ускорить опубликование этих изобретений через картотеку "СО".

т. МОРОЗОВ /Ср. Азиатская ж.д./ - Создавшись на Ср. Аз.

ж.д. прорыв в общей работе, конечно, не мог не отразиться и на работе органов изобретательства. Однако, несмотря на все препятствия, которые нам приходилось преодолевать в области организационных установок, все же мы можем сказать, что за период 2-х лет, дело значительно подвинулось вперед. Вступая в 29/30 г. работы Дорнзула, нам пришлось встретиться с необходимостью полного обновления самого Дорнзула, а затем уже перекинуть эту работу в по линии организации К-ия содействия на месте. Мы вынуждены были перестроить всю систему работы Дорнзула. В течение 3-х месяцев проверяли больше 300 авторских дел, пересмотрели все дела, переданные от бывш. Ташкентской дороги и перешли к организации административного аппарата дороги, наши К-ия содействия совершенно умирало. Кроме того, едва ли надеется, хотя бы одна дорога, так нуждающаяся в специалистах. По 1-му району мы имеем всего 2-х инженеров, а по 2-му 3-х недостаток в специалистах и техниках естественно не давал возможности органам изобретательства быстро осуществлять поставленные перед ними задачи.

За период прошлого года мы достаточно корепили: уже имеется постоянная консультация при Дирекции по всем кооперативным отделам, и имеем также первоначально ответственных лиц за своевременных - по экспертизе.

Мы должны признаться, товарищи, что проблём в работе наших низовых организаций мы исключительно обязаны самим себе, так как оставлять без живого связи отдельные звенья в органах изобретательства на линии нельзя. Пересрашивая же сейчас на места специальных ревизоров и инструкторов мы имеем возможность закрепить только, что произведенную реконструкцию.

У нас на дороге уже оформлено 6 районных Изулов и 54 местных. В 6-ти районных Изулах мы имеем освобожденного инженера, 2-х техников и 3-х работников. Далее, учитывая наличие у нас ряда основных крупных депо, мы пришли к временной мере, положенных по штату временных секретарей Раисаулов закрепить за депо. Но все это не обеспечивает дальнейшей работы, так как практика районных Изулов показала, что в безудовно имеется необходимость в секретарях.

Дело с консультациями на местах поставлено плохо.

Для изготовления опытных экземпляров мы сейчас в 4-х депо, выдвинули специальную бригаду слесарей. В данное время, нами уже проработан и издан приказ о привлечении учащихся Вузов и Техни-

кумов, находящихся на практике, для чтения лекций, проведение бесед с самими изобретателями и т.д. Таким путем мы сумеем дать возможность нашим рабочим изобретателям ознакомиться со всеми основными моментами техники, с которыми им приходится встречаться. Независимо от этого, у нас объявлен конкурс на лучшую постановку работы Районного Ивула, работу депо, 2-ни содействия, кружка изобретателей и лучшего изобретателя.

Сейчас Доривул фактически состоит из 6-ти человек: одного рабочего, 1 инженера, 1 техника, 2-х служащих и машиниста - занимающего должность конструктора. Ставится на обсуждение вопрос об организации при Доривуле и при Райивулах специальных технических библиотек, в виду того, что почти ежедневно имеется обращение отдельных изобретателей о даче им помощи в порядке получения пособий.

Плохо обстоит до сих пор дело с печатанием приказов, плакатов и т.д. особенно теперь, когда из за отсутствия бумаги наши заказы приходится пересылать в Самару.

В 26/27 году было внесено 77 предложений, в 28/29 - 344, в 29/30 г. - 447. Рассмотрено в 29/30 г. - 401, одобрено 21. Передано Цуивулу в 28/29 г. - 18 предложений. Осуществлено в 28/29 г. - 143 предложения, в 29/30 - 55. Использование фонда изобретательства таково: в 28/29 г. - 36.736 р., в 29/30 - 14.736р94 к. Отпущено на осуществление предложений в 28/29 - 20.120р.80к., а в 29/30 г. - 17.670р. 23к. Израсходовано на технические образование рабочих 28/29 г. - 1200 р. /а в 29/30 г. - 46.595 р. Вот показатели, которые мы имеем в области сдвига работ, сделанных за последние годы.

т. ГАНШИН /Южные ж.д./ - Организация райивулов на 1/Ш-31г. была закончена. После реорганизации, мы имели 10 райивулов на Южных и Донецких объединенных ж.д. и 83 местных Ивула. На многих дистанциях, станциях и депо мы организовали обычные местные Ивулы, с учетом того, что там будут работники по изобретательству, которые сумеют охватить всю работу данной станции или данного депо. По нашей наметки, у нас должно было быть освобожденных работников на линию - 19 инженеров и 22 технических работника - секретарей Ивулов. Однако на 1/Ш - 31 г. мы имели инженеров по линии 10 и технических работников 14. Нами был подан рапорт Директору дорог об укомплектовании штатов нужными работниками. Директор дороги отдал распоряжение Отделу Кадров пополнить штат за счет освобожденных работников, но все же штат остается до сих пор незаполненным.

Из жюри Ивулов рассматриваются лишь такие предложения, по которым необходимо получить техническую консультацию крупного специалиста. По всем остальным предложениям экспертиза и решения даются Начальником Отдела. Изготовление пробных экземпляров тянется у нас очень долго. Один из них изготовлялся с 28 года. На целый ряд предложений заводы отвечают нам, что это планом не предусмотрено, нет рабочих сил, у нас есть-де свой промфинплан и т.д. Я не верю, что приказ, о котором говорил т. Шипов, обеспечить изготовление пробных экземпляров. Я думаю, что заводы в дальнейшем будут изготовлять нам пробы экземпляры лишь когда им захочется, а подчас будут и совершенно отказываться, ссылаясь на

те же условия, что теперь. Думаю, что приказ ничего нового нам не дает. В свое время, к нам были прикреплены Полтавский, Харьков-ский и Ювовский заводы, но они нам пробных экземпляров не делали, вследствие чего очень многие предложения задерживались на долгое время. Поэтому я считаю, что несмотря на приказ, вопрос об организации экспериментальных мастерских, не должен уходить с поля зрения сегодняшнего дня. Что же мы сделали в этом направлении на Южных ж.д.? Мы сейчас имеем экспериментальные бригады в большинстве районов крупных депо. Осуществление разработанного плана организации экспериментальных мастерских наталкивается на заявление Дирекции об отсутствии нужного количества станков. Мне поручено Директором поставить здесь вопрос о том, не сумеем ли мы при помощи НКПС, общими силами достать соответствующее количество этих станков.

Переходя теперь к реализации принятых и одобренных предложений, я считаю, что нам здесь много надо уяснить. Многие, ведь, думают, что когда мы предложение разработали, испытали его, то дело уже и реализовано. Но это не так. Предложение можно считать реализованным, лишь по внедрении его в производство. По Южным ж.д. мы имеем план реализации. В 1931 году мы должны реализовать 228 предложений, одобренных, испытанных и дающих экономический эффект. План реализации составлялся с участием Оперативных отделов. В плане указано точно где данное предложение должно реализовываться, на какой станции, в каком депо и в каком квартале. По службе тяги по этому плану, в первом квартале 31 г. должно быть внедрено в производство 73 предложения. Проверка же показала, что по 38 предложениям в I-ом квартале ничего не сделано, по 30 предложениям сделаны заказы, 3 предложения выполнены на 50% и т.д. Такая же картина со всеми предложениями и по другим службам и другим оперативным отделам. Наши оперативные отделы и группы не уяснили себе или просто не хотят уяснить, что внедрение в производство принятых и одобренных предложений, это именно дело оперативных отделов и отдельных хозяйственников. Я имею заявление на имя директора Южных ж.д., написанное Начальником Отд. Тяги этих дорог, где он заявил, что внедрение в производство одобренных и испытанных предложений, это дело Доризула, а не оперативных групп, что если последние будут этим делом заниматься, то в Оперативном Отделе нужно создавать ячейку по изобретательству. Конечно, я написал Н-ку дорог свое мнение по этому вопросу. В результате со мной согласилась и заставила отдел Тяги заняться этим вопросом. На эту сторону нам нужно обратить больше внимания.

Нам составлен профиплан на 3 года. В 1931 году по этому профиплану мы должны внедрить в производство 228 предложений, они разбиваются на 3 группы: 1-я - 87 предложений, которые дадут экономический эффект после внедрения в производство, так, что сейчас подсчитать его нет возможности и наконец 3-я группа - 57 предложений, которые никакой эффективности в денежном смысле не дадут, но принесут собой улучшение транспорта, увеличение безопасности движения поездов и т.д. По всем 228 предложениям мы должны израсходовать 277 тыс. рублей, а экономия получить 298 тыс.

Я хочу еще остановиться на обмене опытом. Мы выпустили сборник 1 и выпускаем № 2. По требованиям сегодняшнего дня, все еще

не уделяется достаточно внимания и вследствие этого часто над одними и теми же предложениями, работами изобретатели не только на равных дорогах, но даже и на одной дороге и в одном районе. Это дело поставлено из рук вон плохо. Здесь нужно будет дать общую установку для рационализации дела обмена опытом.

Коснусь отношения к делу изобретательства общественных организаций. Здесь также обстоит очень плохо. Я созывал дорожное совещание работников изобретателей, где была вынесена резолюция, что общественные, профсоюзные организации и инж. технич. секция не выполняют своих задач. В апреле было создано бюро для рассмотрения 20 рабочих предложений и Союз не нашел нужным присутствовать на этом бюро. На все наши запросы и письменные и по телефону и лично, они отвечали, что заняты на прорывах. А вот на то, что в работе изобретательских органов на сегодняшний день имеется сплошной прорыв - общественные организации должного внимания не обратили. Когда мы обратились к инженеро-технической секции за помощью, то получили ответ, что все работники заняты оперативной работой и поэтому где помощи оказать не могут. Вот как общественные организации смотрят на дело изобретательства.

Заканчивая, хочу сказать, что мы не остались в долгу перед Дирекцией дороги за злостное невыполнение приказа. Мы имеем 7 судебных процессов по этому поводу, но думаю, что этим дело еще не закончено.

тов. НЕМЦОВ /Юго-Восточная/ - В настоящее время, после реорганизации, на дороге имеется 18 местных Изюлов и 5 районных. В штатах должности инженеров занимают выдвиженцы и техники. В штате Доризула имеется 6 человек. В 29/30 году от местных Изюлов поступило 797 предложений, рассмотрено 608, применяется 221.

Для изготовления первичных экземпляров, согласно приказа НКПС нам даны 3 завода: Воронежский, Отромский, и Ростовский, но они не выполняют заказов Доризула и держат их по два года. Неблагополучно с реализацией приказов Цуизула. До самого последнего времени оперативные группы не выделили ответственных за это лиц. Фонд ассигнований в 30 г. составлял - 31.178 рублей. Реализация Фонда проходила плохо, по Доризулу и Местным Изюлам мы имеем маленькие цифры, например в Борисоглабском 3-де было выдано поощрение в размере 5 руб. Это убивает рабочую мысль и поэтому размеры выдаваемых сумм должны быть увеличены.

С обменом опыта дело обстоит так: Доризул в 30 году выпустил 26 бюллетеней, которые рассылаются по всем дорогам и заинтересованным органам.

Сейчас на Ю.-Вост. ж.д. имеется 22 ячейки изобретателей. Вся работу по их организации пришлось провести самому Доризулу и местными Изюлам, так как профорганизации не помогали. В местностях даже не было директивных органов - Дорожных Комитетов.

т. ВОРОЖБИДНИЙ - /Юго-Западн. и. д./ - Фактически Доризула не существовало до Мая

30 года, а только лишь формально имелся Отдел Рационализации. До этого времени, всю Доризуловскую работу выполнял один техник по совместительству, выделенный из Отдела Рационализации. В мае месяца, после реорганизации дороги, был выделен Доризул со штатом в 6 человек. Но фактически работало всего двое. Естественно что работа шла скверно. Сейчас на дороге организовано 6 райизулов и 148 местных. Самостоятельные Изулы организованы при каждой дистанции, крупной станции, где имеется более 100 человек и т.д. Кроме того, организован один заводской БРИЗ на правых райизула при заводе Крэг, который выделен в самостоятельную единицу. Помимо этого, нами организованы при отдельных участках Паробы, которых имеется 7, при каждом паробе создав Изула.

За 29/30 год поступило 1298 предложений. Это немного, но дело в том, что у нас на Юго-Западн. и. д. этошло очень много крупных производственных единиц. Например Киевский и одесские мастерские, перешедшие в ВСНХ, Одесский Электро-технический завод и др. Кроме того от нас отпали такие крупные единицы, от которых поступало очень много предложений в Доризул. В период же напряженной работы по нулевому кварталу 30 г. Поступило 1019 предложений, что дает рост их. По целому ряду предложений был объявлен конкурс. В 28/29 году было одобрено 750 предложений, в 29/30 - 360, в нулевом квартале 197.

Теперь относительно премирования. До Мая месяца премирование шло очень слабо и то главным образом, лишь для того, чтобы стимулировать от изобретателя. В протоколах прямо говорилось, что данный товарищ заслуживает внимания, и поэтому выдать ему 10 или 15 рублей. Но в какой степени предложение заслуживает внимания - не было известно. И вот теперь Доризулу приходится переосмысливать наново почти все дела и устанавливать премию в какой степени и насколько данное предложение можно использовать на транспорте и что оно собой представляет.

Теперь, об отчислениях в фонд. Мне лично пришлось выявить несколько моментов, когда хозяйственный, чтобы покрыть перерасход по своим эксплуатационным кредитам, старается покрыть это экономией, получаемой от применения изобретений. Перечисление же в фонд изобретательства совершенно не делались.

Скажу относительно реорганизации и приказа 2023. Мне кажется, что на местах до настоящего времени ряд наших хозяйственных и административных единиц не понимают, что представляют собой изобретения. Они до сих пор говорят: "изобретение это дело Доризула". И когда приходится выделять работника и требовать, чтобы этот работник приступил к работе, то хозяйственники на местах заявляют: "что же, приказ т. Рухимович подписал, Директор Дороги также подписал, но кредита нам не дали, а потому приказ и не приходится исполнять". При этом они считают, что Доризуловская работа - побочная и они стараются ее всячески обходить. На линии показывают телеграмму, где Н-к Кадров пишет о том, что надо назначить работников по Изулу и прибавляет: выделяя инженера Вы имеете право нагрузить его другой работой".

Надо остановиться на таком моменте: ДБИТС вынесло постановление, что нужно выделить работников в помощь Доризулу. Это было получено одному инженеру, который должен быть персонально подобрать работников для Доризула. ДБИТС обещал снять с них все другие нагрузки и закрепить за Доризулом. Этих инженеров пришлось выбирать в течение нескольких месяцев, так как все они заявили: "что хотите будем делать, только не нагружайте работой по Доризулу, потому, что я занят, я читаю лекции и т.д.". Таким образом ДБИТС до настоящего момента никакой помощи не оказал.

Теперь как обстоит дело с испытаниями и изготовлением пробных экземпляров. Правда, приказом выделены Заводы, но когда мы обращаемся к ним, то Заводы ничего положительного не отвечают. Имеются справки, где заводы пишут: "Ваших предложений мы изготовлять не будем". Это посторонняя частная работа и Вы с ней к нам не обращайтесь". Так поступает Полтавский Завод и ряд других Изобретатели вполне правы, когда бросают нам упрек. Например изобретение Юрченко "выключение золотников и поршней, когда паровоз идет по уклону" два года изготавливается и его никак не закончат. Потратили много денег и сейчас это дело передано прокурору и ГПУ. Ряд лиц на заводе арестовано. Но несмотря на это, работу по изобретениям выполнять не хотят. В данное время, мы передали в прокуратуру 8 чел., для привлечения к ответственности ряда лиц за невыполнение предложений. Мы имеем такой факт, когда саботируют даже и Бобринская мастерская в 4-м районе - единственная мастерская куда мы можем дать заказы, так как она подчинена дороге. Теряют по 3-4 раза чертежи, делают деталь, потом забрасывают под верстак и т.д. Вот в каких условиях приходится работать

Я считаю, что эту работу все-таки нам необходимо наладить, необходимо иметь твердую установку со стороны ЦУИЗУЛ'а относительно изготовления экземпляров и выделения нам Заводов и дачи лимитов на изготовление пробных экземпляров. Доризулом в этот период организованы в 4-х местах экспериментальные цеха и на них стали опираться в некоторых районах.

В заключение я хочу еще коснуться помощи со стороны профорганизаций. За весь этот год, они органам изобретательства не уделили никакого внимания. Имеется например такой факт, когда профес. организации заявляли примерно, следующее: "не морочьте нам головы Вашими изобретениями". Ни один Дорпрофсоюз, ни один местный профсоюз не подумали о том, как он выполняет постановление ЦК ВКП/б/ от 26/X. Один председатель районного Дорпрофсоюза, прямо мне заявил: "а где это постановление".

Я думаю, что на сегодняшнем съезде Цуизул даст от твердую установку на места относительно выделения работников и роли изобретательства.

УТРЕННЕЕ ЗАСЕДАНИЕ 11/IV - 31 г.

Перед началом Заседания т.ШИЛОВ передает привет от имени Зам. Народного Комиссара т.Миронова, поручившего напомнить, тот перелом который наступил на изобретательском фронте на транспорте, должен быть закреплен и что его могут закрепить руководителей органов изобретательства на транспорте.

Я заверил т. Миронова - заявил т. Шипов, что съезд наметит план работы и что мы с этой работой справимся и постановления ЦК Партии от 26/X-30 г. выполним на 100%.

Затем съезд переходит к повестке дня. Первым заслушивается доклад И.-ка Доризула Западных ж.д. т.)КИРЕЕВА.

На западной ж.д. Изобретения начали поступать в 24 году и было уже намечено плановое финансирование этого дела. В 30 г. поступило 347, против 427 предложений в 1929 г. Снижение произошло вследствие того, что ВОРЗ от нас отошел и что местные Изулы стали работать более самостоятельно. Прошедший период показал, что на дело изобретательства очень мало обращалось внимания как со стороны вышестоящих организаций, так и со стороны научных сил. Работа была предоставлена самой себе. О плановой работе, о коллективном творчестве не было и речи. Рабочий изобретатель кроме насмешек, строгих разговоров и т.п. никакой поддержки не встречал. Рабочие просивали броню классово-чуждых элементов, стоящих на его пути. Результатом этого явилось то, что в 30 г. на Зап. ж.д. накопилось 264 одобренных дела, за которые авторы получили поощрение, а дела складывались в шкаф и мариновались.

Во время последней реорганизации, согласно приказа НКПС организовано 6 районных Изулдов, один заводской, 19 при депо, 12 при станциях, 10 при цехах и 18 при станциях, всего 66 местных Изулдов. На 1/IV-31 г. имеется 1463 дела, из них одобрено 369, отклонено 1018, на изготовлении пробных экз. 38, в Цуизуле 21, на экспертизе 9 и на проработке у авторов 8.

Наше больное место, как и на других дорогах - это нахождение дел на испытании. Многие ховяственники до настоящего времени не уделяют достаточного внимания делу изобретательства. В ряде случаев составляются акты испытаний с такой мотивировкой, что она ничего не дает. Зачастую Доризулу приходится ставить на вторичное испытание то или иное изобретение.

Вторая болезнь - это изготовление пробных экземпляров на заводах. К нам прикреплены 3 Завода - Конотопский, Калужский и Гомельский. Директор Калужского завода заявил "У меня плановая работа, нет лишних рабочих и если Вы хотите, чтобы я вам сделал пробные экземпляры, то будьте любезны сказать это заводу заранее, чтобы я мог включить в план". Доризул же не знает какие у него будут изобретения. Конотопский завод отказывается от изготовления. Там дело передали в РКМ.

В Гомеле также наблюдались отказы. Единственный выход из создавшегося положения - это иметь собственную мастерскую хотя бы в рамках своей дороги. Этому мы добиваемся и надеемся, что это бу-

Коснувшись теперь постановки обмена опытом. Издание бюллетеня нами налажено и еще не совсем хорошо. В местных Изулах дело также не налажено.

Самый больной вопрос - дело реализации. Я уже говорил, что в течение ряда лет дела складывались в шкаф. У нас дело реализации началось только с 24 июля 1930 г., когда был составлен первый план по реализации. Опер. т. вные отделы навстречу не пошли. Приказ НКПС 1479 не выполнялся. Доризулу пришлось собрать специальное

совещание, чтобы принудить выполнить приказ. На совещании представители оперативных отделов заявили, что они этого приказа не читали и не знают. Тогда и с приказом № 2010. Поэтому не мешало бы издать приказ о том, что администратор, не читавший приказов НКПС за подписью возглавляющего лица, не может нести административных обязанностей. На местах не читают приказов НКПС лица, вводящие оперативными отделами. Конечно, это дальше терпимо быть не может и нам в этом отношении также придется задать требован- гу. Вследствие такого отношения к делу со стороны оперативных отделов, учет экономического эффекта полевых предложений до сих пор не налажен.

Теперь о дальнейших перспективах. Прежде всего - это меропр- приятия, направленные к ускорению изготовления и реализации по- левых предложений. Принимаются меры для усиления работы кружков изобретателей, приобретены технич. принадлежности, члены круж- ков вовлекаются к совместному труду.

Затем связь с профорганизациями и парторганизациями.

Тов. КРИСЕНЮ /нач. Доризула Моск. вет. балт. в. д. / - До 1 мая

30 г. работа была поставлена очень плохо, как в организационном, так и практическом отношении. Раньше существовало 53 Комиссии содействия, которые никакого практического руководства и практи- ческой помощи в работе абсолютно не оказывали. Если раньше мы путались и не знали с чего начинать, то теперь постановка дела очень хорошая благодаря последнему руководству с стороны Цуизула. Эта установка дает надежду на то, что работа двинется и будет поставлена на должную высоту.

К 1/IV организовано 98 местных Изюлов и на дороге имеется 7 эксплуатационных районов. Укомплектование этих органов в ре- оне таково: имеется 2 инженера и в 5 районах имеется техник 5-го разр. Технические работники есть в двух районах.

Штатная комиссия и. установила штат Доризула в 5 человек, но имея в виду огромные задания, которые предусматривает приказ Наркома т. Рухимовича и положение, изданное ЦУИЗУЛ^{ом}, Дирекция утвердила штат 9 человек.

К настоящему времени мы провели реорганизацию полностью. Воснул состав и числа изобретателей. На 1/IV имеется 224 изобретателя, из них рабочих в 28 г. - 95, в 30 г. - 119, теперь 157. Инженеров в 28 г. - 19, в 30 г. - 23, сейчас 23. Техников - 16, а служащих 15. Таким образом, мы видим рост изоб- ретателей - рабочих и нужно отметить, что за последнее время довольно активно принимают участие инженеры из Дирекции и дают крупные изобретения. Один инженер представил два изобретения, одно из них дает 350 тыс. экономии в год, другой - 600 тыс. только по МББ в. д.

В 29 г. принято 336 предложений, проведено 226 Отчисление экономии в 29 г. - 22 тыс., в 30-51 тыс. и за нулевой квартал - 15 тыс. Но трем районам отчисление еще не закончено. На 31 г. Цуизул ассигновал 137 тыс., рай^а ассигновано 105.500.

Теперь оно относительно общественной ответственности. Я не могу обижаться на Дорпрофсоюз. Я сделал три доклада в течение 7-ми месяцев. Было также совещание при ЦК Союза и т.д.

Что касается секции инженеров и техников, то до сентября мес. ЦКТО нам не помогало. Но ватем новое руководство внесло постановление о прикреплении по 3 крупных работника-инженера: по тяге, пути, связи и т.д. Я в последнее время не могу обижаться.

В отношении организации изобретений, работа поставлена очень слабо. Мы организовали 17 ячеек, но по проверке работы оказалось неудовлетворительной. Это доказывает, что со стороны союзных организаций никакого руководства нет.

Что я хочу иметь со стороны ЦКизнаула? Я считаю, что транспорт является одним из целин. Но у нас нет установки в этом отношении. Я хотел бы, чтобы центральные органы дали эти темы, а мы как отроки, в зависимости от местных условий, будем делать дополнения.

Т. ШАПОШНИКОВ /Нач. Дорнаула Курской ж.д./ - Мы перешли к реорганизации с 15 февраля. Сейчас мы имеем штат 7 чел., из них 1 консультант 1 завед., 3 техника, которые должны специально идти на пополнение нашего штата. Они являются у нас конструкторами. Дорпрофсоюз обещал нам дать инструктора - профессионалиста с большим профессиональным кругозором для развертывания работы. Отсюда вытекает, что полное оформление штата Дорнаула еще незакончено. Не закончено оформление и Райнаулов. Мы получили пока 4-х инженеров из них 3 инженера - механика и один экономист. У нас имеется 2 техника. Секретари в Райнаулах до сих пор не выделены. Районы ссылаются на отсутствие штатов и твердых лимитов на это.

Местных Ивулов у нас 92 и райивулов 7. В том числе имеются еще строительный Московский участок и мастерские на правах Райнаулов. Всего таким образом 9. Должны быть выделены самостоятельные секретари и освобожденные технические работники в 30 пункта. Но пока этого не сделано и все еще работают неосвобожденными.

Движение дел, у нас таково: на 1/1 - 31 г. было на экспертизе 10, на рассмотрении 6, в ИУИЗУУ*е 48, у авторов 44, за хозорганами 35, на изготовлении деле 36, на испытании 61, всего 240.

В пересмотре старых дел нам помогла инженерно-техническая секция. Хотя нужно признаться, что выданные товарищи в количестве 14 ч до настоящего времени к нам не являлись, а если и являлись, то просили дела к себе на дом, а прорабатывать у нас отказались по причине большой загруженности.

Переходя к экспертизе, нужно сказать, что отдельные дела находились на экспертизе у одного специалиста до 4-х месяцев. В общем экспертиза протекала не совсем удовлетворительно.

С изготовлением опытных экземпляров и моделей, а также со специальными мастерскими дело обстоит из рук вон плохо. Сейчас, согласно приказа, к нас приписаны завод Мурманский Божковича.

Мурманский завод все время отказывался от изготовления моделей и большинство их изготовлялось на Войковском з-де, который модели сейчас сдает, но утерятил ряд наших чертежей. Модель изготовляется не меньше 2-х лет. На эту сторону было также обращено внимание Дирекции и мы просили организовать у нас мастерские, но тут натолкнулись на отсутствие помещения. Сейчас предоставлено место на Москве I.

В районах имеются еще специальные бригады, но нужно отметить, что эти бригады не из квалифицированной рабочей силы - 4 - 5 разряд, который с задачами изобретательства не справляется. Мы предпринимаем соответствующие меры к тому, чтобы присылали более подготовленных ребят из ФЭУ на эту работу. Кадров идут навстречу.

Самый существенный вопрос - это учет. Он еще хромает и в смысле учета предложений и особенно в смысле учета эффективности получаемой от них. В 28/29 г. мы имели 60 тыс. экономии, а в 29/30 г. мы получили 62 тыс. оперативная служба в этом отношении бездействует и дело будет передано линейному суду.

Нужно признать, что хозяйственники категорически отказываются подписать акт, с констатацией получаемого экономического эффекта. Это наблюдалось на Москве Ниж. в Орле и т.д. Член Правления т. Забара тоже говорил, что никакого экономического эффекта от изобретений вообще никогда нет.

За последнее время в отношении оперативных органов к нашему делу имеется сдвиг. Во всех отделах Дирекции выделены специальные лица, для наблюдения за делом изобретательства, но освобожденных мы не имеем даже по тяге, где предложения около 70%. Там выделенные товарищи с работой не справляются.

Несколько слов о затруднениях в нашей работе. Профессиональные организации начинают поворачиваться лицом к изобретательству, но еще недостаточно. Имеются неявки на жюри, как представителей инж.-технической секции, так и Дорпрофсожа. Дорпрофсоюз принимает сейчас ряд мер в помощь развертыванию работы. Организует слет всех изобретателей по местизулам. Начинают проявлять помощь в организации кружков изобретателей, которых у нас имеется 7.

гов. КЛЕТЕНКО /Представитель ВОРЗИЗУЛ"ад. - Орган изобретения при ВОРЗИЗУЛ"е существует официально только с 15-го февраля т.г. До этого времени в Ворзизул"е вся работа была сосредоточена при Отделе Экономки Труда и на этой работе сидели один-два человека. Работа не была поставлена на должную высоту и только после опубликования постановления ЦК об изобретательстве, этой работе было уделено должное внимание. Было добавлено еще один человек. Сейчас имеем в нашем штате 60 человек, из них 3 инженера, 2 техника и 1 конторщик. Нам официально утвердил 12 ч. в. я что при той поддержке которую оказывает руководящая головка ВОРЗ"а, нам удастся штат укомплектовать.

Нам удалось добиться того, что чертежи готовятся по нашим требованиям Техническим Отделом ВОРЗ"а. Кроме того мы имеем право заказывать разработку чертежей техническим отделам заводов, считаясь с местонахождением авторов. Я считаю, что местные организации ВОРЗ"а начнут крепнуть и работа пойдет, так как мы чувствуем поддержку ЦУИЗУЛ"а, потребовавшего, чтобы нам утвердили штат в 12 человек.

На заводах выделили персонально ответственных лиц, которые отвечают за постановку дела на заводе.

Мы посадили на заводы такие штаты: для заводов с общим количеством до 2000 рабочих, как минимум /для Райизулов/ - 2 человека, от 2 до 3.000 рабочих - 3 человека, от 3-х до 4.000 - 4 и свыше 4-х чел. - 5 чел. Но с укомплектованием штатов на заводах дело обстоит неблагоприятно. Есть отдельные заводские Изулы например в Тамбове, где на штат в 6 человек не имеется ни одного инженера и некому решать основные принципиальные технические вопросы.

С 1 Октября о настоящий момент у нас в ВОРЗИЗУЛ"е зарегистрировано до 700 дел. Мы имели примерный рост в каждый месяц в среднем около 70 дел. Это говорит о том, что наша работа значительно развивается. Мы по ВОРЗ"у планов реализации предложенных в порядке приказа, пока и еще не имеем, но это выдвинуто, как наша очередная задача.

По данным бухгалтерии, на работы по изобретательскому было единовременно израсходовано 197 тыс. руб. Эти деньги были равносторонне ассигнованы заводами. Отчетный год показал, что заводы дали экономии за 29/30 г. около 600 тыс. руб., израсходовано на изобретения более 300.000.

Нужно сказать, что отчетность в смысле ее точности имеет некоторые погрешности, так как перечисления остатков фонда включаются в общий финансовый отчет, вследствие чего точно установить, какие средства перечислены, какие средства составляют экономии абсолютно невозможно.

На отдельных заводах у нас издаются специальные листки по изобретательству. На многих заводах издаются заводские газеты. Кроме того, на отдельных заводах имеются определенные попытки к тому, чтобы изобретательскую мысль направить в коллективное русло. Это нужно подхватить, прикрепить и добиться того, чтобы не было той заикнутости, которая имела место в смысле скрительства изобретателями их идей и т.д. На большинстве заводов у нас имеются кружки изобретателей.

Нам нужно на этом еще сказать, что в настоящее время дело изобретательства сдвинуто с мертвой точки.

Основная брешь это хозяйственно-оперативные органы, которые до сих пор не внедряют предложения, тянули и тянут и поэтому результат и экономия от применения этих предложений не таковы, какими они могли бы быть.

Т. ФИЛАТОВ /Нач. Доризула Томской в.д./ - в 29/30 году работа по изобретательству на Томской в.д. была объединена под руководством Бюро Рационализации. Работа даже сейчас, в силу может быть того, что работники там перебрасывались с места на место, не вполне хороша.

За 29/30 г. поступило 1706 изобретений, из них одобрено 754, отклонено 465, на испытании 329, возвращено авторам 46.

Относительно фонда по изобретательству, можно сказать, что ассигновано было на 30 г. - 55.300 р., экономии - 23.700, остаток на 1/X-30 г. - 61.600.

За отчетные период 29/30 г. постоянных работников Доризула имелось 2 человека, техник и чертежник, при чем чертежник только по названию, а по качеству такой, что небольшую конструктивную проработку какойнибудь детали он не берется делать, в силу своей слабой квалификации. Естественно, что при таком штате работа была слабая.

Сейчас в Доризуле работает 4 человека вместо 6-ти, положенных по штату. Имеется 2 инженера, консультант. Начальника Доризула нет до сих пор. Нет и штатного координатора.

В районах, положение еще хуже, потому, что имея 5 районов, мы с трудом можем быть на 4-х инженеров и то неприкрепленных, работающих и по совместительству. Надежд на изменение в лучшую сторону мы сейчас не имеем.

Изобретения мы регулярно рассматриваем через каждый 10 дней. Этой установки мы строго придерживаемся.

Большим недостатком в нашей работе является отсутствие литературы, которую можно было бы дать в качестве поощрения отдельному талантливому изобретателю.

Общим характерным недостатком в нашей работе - это неясность чертежей, из-за чего приходится вводить лишнюю переписку.

Мы в своей работе наталкиваемся на один спорный вопрос - можем ли мы у себя в Доризуле изменять конструкцию уже принятых предложений, имеем ли мы право изменить деталь конструкции в лучшую сторону, без ведома и согласия автора, который большей частью находится далеко, или на чужой дороге.

Мы на свой риск пока взяли установку, что Доризул может изменять конструкцию какогонибудь предложения, но основа его должна оставаться нетронутой. В дальнейшем такой порядок надо будет узаконить, чтобы не было нареканий в покушении на права самого автора.

В нашей текущей работе, мы сейчас связались с Институтом транспорта в Сибири. Дали ему для проработки ряд материалов, которых мы своими силами не сумеем проработать. Институт транспорта в лице проф. Карташева очень охотно пошел нам навстречу и выделил для живой связи постоянного человека.

Т. ШИРОКОВ /Нач. Доризула Каванской ж.д./ - В данное время
 имеем 8 рабзудов при эксплуатационных районах, 2 рабзуды при
 заводах с общим об'единением извозных Изулов в 102 единицы. Наши
 кадры слабы, что с них в полной мере можно будет спросить работу
 через ближайший отрезок времени. Все районы укомплектованы двумя
 работниками: 1 инженер или техник, а другой - технич. работник.
 Также дело обстоит и в самой Доризуле.

На пред'ездовской конференции заявляли прямо, что органы
 изобретательства до сего времени являлись могильщиками рабочих
 предложений, с чем нельзя не согласиться. Мы с целым рядом ценней-
 ших предложений возмиза, по 2-3 года.

Теперь перефуду к прохождению дел в и в первую очередь на экспа-
 ртисе. Со стороны отдельных экспертов она является явным тормазом
 в деле продвижения рабочих предложений. Еще хуже обстоит дело с в
 вопросе изготовления пробных экземпляров. Мы в ноябре издали
 приказ, куда вошло около 70 предложений, которые должны быть выпро-
 товлены и испытаны, указаны сроки, указаны агенты, ответственные за
 это дело, но надо сказать, что до настоящего времени это не проше-
 дено. В фбрале мы проверили это дело, некоторым работникам изнес-
 ли строгие выговора и тем не менее, ряд предложений, в частности
 по 1-му району, из 18-ти выполнено только 7. Партия ставит во-
 прос о том, что нам нужно цветные металлы заменить черными. Каза-
 лось бы, что это для наших оперативных органов должно быть четкой
 директивой. На деле же иное. Вот конкретный пример: в 1929 г.
 рабочий предложил заменить днище под-
 шипника железным; был сделан заказ на Алатирском заводе, но на
 сегодняшний день результатов еще нет. То же мы имеем и по вопро-
 су об экономии топлива. Хозяйственники по этому поводу заявляют:
 "неужели вы будете изобретательством заниматься, а не ремонтом
 паровозов". Это показывает, что люди не понимают значения работы
 изобретательства.

На сегодняшний день в Доризуле Каванской имеется 1902 дела. В
 производстве находится 234 дела, которые не рассмотрены и не до-
 ведены до конца. Это наше самое большое место. Здесь намечены
 экстренные мероприятия по ликвидации прорыва.

Коснусь учета. Та "филькина грамота", которая существовала по
 учету предложений, в данное время нас удовлетворять не может. Мы
 завели подробную ежедневную рапортничку, следим как идут дела по
 Доризулу. Это надо, чтобы знать движемся ли мы вперед, или начи-
 наем накапливать в наших шкафах неоконченные дела. Март месяц по-
 казал положительные результаты. Мы приняли в Доризулу 29 предложе-
 ний, а рассмотрели 99.

За 29/30 г. мы имеем 60 тыс. экономии от реализации предложе-
 ний, но надо признаться, что выявление экономии контролировалось
 слабо.

Нельзя сказать, чтобы в Райизулах и Доризуле четко придержи-
 вались проходанной им шкале премирования. Имеются случаи, когда
 ценные изобретения предложения, дающие тысячи рублей экономии в
 год - премируются 10-ть рублями а наоборот предложение, дающее
 48 руб. экономии премируется 35-ю рублями. Так, что это премпро-

вание зачастую проходит по усмотрению соответствующей Комиссии.

Мы на 31 год по договору включили в контрольные цифры 193 одобренных предложений, спустили этот приказ по дорогам - 2-го февраля. Однако, до сегодняшнего дня мы ни от одного оперативного отдела не получили плана реализации предложений.

С обменом опытом дело обстоит плохо. Удивительно слабо и с печатью, как в Маулах, так и в Доризуле. Одобренные рабочие предложения ни в местной, ни в центральной печати мы до сих пор не популяризовали. Массовая работа по линии органов Изула до сих пор протекает из рук вон плохо.

В заключение надо несколько слов сказать о коллективном методе работы, встречающем некоторое сопротивление со стороны отдельных работников. Я думаю, что на это дело нужно приложить последнее путем глубокой пропаганды, путем убеждения самого изобретателя. На этот путь необходимо стать решительно.

т. ЯКОВЛЕВ /Северная ж.д./ - Нашего Нач. Доризула сняли ввиду того, что он умерщвлял рабочие предложения. Инженерные работники также их запутали или не желали продвинуть. Они также получили, что полагается. Когда пришли Комиссии просматривать работу Доризула, то оказалось, что до 140 дел в самом Доризуле не могли найти. На данный день мы имеем 80 дел, которые не проведены в жизнь и только лежатся карточки. Ни ачоек изобретателей, ни массовой работы, ни проведения в жизнь рабочих изобретений, ни живой связи Доризула с парт и профорганизациями, ни с местными работниками - не было.

Было 84 линейных Комиссий содействия и в них не оказалось ничего, даже в карточек. Пример: изобретение т. Чапкова "регуляторный сальник" пришло к нам 29 мая 1930 г., а паровоз уже работает пол года и Доризул не знает где этот сальник.

Сейчас на 80% обновлен весь штат, остался только один делопроизводитель, остальные все новые работники.

Организовано 5 райизулов при наших 5 эксплуатационных районах и 76 местных Изулов.

т. МАКАРОВ /Ряд. Урал. ж.д./ - Меня немного смущает вопрос целесообразности организации как бывш. местных Комиссий, так и местных Изулов в таком большом числе. Как это сделано на большинстве дорог. Выходит, что при каждой хозяйственной единице, возьмем дистанцию пути, здания, связь ж.д. во всюду в настоящий момент созданы Изулы. Бедь в прошлом, когда у нас были комиссия содействия, их их об"единяли, укрупняли. Лишь благодаря большому усилению, мы имеем районных инженеров.

Но до настоящего времени не имеем в двух районах секретарей. В отношении штата сам Доризул влечет жалкое существование. Несмотря на телеграмму Наркома о недопущении сокращения штата по отделу рационализации /а так как мы были в одном отделе это и к нам относилось/ у нас такую единицу, как делопроизводитель и ту сократили. Такое отношение я считаю безобразным, но еще хуже, что несмотря на настойчивые требования через партийные и проф. органи-

зации, мы ничего не добились.

Ряз. Уральская ж.д. имеет 3.000 км. на ней 4 крупных района, масса депо и обслуживать всю дорогу со штатом в 4 человека, несмотря на наличие районных Изулов очень трудно. Поэтому надо признать, что из этих 4-х чел., в наличии у нас в среднем бывает 2,5 чел. Как раз в день приезда представителя Цулуца к нам на дорогу, у меня был снят ст. инженер по распоряжению Директора дороги и был послан на проведение каких то работ в Астраханский район. На всей Ряз. Урал. дороге осталось 4 или 5 чел. инженеров-таровиков. Нужно отметить, что и наши хозяйственники и многие профорганизации до последнего момента не совсем доброжелательно относятся к нашей работе. При приеме депо, станции, путей и чего ходите на оди хозяйственник никогда не поинтересуется в каком положении у нас изобретательство, кто у него там сидит, как в таком положении работает и т.д., и он узнает об этом только тогда, когда нагрянет какая нибудь бригада по обследованию от райпрофсоюза, дорпрофсоюза или от РИИ, или прокурора. Тогда хозяйственник начинает интересоваться в всякие уловки приводить для того, чтобы выйти из положения.

Разрешите все таки остановиться и на достижениях. По сравнению с 28 - 29 г. мы имеем количественный рост предложений процентов на 200. Экономия 29/30 г. получила резкий скачек: с 20 тыс. рубл. до 100 тыс. руб. Увеличился процент реализованных предложений с 60 до 87%. У нас был обьявлен приказ по дороге. По этому приказу были составлены планы реализации и эти планы реально выполняются. На 1 марта они выполнены с большим превышением.

Но есть в нашей работе целый ряд недочетов. Мы рассчитываем на помощь Цулуца для того, чтобы в ближайшее время вывести наше дело на прочную дорогу.

Я должен здесь остановиться на наших дорожных районных и местных профессиональных организациях. Я вынужден сказать, что дорожные профорганизации до последнего момента спали. На дорожной конференции определено и зафиксировано, что Дорпрофсоюз занимался изобретательством от кампании до кампании, а систематически не участвовал в работе и представитель Дорпрофсоюза в этом сам признался. Районные Профкомитеты работали слабо, местные комитеты почти никакого участия не принимали. Поэтому Дорпрофсоюз заверил конференцию в том, что он примет решительные меры особенно по организации ячеек общества изобретателей, которые у нас на дороге в большинстве пунктов созданы.

Т. СТАРОЖУК /Цудортранс/. - За три месяца моей работы в Цудортрансе я раскопал в архиве 3-4 предложения, из которых одно ценное уже реализовано.

Что в Облдортрансе - трудно сказать. Были посланы три раза требования о даче сведений. Ответы получены от Облдортранса Ленинградской и Белорусского. Ленинградский пишет, что он работает прислал карточку, что придет изобретатель, который трактор переделывает в каток. Что касается Белорусского, то он пишет, что за все время работы поступило 5 предложений, из них ни одобрено ни одного. Один из изобретателей получил поощрение около 30 р. и это все. Чем объясняется такое малое количество изобрет. по безрельсовому транспорту? Велика текучесть раб. силы. На дел. дороге

имеется если не все 100% проф. работников, то процентов на 60 - 80 все же имеется, а у нас этого нет. Самое большое процентов 59, а остальные - сезонники, и конечно они не могут быть изобретателями, так как еще не привыкли даже к лопате или к кирке, которой они работают.

т. ШИПОВ - Будьте любезны нам ответить на два вопроса: Первый - сколько человек работает у Вас в Цудобртрансе в НИПС"е и сколько денег Вам отпустили на изобретательскую работу.

т. СТАРОЖУК - У нас работает 106 чел. На изобретательство первый раз ассигновал 70 тыс. р., мы их распределили следующим образом: Главдортранс - 20.000, УМСР - 10.000, Закавказск. - 12.000, Белорус. - 12.000, Таждекистанск. - 5.000 и Авербе"джанский - 5.000, а что они там делают мы не знаем, так как не можем за такое короткое время связаться с ними, для этого требуется выезда, на что на весь год ассигновано 1.000 р. для всего сектора. Если так будет в Цудортрансе и дальше, то с места очень трудно будет сдвинуться.

Следующее слово для докладов имеет Союзтранс.

От СОЮЗТРАНС"а - Выделенного изобретательского органа до сих пор нет, несмотря на то, что имеется директива Наркома т. Рухимовича о том, чтобы по всем объединениям выделить самостоятельные единицы по изобретательству. У нас это не осуществлено, хотя Цуизул и делал соответствующее распоряжение. У нас работа ведется в лице 2-х человек в Москве, а на местах работу ведут Н-ки или Завед. Отделами, где при каждом рационализаторском органе существует группа из одного-двух человек по изобретательству. У нас большинство предложений поступает рационализаторского характера. По имеющимся сведениям на 4600 предложений имеется 200 изобретений производственного характера. С этими изобретениями приходится встречать затруднения, потому, что аппараты не укомплектованы. Мне до сегодняшнего дня не представляется возможным получить от нашего управления специалиста для помощи. Изобретательское дело у нас стучится в окошко, но мы не знаем как к нему подойти. Мы имеем предложения рабочего характера по Москве и Ленинграду, но изобретательская работа у нас хромает и будет хромать до тех пор, пока не будет укомплектован аппарат.

Перерыв до 10 ч. утра 12 апреля.

УТРОННЕЕ ЗАСЕДАНИЕ 12/IV- 1931 г.

т. ШАРАБУРИН - Разрешите сегодняшнее заседание считать открытым. Слово для доклада предоставляется Начальнику ЦУМЗУД'а т. ШИПОВУ.

т. ШИПОВ - Товарищи, наш транспорт по густоте движения перегнал передовые капиталистические страны, в том числе и Сев. Американские Соединенные Штаты. Чтобы не быть голословным, продемонстрирую несколько цифр: если в 30г на 1 километр пути у нас приходилось 1.740 грузо-тонн, то в 31 году запроецировано 2.300 тонн. против 1640 в Сев. Амер. Соед. Штатах. И все же наличие подвижного состава у нас в два раза меньше. По качеству наш подвижной состав также значительно отстает от С.А.С.Ш.

Мы сейчас стоим перед коренной перестройкой Транспорта. Нам требуется мощные двигатели, тепловозы, электровозы, автосцепка, автоблокировка и т.д.

Многие еще и теперь думают, что можно ограничиться привозом из за границы - тепловозов из Италии, сигнализацию взять у Франции, автоблокировку - немецкую, автосцепку - американскую, и тогда все пойдет хорошо. Но те, кто так думает, являются оппортунистами на практике.

Ведь, товарищи, приоритет по тормозу имел Вестингауз, но лучший тормоз дал наш изобретатель Казанцев. Тормоз Казанцева получил признание и за рубежом. Тормоз Вестингауза сошел на-нет. Казанцевым побежден и усовершенствованный тормоз Кунце-Кнорре. На этом наши победы не остановились. Изобретатель Матросов сделал еще больше. Тормоз Матросова стал международным тормозом, перекрыл все тормоза, которые имеются во всем мире. На этот тормоз смотрят теперь все капиталистические страны. Творческая мысль СССР может перегнать и переганет творческую мысль капиталистических стран.

Одним из важнейших вопросов реконструкции транспорта, является вопрос об автосцепке. На сегодняшний день, чаще всего выдвигают американскую Виллисоновскую автосцепку. Но, по автосцепке работают и советские изобретатели: Борданов, Пашков и др. товарищи. Сейчас проводятся только опыты, но эти опыты уже и теперь во многих отношениях дают такие результаты, которые перекрывают Виллисоновскую автосцепку. Виллисоновская автосцепка имеет большую давность, а наша сцепка строится согласно новейшим требованиям и последним достижениям техники.

Какие мы должны на сегодняшний день подойти к этому вопросу.

Мы должны мобилизовать все внутренние ресурсы творческой мысли, и тогда мы добьемся необходимых результатов. кое что в этой области уже и теперь делается. Это только попытки, у нас нет еще окончательных результатов работы.

Ввязавшись за работу в области автосцепки, мы раньше всего созываем изобретателей, которые работают в этой области.

Мы привлекли к делу наши Научно-Исследовательские Институты мы извлекли из папок 123 предложения по автосцепкам, которые имелись в ЦИЗУЛ'е. Я не хочу сказать, что все 123 предложения одинаково ценны, но среди них бесспорно имеются важные и значительные предложения, которые безусловно заслуживают внимания и обещают дать хорошие результаты.

Мы собрали специальное собрание по вопросу, обсудили, положение, проверили все данные и встретили не мало препятствий. Вероятно Вы читали в "Гудке" статью об этих препятствиях на пути советской автосцепки. Умолчать об этих препятствиях не приходится.

При нашем Научно-Исследовательском Институте Тяги имеется специальная группа по автосцепке. Нужно сказать, что эта группа не уделяет абсолютно никакого внимания вопросам советской автосцепки. Чтобы правильно подойти к разрешению вопроса об автосцепке, мы должны раньше всего брать из папок изобретательские дела по этому вопросу. Мы должны проработать их и создать новый вид изобретательского творчества. Мы должны добиться, чтобы создалась коллективная советская автосцепка. Мы должны мобилизовать и творческую мысль изобретателей - транспортников на то, чтобы это осуществить. Наши Научно-Исследовательские Институты должны повернуться лицом к рабочему изобретательству.

Что должны делать органы изобретательства, чтобы выполнить требования генеральной линии партии и генеральный заказ транспорта? Мы должны добиться, чтобы органы изобретательства обеспечили дело реконструкции транспорта. Только в том случае, если мы не в состоянии будем разрешить эти вопросы, придется обратиться к иностранным патентам.

Всмотритесь в то, что делается за границей. Как только там появляется наш патент, капиталистические конструкторские бюро начинают его перерабатывать. Они ломают наши патенты и создают свои. Мы тоже можем сломать, перекрыть патент Виллисона. Но это может быть достигнуто только при коллективном творчестве рабочих масс, при коллективной работе инженерно-технических сил.

Задачи ясны. Все зависит от нас самих. Мы это дело должны осуществить и мы его осуществим. Наша основная задача - реконструкция, улучшение и усовершенствование транспорта. Наш лозунг в настоящем году добиться 100 тысяч рабочих предложений в фонд реконструкции транспорта. Этого не осуществить, если органы изобретательства станут ждать, пока рабочий принесет предложение. Надо поднять активность масс, надо самим двинуться вперед, добиться такого подъема, чтобы рабочие вносили предложения /аплодисменты/. Но это лишь начало. Если предложения будут вноситься, а они будут лежать в папках, как они лежат по сей день, дело будет загублено. Ведь и сейчас далеко не все налажено. Папки, которые накопились за 8 лет, еще не заговорили. Они только начинают свою речь.

Взяв эти папки, мы задались целью привести их в порядок. Мы эти 8 тыс. дел расквалифицировали, чтобы выявить какое имеется богатство. В результате мы получили:

Теплотехника	- 450
Сильные токи	- 450
Эксплуатационные и грузоподъемные приспособления	- 481
Тепловозы	- 527
Автотормоза и автосцепка	- 527
Слабые токи и сигнализация	- 850
Паровозы	- 935
Вагоны	- 1050
Станки	- 1250
И т д	- 1250
всего	- 7980

Разрешите на этом остановиться поподробнее. Тепловозы, мощные двигатели остро нужны транспорту. Над тепловозами, как это принято думать, особенно успешно работают теперь в Италии. Не разрешите сказать, что у нас имеется 51 проект тепловозов. Многие из них одобрены на международном конкурсе, несмотря на то, что Комиссия по тепловозам возглавлял вредитель Осадчий. Одобрены были 21 тепловоз, которые перекрывали итальянские тепловозы. Что же дальше? Что дали эти тепловозы? Какие результаты принесло международное признание? У нас была лаборатория по тепловозам, но в прошлом году ее передали промышленности. Было решено приблизить к производству. Ближе к производству - это великолепно. Но, что же сделала промышленность? Коломенский завод ликвидирует эту лабораторию изобретателей, ликвидирует тепловозы как "класс" и превращает ее в Мастерскую по кислородным установкам. Я не отрицаю, что и кислородная установка необходима, но ведь и тепловозы транспорту необходимы. Ограничиться закупкой итальянских тепловозов мы не должны и не можем. На сегодняшний день поставлен вопрос о восстановлении этой лаборатории. Может быть транспорт не так уж виноват в ликвидации этой лаборатории, но, товарищи, если мы передали лабораторию в целях приблизить ее к производству, мы должны были наблюдать, как эта лаборатория работает. Мы этого не делали.

Проблемой тепловозов занимается Научно-Исследовательский Институт Тяги. Занимается он этим недостаточно. Тепловозы лежат в папках. Должен сказать, что в вопросах тепловозостроения произошел большой сдвиг. Изобретатели - тепловозники, которые собрались на конференцию по тепловозостроению заявили, что они согласны коллективно работать. Они берутся объединить свои силы, чтобы дать наилучший советский тепловоз.

Товарищи, Вы знаете, что мы включили в трансфинплан на 1931 г. 240 изобретений. Это - скорая помощь, это - профилактика. Это то, чего в первую очередь требовали 7.980 дел, чтобы пробить брешь в старой стене. И мы глядя из папки в первую голову 240 изобретений, которые требовали немедленного осуществления во востранспортном масштабе и включили их в трансфинплан. Разрешите остановить Ваше внимание на

роли и значении этого вопроса.

Товарищи, эти 240 предложений, которые включены в трансфинплан, не являются разрешением вопроса. Это только первый толчок, первый сдвиг, но они открывают новую эру не только в изобретательском деле на транспорте, но и во всем деле изобретательства в СССР. Это признано многими, которые ранее не верили в возможность включения изобретений в промфинплан. Первые 69 изобретений, которые включены в промфинплан уже обеспечены капиталовложениями. Понадобилось на это около 8 мил. руб.

По подсчетам Оперативных управлений эти 8 мил. руб. дадут в течение одного года 30 мил. рубл. экономии. Весьма странно звучат по этому указанию, что нет средств. Средства есть. Но мы их не умеем правильно использовать. Среди этих изобретений, которые включены в промфинплан есть дела, имеющие 8-ми - 10-ти летнюю давность. Есть даже одно изобретение, которое имеет 25-ти летнюю давность, т.е. идет еще от парали

Откуда взялись 15 лет волокиты. Быть может это изобретение настолько сложно, что потребовало огромной проработки. Разрешите сказать, что всего 24 часа потребовалось, чтобы это изобретение было рассмотрено, одобрено и включено в трансфинплан на всю сеть СССР. Можно ли найти более яркое доказательство безобразного отношения, которое имело у нас место.

Проблем такого рода очень много. Товарищи! Академик Иоффе на днях на съезде по планированию научной мысли заявил: "не тысячи ученых должны двигать науку вперед, а миллионы рабочих-изобретателей".

/Товарищи, для того, чтобы тысячи предложений, которые у нас есть, были действительно проработаны и деланы в работу, переданы на транспорт и принесли пользу делу реконструкции, мы должны создать соответствующую производственную базу. Мы добились закрепления за нами заводов и мастерских.

В этой области некоторые товарищи оказались неверующими. Товарищи говорили: приказ подписан, но ведь приказы часто остаются на бумаге, мастерские и заводы не будут выполнять наших заказов. Товарищи, давайте мы с вами устроимся, что если приказ не может пробить брешь, то мы, живые люди, при помощи приказа должны все препятствия осилить. Есть ли для этого благоприятные условия? Есть! Мы имеем заводы и мастерские, и тех, которые не желают подчиниться приказу, мы подчинимся заставим.

Что мы имеем сейчас на наших заводах, наших мастерских, наших ячейках по изобретательству? Какие модели, какие эксперименты мы имеем на том или ином заводе? Тут, товарищи, я должен вернуться к трансфинплану. 240 предложений мы включили в трансфинплан и передали Начальникам дорог. Но руководители Оперативных Отделов обращаются к нам. Они хотят, чтобы Дорнаулы выполнили это боевое задание. Товарищи, тут есть какая-то путаница и мы должны внести в дело полную ясность. Дело органов изобретательства рас-

смотреть предложение, отобрать их, испытать с привлечением оперативных органов, дать опытный экземпляр и сказать: "внедрять, реализовывать, пускать в эксплуатацию". Это не значит, что мы должны уйти в сторону. Нет, мы должны следить. Наша обязанность взять на буксир те оперативные организации, те заводы и мастерские, которые не осуществляли этих предложений. Но основная работа на оперативных отделах. Если передать все Доризулу, тогда Доризул превратится в Дирекции Завода, а Цузул превратится в НИИС. По этому пути, мы не можем идти - это недопустимый перегиб. Мы должны твердо помнить наши задачи. Оперативные управления получают от нас опытный экземпляр и уже само внедряет его.

Наши основные задачи требуют анализа, давайте в порядке самекритики посмотрим прохождение изобретений. Что получается? Поступает предложение. На месте взяли, просмотрели и написали: - "предложение имеет обще-транспортное значение, направить в Москву, на Басманную, в НИИС, в ЦУЗУЛ". Что это значит, товарищи?

Сплошь и рядом абсолютно не принимается во внимание то, что это изобретение может иметь еще и местное значение. Раньше всего должны сказать это слово товарищи с мест. Они должны осуществить у себя это изобретение, а потом уже передать его нам. Что получается в результате? На Басманной уже и теперь накопилось масса изобретений. Мы должны собрать в этом году 100.000 предложений. Если вся эта лавина хлынет сюда, в Москву, то даже если весь НИИС превратить в Цузул то и тогда со всей этой массой не справиться. Она нас просто затопит и получатся балежи не в осень, а в это тысяч дел. Четкость прохождения изобретений имеет решающее значение. Неправильное прохождение изобретений неизбежно создает волокиту, бюрократизм, растрату творческих мыслей и срывает всю работу.

Каковы нормальные пути работы? В инструкции указано: имеется низовая ячейка - Местный Изул. Туда поступает изобретение. Там и нужно рассмотреть его. Раньше всего с точки зрения возможности внедрить его у себя, на своем участке. Если потом это предложение передается вышестоящему районному Изулу, - то это делается не на предмет проверки того, прав ли местный Изул или нет, сказав, что его нужно внедрить, а на предмет внедрения этого предложения в более широком районном масштабе. Дальше, осуществив предложение в районном масштабе, его нужно передать в Доризул, для того, чтобы там используя его как общедорожное, передать потом нам, в Цузул, для всего транспорта.

Допустим, что в местном Изуле технические работники не могут разрешить вопрос. Тогда они вправе передать дело выше, в расчете на то, что там есть люди, более компетентные в данной области. Так же точно, если изобретатель не доволен решением ниже стоящего органа по изобретательству он вправе передать свое предложение в вышестоящий орган власти. Допустим, местный Изул рассмотрел, отклонил предложение. Изобретатель передает в районный Изул. Однако, если и Районный Изул подкрепляет решение местного Изула, давайтам будем считать, что с этим делом кончено.

Наша основная задача - дать как можно скорее транспорту ценные, реальные и полезные изобретения. Капризами отдельных товарищей мы заниматься не должны.

Как можно следить за сроком прохождения изобретений? Мы наметили 10-ти дневный срок.

Что должен однако контролировать эту работу. Мы к сожалению должны были констатировать, что профорганизации на местах еще не повернулись лицом к изобретательству. Если хотите, я скажу больше, не повернулись лицом к транспорту, к делу реконструкции транспорта. Это факт. Если в центре ЦК железнодорожников и ЦБИТС ввязались горячо за дело помощи транспорту, за рассмотрение 8 тыс. изобретательских дел, то на местах этого еще нет. Мы убеждены, что после нашего съезда ЦК железнодорожников и ЦБИТС дадут жесткую директиву профорганизациям относительно того, что те должны возглавить контроль над нашей работой, должны мобилизовать всю общественность на помощь изобретательству.

Мы охватили уже 18 дорог живым инструктажем. Я не хочу сказать, что это идеальный инструктаж. Все мы люди. Вероятно у всех у нас есть ошибки, мы учимся. Были хорошие и плохие инструктора. Общими усилиями мы должны сделать так, чтобы в дальнейшем наш инструктаж стал здоровым, правильным и верным. Мы должны охватить не только 18 дорог, но и остальные.

Для того, чтобы получить 100.000 предложений и помощь реконструкции транспорта, мы должны обратить сугубое внимание не только на перевооружение транспорта, но и на перевооружение самих изобретателей. Что это значит? Мы должны создать новые формы, формы коллективного творчества.

Сейчас начинает создаваться новый вид рабочего творчества - коллективное изобретательство. Я уже говорил здесь о тепловозах, об автосцепке. Эти вопросы будут разрешены по-новому, общими силами.

Мы должны далее обучить наших изобретателей, мы должны дать им знания, помочь им овладеть техникой. Мы имеем директиву партии, мы имеем директиву нашего генерального секретаря т. Сталина и этими вопросами мы должны сейчас заняться вплотную. Товарищи, Вы знаете, что 10.000 изобретателей будут обучены в этом году. Для начала мы обеспечиваем им вичное обучение. Этот вопрос уже решен: приказ подписан и согласован с нашим Институтом: - 10.000 изобретателей будут обучаться бесплатно, за счет НКПС. Пусть эти изобретатели - самоучки укрепят свои знания и тогда, конечно, их предложения будут более ценными.

Затем встает вопрос об учебе низовых работников по изобретательству. Мы должны обучить 1.000 работников для

органа по изобретательству, 10.000 изобретателей, 1.000 работников органов изобретательства - вот первая программа учебы. Какие же имеются препятствия на этом пути? Я слушал очень внимательно всех Начальников Доризулов, очень

внимательно прочитал все стенгазеты. Их указания верны. Со штатами - плохо. Но разрешите отделить штаты от кадров. Мы достаточно грамотны, чтобы знать, что штаты и кадры это не одно и то же. Когда товарищи указывают, что штаты в органах изобретательства недостаточны, - против этого спорить нельзя.

Но если заместел хотя бы один человек, этот один человек должен стать организатором всего дела. Он должен суметь мобилизовать все лучшее, что имеется в его участие и при поддержке общественных и профессиональных организаций, при поддержке инженерно-технических сил - двинуть дело.

То-же самое и в Доризуле. Доризул должен приспособиться так, чтобы работать без большого аппарата.

Ячейки, которые созданы в Доризулах, должны мобилизовать все и всех вокруг изобретательского дела и добиться результатов.

Вы знаете, что кадры мы должны создавать сами. Мы сами должны учиться и если мы будем учиться, мы обеспечим правильную работу. Но страшно, если вместо инженера направлен дельный рабочий, машинист, который разбирается в работе. Но он должен подобрать людей со званиями. Конечно плохо, когда в Турксибе на этом деле судит агроном Устоев. Плохо это не потому, что он агроном, а потому, что пользуясь тем, что он является Начальником Доризула пользуется своим положением и навязывает свои никуда негодные изобретения. Он составляет о них билеты и рассылает рекламу по всему СССР, а потом оказывается, что перед нами возмутительнейшее дело, никуда негодное предложение, которое принесло бы громадный ущерб транспорту.

Такой же грустный пример мы имеем у лица бывшего Начальника Октябрьской ж.д. Он партиец. Этот Начальник Доризула - Подосинников. Что он делает? В 28/29 году к нему поступило предложение Сидорова. Он пишет резолюцию: "отклонить". А в 30 году появляется это-же предложение, к под фамилией Подосинников пишется резолюция: "принять". Как оказалось, даже папка старая? Он взял ту же папку и только вычеркнул имя настоящего изобретателя Сидорова.

Пусть товарищи не подумают, что я вообще против того, что бы в органах изобретательства работали изобретатели. Ийти по этому пути, значило бы ийти против директив партии. Могут ли изобретатели работать в органах изобретательства. Конечно могут. Но если ты имеешь изобретение и работаешь в местном Изуле, передай его в вышестоящий Изул. Если ты сам будешь его рассматривать и сам дашь заключение, объективности может здесь не быть.

Так должен быть у нас поставлен вопрос и тогда изобретателями мест в органах изобретательства будет обеспечено. Это и будет, наши основные кадры, которые подучатся делу и нас подучат вести изобретательское дело.

Названия постановления ЦК партии от 26/А, о котором здесь говорили, это такой опортунизм, которому в нашей системе не место. И снуду приходится констатировать, что отдельные профессиональные организации говорили: "Покажи мне, что это за постановление, что оно говорит об изобретательстве". Надо отметить, что здесь неблагоприятно. Эти профессиональные организации как то надо заставить повернуться лицом к изобретательству и я убежден, что ЦК и.д. это сделает.

Сейчас имеется Всесоюзное Об-во Изобретателей при ВЦСПС. Ячейки его должны быть созданы и на местах. И приходится слышать, что Дорзул, Райзул и Местивул организовали местные ячейки изобретателей. Я на ставлю это им в вину. Мы должны всемерно помогать организациям этих ячеек. Но на местах профессиональные организации это дело проделали. Ячейки изобретателей должны быть созданы, работники изобретательства должны помогать, агитировать, но организовывать нужно совместно с профорганизациями. Нужна общественность, которая подошла бы с здоровой самокритикой, заставила бы нас работать и подтянула бы нас.

Плохо обстоит дело с учетом и контролем. Диаграммы вносят хорошие, некоторые сделаны наумительно.

С обменом опытом плохо. Часто бывает, что усовершенствование, которое имеет местное значение, попадая на другую дорогу снимается. Письмо о таком случае от Забайкальской ж.д. мы доложили Наркому, обсудили и разослали всем Центральным Управлениям, Отделам дорог, Ч дорог и т.д. соответствующие указания.

Я остановил Ваше внимание на роли Научно-Исследовательских Институтов. К сожалению, Научно-Исследоват. Институты на транспорте плетутся в хвосте. Институты должны быть приближены к органам изобретательства и не должны бояться изобретательской массы, а к стыду нашему, - Научно-Исследовательские Институты боятся изобретателей да и изобретатели к ним не ходят. Должен наступить перелом.

Мы заслушали, товарищи 21 дорогу. Отмечу по порядку:

Забайкальская ж.д. - Штат не укомплектован, местные Ивулы не организованы, профсоюз и транспорт не помогают. Я бы обвинил товарища Симцова, но он всего несколько дней, как назначен на Забайкальскую дорогу. Все же дело там плохо, обратитель но. Вы, товарищи, знаете, что там где имеется хороший Начальник дороги, хороший директор вагона, там и органы изобретательства хорошо работают. Это факт. Людской материал у нас хороший. Товарищ Симцов даст надежду в своей работе, но пока мы констатируем, что Забайкальская дорога тянется в хвосте.

На Омской ж.д. - Прерыв. Конечно прерыв надо ликвидировать, но не как тришкин кафтан - одна ликвидировать, а другой организовать. Нельзя перебра-

сывать работников изобретательства и ставить под удар, самый большой участок работы, аккумуляцию творческой мысли.

Пермская ж.д. - Там надо обвинить Н-ка дороги и заместителя, которым, кажется, является тов. Грунин. Это позор, это опортунизм на практике. Такое отношение партийца, ответственного товарища к изобретательству недопустимо. Об этом будет доведено до сведения Наркома и мы надеемся, что дело пойдет иначе.

Самаро-Златоустовская ж.д. - Там имеется т. Наумов. Хозяйственные органы не знают и не интересуются приказами. Мы должны таких хозяйственников взять на буксир, при условии, чтобы хозорганизации и профсоюзы пришли на помощь. Мы должны завести стенгазету и не стесняясь, не щадя на лица, писать имена на красной и черной доске. Вы знаете, что сказано в положении об органах изобретательства: Н-ки Доризулов назначаются по согласованию с Цуизулом, они не могут быть сняты без санкции Цуизула НПС. Это сделано для того, чтобы они сознавали свою независимость.

Турксиб - В газете было сказано, что там устроили 1000 изобретений. О Турксибе говорит весь капиталистический мир. Казалось бы, что там творческая мысль должна была играть доминирующую роль, а там играл роль Устаев, к стыду тех, кто возглавлял дело.

Октябрьская ж.д. Во главе стоит рабочий - выдвигенед, не инженер но дело поставил хорошо. У него штат не раздут, все поставлено по большевистски, он усвоил постановление ЦК, повел дело так, как этого требует партия и распоряжения Наркома. Он конечно получил наследство от Подосинникова, но он с наследством справляется. Там профорганизация, Дорпрофсоюз идет навстречу. Работа проводилась с энтузиазмом.

Средне-Азиатская ж.д. - Казалось бы, что это отдаленная беспризорная дорога, но чувствуется, что дело там пошло. Происходит это от того, что там имеется хороший Н-к Доризула, который это дело двигает.

Южная ж.д. - На этой дороге хорошо поставлено дело, по большевистски, потому что там Доризул хороший. Дорога возглавляется хоршей Дирекцией, которая принимает для чего они пришли на дорогу.

Относительно мастерских. Товарищ Ганшин не верит, что мастерские будут. Товарищ Ганшин при полной поддержке профорганизации, при Вашей энергии, при участии Дирекции и нашей мастерские будут. Но, товарищи, не бойтесь организовывать свои вспомогательные мастерские. Я заявляю, что средства у нас имеются и мы Вам их дадим.

Уго-Восточная ж.д. - Товарищ Немцев - рабочий изобретатель; чувствуется, что он многое переложил на свои плечи. Изобретатели, которые пошли работать в Ивулы, обязаны показать, как изобретательство умеет вести эти органы.

Иго-Западная ж.д. - Там хорошее руководство, но чувствуется самостоятельность. Товарищ Мольчук хороший работник, но система наша должна быть выдержана. Если ты отступишь от приказа, и другие станут отступать от приказа и начнут этот приказ ломать, то кто-же его осуществит. Нельзя ломать приказы. Самостоятельно в работе не должно быть. Если сразу не выполнять приказ, тогда получится полный орыв нашей работы.

Западная ж.д. - Товарища Киреева Вы знаете - он старый изобретатель, шел против Дирекции против тех, которые не идут нога в ногу, а изобретательское дело поставил.

Балтийская ж.д. - Эта дорога подтянулась.

Курская ж.д. - Хороший Начальник Доризула, но имеет такое количество нагрузок, что это не годится. Должен на этом участке подтянуться.

Омская ж.д. - Плохая работа, ни к черту не годится такая работа. Подтянитесь товарищи.

Гомская ж.д. - У Вас абсолютно ничего не делается в органах изобретательства.

Казанская ж.д. - Я помню, когда пришел рабочий из Казанского Доризула и говорит: "Товарищ Шипов, меня назначили Н-ком Доризула. Скажите, пожалуйста, какой же я Н-к Доризула, куда я похужь. Я боюсь у меня работа не пойдет." Посмотрел я на него, поговорил я с ним. Говорю: "Иди, работай. Дело пойдет. Только ты смотри не сомневайся в своих силах. Веди дело по большевистски" И товарищ, который боялся должности Н-ка Доризула, повел дело и оно у него пойдет. Он удачно подбирает людей, подбирает опытных изобретателей, притянул к этому делу таких товарищей, как товарищ Ринокуров и других, которые являются общественниками.

Северная ж.д. Должна последовать примеру Казанской дороги и подтянуться.

Я тут остаюсь в стороне! Сев. Кавказск. и Закавказскую дороги. Эти две дороги без всякого руководства, но дело свое сделали. Они ведут работу правильно. Вы слышали их доклады. Это объясняется тем, что на Северном Кавказе было хорошее руководство и раньше и сейчас мы там имеем товарищей, которые повеле и осознавали важность этой работы. Они имеют экспериментальные мастерские, Институт, мобилизацию внутренних средств, мобилизацию студентов, у них проходят лекции, ведется пропаганда, ведется колоссальная работа. Товарищи, это зависит от нас самих, от каждого работника.

Вятка-Винницкая ж.д. - Пока дело слабое, но чувствуется, что Кусенко это дело проведет.

Относительно Мурманской ж.д. должен сказать, что замена руководства отражается на ее работе. С этим мы должны покончить.

Теперь несколько слов я посвящу нашим Об'единениям.

С места: а Уральско-Вязовская ж.д.

Тов. ЧИПОВ - Вяз. Урал. Забл. Навиняков. О Вяз. Урал. могу сказать: хуже Пермской. Хорошо, что Вы мне напомнили. /Смех/.

Там дело откровенно стоит. Там просто сидят люди, которые очевидно не понимают, что от них требует партия. Об этом мы доведем до сведения нашего Наркома.

Мы заслушали здесь ВОРЗИЗУЛ, - ПУДОРТРАНС, ПУЛЕС, НКПССТРОЙ. Я могу сказать, что в ВОРЗИЗУЛ'е дело поставлено. Там дело пойдет, потому, что там 64 завода, а Заводы имеют рабочих, а рабочие имеют кого выстоять и мы считаем, что в ВОРЗИЗУЛ'е, в отличие от других Управлений, дело идет и должно пойти. Но я, пользуясь случаем, чтобы сказать о руководстве ВОРЗИЗУЛ'а Товарища, повернитесь лицом к изобретательству, повернитесь лицом к рабочей массе, к творческой мысли и не забывайте, что это одна из Ваших основных проблем. Я убежден, что дело у Вас пойдет по-новому, если Вы будете выполнять приказы Наркома.

НКПССТРОЙ - Строительство колоссальное, капитальное вложения большие. Не забывайте, что мы должны вложить в 1931 году свыше 3 миллиардов рублей. Колоссальный процент падает на строительство. Кажалось, что там изобретательское дело должно быть поставлено как следует, а там дело поставлено как хуже не может быть. Правда, во главе НКПССТРОЯ стоит уважаемый товарищ, крупный руководитель, он дал револютно директиву, а аппарат НКПССТРОЯ туго воспринимает распоряжения начальства.

Об этом наши профессиональные партийные организации, я убежден подумают.

Следующий - ПУЛЕС, ныне Всесоюзное Об'единение Лесной промышленности. Что там делается на лесозаготовках, на заводах, на предприятиях. Мне пишут возмущительную бюрократическую записку, что "я, мол, назначен тогда то и тогда то, изобретательство у нас с "маната, доклад сделать я не имею возможности". Нужно гнать таких из аппарата НКПС. Таким работникам здесь не место. Я поставил уже этот вопрос перед партийными и профессиональными организациями НКПС. Нужно, чтобы над такими товарищами был устроен производственный суд. /аплодисменты/: Нельзя так относиться к работе, когда идет речь о важнейших вопросах. Нельзя просто отлынивать.

Последнее Об'единение - СОЮЗТРАНС. Там не организован орган изобретательства. А между тем в Союзтрансе есть над чем подумать и поработать.

С отдельными Доризулами, с Об'единениями, которые находятся в этом здании, т.е. у нас под носом, к стыду на-

до сказать, что дело обстоит нехорошо. Но я думаю, Вы их возьмете на буксир, устроите соревнование между отдельными дорогами. Крепкие дороги: Северный-Кавказ, Южные, Ю.-Вост., Ю.-Западн. и т.д. подтянут. Слабых, Пермскую например и других. В первую голову подтяните наши объединения, научите их работать и покажите как умеют работать отдельные дороги, когда у них имеется желание.

Я упустил еще одно Управление - ЦУДОТРАНС. Что мы слышали здесь от товарища-партийца. Ничего. А почему. Потому, что плох Начальник Цудортранса. Нет, Начальник свое дело сделал, там корень зла в другом. Наши партийные профессиональные организации должны на этом засстрить внимание, должны прочистить Цудортранс, тогда изобретательское дело пойдет там как следует.

Имеются ли у нас благоприятные условия для работы. Имеются. Промфинплан, единый план, положение, установка, мобилизация все сил и общественности, Об'во изобретателей. Вчера был опубликован социалистический закон об органах изобретательства, социалистический закон о патентовании, закон, который открывает новую эру в деле изобретательства, который организует надведомственный комитет по изобретательству при Совете Труда и Оборон.

Перелом наступил, но головокружений от достижений не должно быть. Темпы еще недостаточны. Это первый сдвиг. Лед тронулся, но проблемы еще не разрешена. Я надеюсь, что профорганизации и печать будут нам помогать, будут нас контролировать, возьмут нас на буксир, когда дело у нас будет плохо обстоять. Я убежден, что Вы и друг друга подтянете и научите работать как следует. И я убежден, что к следующему сезону мы дадим советскую автосцепку, советский тепловоз. Я в этом не сомневаюсь и привываю Вас также не сомневаться в этом, ибо при желании все возможно. Нет таких крепостей, которых бы большевики не могли взять и я убежден, что эта крепость также нами будет взята /Бурные аплодисменты/.

У Т Р Е Н Н Е Е З А С Е Д А Н И Е

14 апреля

Съезд заслушал доклады о работах Комиссии.

Т. ЕМЕЛЬЯНОВ - Нач. Сектора Учета и Контроля.

Нам нужен учет. Мы имеем все предпосылки к тому, чтобы работа Сектора Учета и Контроля пошла в заданном направлении. Предпосылок есть. Но, товарищи, вы не использовали все Ваши возможности в части контроля, и учета изобретений. Я приведу характерный пример, как проводятся сейчас испытания на Сев. Кавказ. ж. д. авто-свечки. Кто ими руководит? На одном пеезде смазчик, на другом машинист выводит результаты испытания. Как же мы можем узнать, какие цифры являются преимущественными, когда у одного одно маэвва, у другого другое и обэв сводной ведомости, характеривущей эти результаты, мы подвести не можем.

Многие совершенно не представляют себе отчетной формы как следует. Старая форма имела известные недочеты. Мы ее на Комиссии исправили, были еще внесены пожелания, которые найдут соответствующие отражения в инструкции, но например в графе где указывается сумма выданных поощрений /таблица 3 наверху/ в этой графе указана сумма 10.000 р., когда же начинаешь подсчитывать эту сумму согласно классификации, то получится 4000. Значит, что лет одного учета выдачи поощрений.

С Курской дороги - прислали отчетность, где были перелутаны все графы. Попросили Курскую дорогу прислать лично, которое составляло этот документ.

Выяснилось, что цифры взяты с потолка.

И самый характерный пример, диаграмма Казанской ж. д. Вы видите что эта диаграмма составлена была ЦУИЗУЛОМ согласно отчетных данных. Но этим данным выходит, что на испытании находится 2680 предложений. Оказывается, они поняли так, что за отчетный период дается то, что было с момента сотворения этого Изула. Бóльший толковый человек поймет, что отчетность составляется за определенный период времени. В одной диаграмме они показывают совершенно правильно, что было 1417 предложений, а в другой, составленной по отчету пишут 8000 предложений. Нельзя такие отчеты составлять.

Что проделано ЦУИЗУЛОМ? В момент организации ЦУИЗУЛА дела находились в хаотическом состоянии. Нужно было им дать какую то определенную форму. Занялись этим делом в ударном порядке, переперостили все 3000 дел и дали им определенную установку. В заключение получился порядок. Теперь надо эти дела пересмотреть. Мы были вовлечены инженерно-техническую секцию. На сегодняшний день уже создано около двух тысяч дел. И эти дела начинают уже возвращаться. Пока еще возвращено незначительное количество - около 200 дел, но мы надеемся до 1 Мая, что все дела будут возвращены и на 1 Мая мы распределим эти 20000 дел.

Мы проработали на Комиссии основные формы. Все изулы будут носить отчетность одинаково. Мы приняли за основу введение карточек и календарных сроков. Контроль у нас будет налажен. Комиссия уста-

новила, что необходимо будет завести учет изобретателей, как личный, так и предметный. Предметный учет, поскольку мы берем установку согласно нового декрета, не коллективное творчество, нам даст возможность учесть авторов по определенным отраслям работы, т.е. если мы возьмем какую-нибудь группу автотормозов или паровых котлов, то у нас будет явное ощущение, что есть, что отклонено, что рекомендовано. Если мы создадим определенный коллектив, то мы дадим возможность проработать отклоненные предложения и они вместе дадут единое изобретение, которое принесет, возможно, даже и революцию в нашем транспорте.

Основной поводом, проработанным в нашей комиссии, касался представления отчетов. Сроки были приняты, согласно существующего положения, в котором предусмотрено, что местные Изулы представляют на пятое число, дорожный - на 25-ое число. У многих товарищей возникло сомнение относительно этих сроков, но мы должны биться за них, так как эти сроки достаточно велики.

Т. ИУСАНОВ /Нач. Орг. Инструкторского Сектора/.

Как мы перестроились, что у нас было, что есть и как нам дальше строить работу? Мне пришлось быть на конференциях ж.д. работников совместно с изобретателями на Южных и Юго-Западных дорогах. На конференции Южных дорог было видно, что мы перестроились, но, пожалуй, еще далеко не так, как нужно: всюду у нас имеются органы Изула, начальники Рафизулов, освобожденные секретари и местные организации.

Формально дело обстоит неплохо. Но по существу выясняется масса недостатков. Конечно, на ходу реорганизация изжить их, мы не могли. А чтобы их изжить, надо организовать вокруг себя инженерно-технические силы, общественные организации. Но этого будет мало, если не будет внимательного отношения со стороны ведомственного начальства, начиная от Дирекции, и кончая Начальником депо и станции. Этого внимательного отношения мы не встречаем. Думаю, однако, что от профсоюза мы внимания добьемся. Это обещано. Но начальствующий состав это отношение изменит только тогда, когда и Цуизул и Нарком и Коллегия и соответствующие начальники управления дадут точные установки, которые бы не игнорировались на местах, где на них иногда не обращают внимания.

Вот, что необходимо для перестройки не формальной, а по существу. Это я говорю о лучших дорогах, а Вы слышали, что есть места, где дело поставлено еще хуже.

Как у нас дело обстоит с этой работой? Живой инструктаж ЦУИЗУ-Д*а, те выезды, которые мы делали, являются ни чем иным, как только скорой помощью. Эта скорая помощь имеет свои результаты. Но это лишь начало, а для того, чтобы построить работу в полном соответствии с директивами партии и правительства - этого мало.

Мы сделали разбивку инструкторов по дорогам, установили для них порядок и форму работы, соблюдение этой формы позволит иметь на руках точное лицо, коню жинни Доризула, Местизула, Рафизула, всей дороги. Для этого требуется, чтобы и Вы со всей внимательностью отнеслись к учету и контролю. Это одно, второе: - инструктор выезжая на места должен не только проверять и контролировать, но

должен организовать общественность и общественное мнение и указать правильные пути в работе, подчинивать дело, не давать ему задремать. Такова установка для инструкторов. Но и все Доризулы имеют инструкторов, и надо, чтобы и они работали по этой установке. Только тогда мы сумеем действительно почернуть изобретательство к реконструкции транспорта.

У нас, кроме инструктора, есть и другие возможности. Это информация и обмен опытом. На сегодняшний день это дело еще отставлено из рук вон плохо. То, что демонстрировали на съезде наш бюллетень № 1 и 2, это капля в море по сравнению с тем, что должно быть сделано. Я считаю, что от местного Ивута и до Цуизула все мы должны внимательно обрабатывать информационные материалы и широко помешать их во всех доступных органах печати - от стенгазет до журналов.

Доризулы должны иметь свой печатный орган, бюллетень, это-необходимая часть работы. Если Местные органы построят это дело хорошо, будут одновременно давать материал в Информсектор Центр.Управления, если они будут выявлять хоботки и плохие стороны - волокиту, бюрократизм, то мы изживем наши недостатки и будет видеть где, когда и куда нужно давать помощь.

Кроме того, мы должны иметь теснейшую связь с изобретательскими массами, потому, что у нас сейчас установка на коллективное творчество. Мы должны эту директиву Партии и Правительства иметь перед собой каждый день и искать людей, которые помогли бы организации этого дела. Нам нужны, товарищи, которые бы связались с нашим Информационным Сектором; тогда нам будут известны лица, труды и жизнь изобретателей.

И третий вопрос - это обмен опытом. Нам нужен центральный журнал обмена опытом. "Гудок" и "СО" недостаточно увязаны ни с нами ни с Вами. Специальный орган даст нам лучшую увязку работы изобретателей, лучший обмен опытом.

И последнее, на чем я хочу остановиться, это обмен опытом через картотеку. "СО" это дело из рук вон плохо. Кто виноват в этом редакция или то, что в редакции до сих пор нет хозяина - другое дело, но нам отстраняться от этого дела нельзя. Недоразумения не кончатся, пока весь обмен опытом не будет сосредоточен в Центр. Управлении.

Как мы мыслили это в Комиссия. Мы сейчас, приезжая на места, организуем вокруг этого дела общественные организации, инженерно-технические силы для переосмотра всех дел. Все лучшее должно быть немедленно списано и сдано в картотеку "СО", а Центральное Управление должно будет принять меры к тому, чтобы этими карточками мы снабжались не в хаотическом порядке. Зачастую редакция дает транспорту карточки по текстилю и т.д. Нужно поставить дело так, чтобы эти карточки шли от Центр.Управления, тогда только они смогут получить колоссальное значение на транспорте.

Эти карточки надо хорошо популяризировать и внедрять не только в органы изобретательства, но и в изобретательскую массу, для того, чтобы изобретатель, задумываясь над каким-нибудь изобретением мог бы сразу узнать, нет ли уже такого изобретения рядом и рабо

тал бы над тем, что на сегодняшний день нужно для реконструкции транспорта.

Вот, товарищи, основные моменты работы Орг. Инструкторского и Информац. Сектора. Этот первый съезд является съездом сдвига работы. Я думаю, мы сумеем сделать то, что от нас требует в деле реконструкции транспорта и Партия и наше Советское Правительство.

Г. АБРАПЕТИНЦ /Нач. Сектора Экспертизы/. - Нужно сознаться, что до сих пор зачастую экспертиза делается так, что даже прочитав ее очень внимательно, Вы не знаете хорошее это предложение или плохое, потому, что пишут и так и эдак, и да и нет. И мы сами, ЦУИЗУЛ, тоже грешим в этом отношении порядочно. На счет качества экспертизы наша Комиссия вынесла следующее: "Как общее правило дела, поступающие в Изул, должны экспертироваться штатами Изула.

В случае неимения достаточного штата и соответствующих квалифицированных работников, экспертиза может быть за плату передана Инж. техн. работникам". Я остановился на этом пункте. Когда поступает то или другое предложение, то независимо от его ценности и сложности, секретарь направляет дело к эксперту. Я лично это положение считаю недопустимым. Мы имеем некоторые штаты, мы имеем нередко квалифицированных работников, больших практиков, в Доризулах и такой порядок, когда всякое дело, без пересмотра, без технического анализа сразу отправляется к тому или другому эксперту, я лично считаю недопустимым. Комиссия со мной целиком и полностью согласилась.

Второй вопрос: Доризулы, Рафизулы, Местизулы, должны в повседневной своей работе добиваться получения определенного круга лиц высокой квалификации и надежных экспертов от ИТС, как своих предпочтительных, так и других.

Я лично считаю, что нужно каждому органу изобретательства расширять свой круг инж. техн. работников, не ограничиваясь одним экспертом.

Какие требования должны быть предъявлены к эксперту. К нему должны быть предъявлены требования дать экспертизу ясную и четкую без влияния. Расплывчатое, неясное, крылатое слово, что предложение, мол "заслуживает внимания" из нашей экспертизы "должно быть выброшено. Эксперт должен ясно сказать или "да" или "нет". Если он не может дать ясного ответа, то он должен сказать, что у него имеются такие то сомнения, которые необходимо выяснить после изготовления пробного экземпляра и испытания.

Начальники Доризулов в Комиссии говорили, что не знают, каким образом оплачивать экспертизу, в каких пределах.

Так как мелкие, ясные вопросы будут разрабатываться самими Доризулами, то будут поступать на экспертизу инж. техн. работников вопросы, во всяком случае, сложные. Раз вопросы сложные, то минимум нужно затратить 2 - 2½ часа на экспертизу.

Вот эти 2 - 2½ часа мы оплачиваем от 5 руб. до 25 рублей. В исключительных случаях нач. Доризула предоставляется право, в

в зависимости от сложности экспертизы, превышать 25 рублей.

На счет засекречивания имени эксперта мы изменили § 48 5-го Положения о Дорисудлах и исключили из этого § фразу: "Фамилия эксперта не подлежит оглашению". Так, что можно будет в известных случаях оглашать фамилию эксперта.

Перехожу к вопросу о прохождении изобретательских дел. Ненормально, когда дело, поступившее к Вам с мест Вы отправляете непосредственно в Цуизул, с надписью "имеет обще-транспортное значение". Так, что можно будет в известных случаях оглашать фамилию эксперта.

Перехожу к вопросу о прохождении изобретательских дел. Ненормально, когда дело, поступившее к Вам с мест Вы отправляете непосредственно в Цуизул, с надписью "имеет обще-транспортное значение". Мы теперь имеем новые органы, Местивулы и Райизулы, Вы не должны подменивать эти Местивулы и Райизулы, как Зуизул не должен подменивать Вас.

Нередко мы непосредственно с какой-нибудь глухой станции получаем дела и не знаем рассматривались ли они на местах. С сегодняшнего дня, когда мы примем этот четкий порядок, не будет этого больше.

Мы с Вами должны получить в нынешнем году 115.000 изобретательских предложений". Если бы четкого порядка прохождения не было, что все эти 115 тыс. дел должны были бы поступить в Цуизул, потому, что все предложения в большинстве случаев можно рассматривать как обще-транспортного значения. Какой бы штат мы не имели в Цуизуле, конечно, мы не сумели бы рассмотреть и сотой доли этого количества предложений.

Еще один большой вопрос, который рассматривался в нашей К-ке, это вопрос о жюри. Мы пришли к следующему заключению, что мелкие вопросы, которые до сих пор мы пропускали через жюри, независимо от их значения - не должны ставиться на жюри. На жюри должны ставиться только очень крупные вопросы, а мелкие должны быть разрешены непосредственно Вашими техническими работниками, совместно с соответствующим оперативным отделом.

Я убежден, что мы сумеем организационно упорядочить нашу работу и развернуть ее в должном масштабе. Сектор Экспертизы передал свою работу на новых началах. На будущее мы будем определять уклон, определенную четкость внесли в свою работу, такую же четкость настойчиво мы будем тресовать от Вас. Я убежден, что, поддерживая друг друга, указывая друг другу на наши ошибки, мы будем их исправлять и сумеем наше изобретательское дело поставить на должную высоту.

На заключительном заседании выступил Заместитель Народного Комиссара Лутай Сообщения г. Э.М. КИРИНГ.

Товарищи. Старый взгляд на изобретательство, как на дело одиночек, людей, которые что-то делают по вдохновению, отходит в прошлое. На смену ему прочно становится взгляд на изобретательство, как на дело, которое должно быть введено в рамки нашей хозяйственной работы, нашей системы, наших хозяйственных потребностей. Это дело должно быть планируемо и руководимо так же, как вся наша хозяйственная деятельность. Но это положение, товарищи, накладывает огромные обязательства на всех работников, которые занимаются руководством и планированием изобретательского дела.

Значение планового руководства изобретательством имеет особо крупное значение на транспорте, в частности, в связи с теми огромными задачами, которые сейчас стоят перед транспортом в деле его реконструкции.

По пятилетнему плану грузооборот транспорта для 32-33 г., для последнего года пятилетки, намечался в 280 мил. тонн, но уже в текущем 31 году транспорт должен овладеть грузооборотом в 330 милл. тонн. Таким образом, уже в этом году грузооборот больше, чем намечалось в пятилетку. На 32 г. грузооборот намечается в 430 мил. тонн, а для 33 г. грузооборот намечается в 550 - 580 мил. тонн. Это товарищи, огромный рост, это уже 50% грузооборота железных дорог С.А.С.Ш.

Таким образом, товарищи, на протяжении ближайших двух лет мы уже будем по грузообороту стоять на втором месте в мире после САСШ. Германия имеет грузооборот около 400 мил. тонн. Франция также примерно около этого. Англия ниже. Таким образом, уже в 32 г. по грузообороту обгоняем передовые европейские капиталистические страны..

Если же, товарищи, продолжать несколько эту линию нашего хозяйственного роста на последующие годы, что сейчас уже делается в виде подготовительных работ по плану второй пятилетки - от 33 - 37 г., то к этому 37/38 г. вырисовывается грузооборот примерно в полтора миллиарда тонн /один миллиард восемьсот милл. тонн/ т.е. грузооборот примерно, в полтора раза большей, современного оборота САСШ.

Такой рост, такие темпы предъявляют огромные требования к железнодорожному транспорту и эти требования, будучи сами по себе количественного порядка, становятся для транспорта требованиями качества, ибо совершенно ясно, что с тем техническим вооружением, которое сейчас имеет наш советский транспорт, таким грузооборотом овладеть нельзя. А если и можно было бы овладеть, то для этого потребовалось бы огромное количество подвижного состава, потребовалось бы сотни вложений в транспорт и это привело бы к слабой эффективности этих вложений.

Отсюда необходимость в такой технической перестройке, которая использовала бы новейшие достижения железнодорожной техники и пошла бы дальше этих достижений. САСШ имели, скажем, грузооборот в 29 г. 1.200.000 тонн, а теперь, в кризисный 30 год, грузооборот упал до 1.000.000 тонн, но при этом они имеют железнодорожную сеть протяжением свыше 400.000 км. Между тем, протяжение нашей сети составляет около 80.000 километров. К 37/38 годам нам предстоит грузооборот примерно в 1.500.000 тонн, т.е. существенно больший чем в САСШ. Но стоит вопрос, нужно ли нам положить такое количество новых путей, т.е. нужно ли нам построить за этот период 300.000 километров нового железнодорожного пути.

Изучение нашей экономики приводит к выводу, что такое решение проблемы было бы невыгодно. Примерно, намечается около 200 тыс. километров. Таким образом, на 50% протяжения американских ж.д. путей, нам придется провести в полтора раза больше грузов чем это делают современные САСШ. Это означает уплотнение гораздо большее чем то, которое имеет место в наиболее передовых капиталистических странах. А уплотнение движения вызывает необходимость соответствующей технической перестройки нашего транспорта.

Комлегия НКПС уже в основном утвердила план реконструкции. Конечно, даже в ближайшее время возможны такие коренные изменения по транспортным делам, которые по новому поставят целый ряд технических проблем. Достаточно указать на то, что в этом плане реконструкции как основу, как генеральную задачу развития ж.д. транспорта мы ставим его электрификацию. Мы считаем, что уже на протяжении следующего пятилетия, будущим началом в ж.д. транспорте будет электрификация, и в этом смысле паровоз уже не является главной машиной, которая должна решить проблему развития транспорта.

На протяжении следующего пятилетия главной машиной, главным двигателем, должен быть электровоз. Но я говорю, что и эта установка не может быть окончательной, т.к. изменения в технике могут дать и новые решения проблемы. Вчера вечером, Комлегия НКПС рассматривала одно новое решение транспортно-технической проблемы. Я имел в виду изобретение т. Ярмольчука. Комлегия признала необходимым широко поставить опыты, чтобы проверить дело на практике. И если теоретические расчеты изобретателя окажутся правильными, то тогда, очевидно, уже во вторую пятилетку эти новые дороги должны будут занять значительное место в решении нашей транспортной проблемы.

Этот пример является показателем того огромного влияния, которое изобретательское дело оказывает на развитие техники вообще, на решения хозяйственной проблемы.

Комлегия НКПС вера постановила создать специальный институт для дальнейшей разработки этого изобретения.

Но, товарищи, если даже оставить в стороне новые решения проблем транспорта, если даже оставаться в пределах той железнодорожной техники, которая имеется сейчас, то и там задача уплотнения грузосборота выдвигает огромное количество технических вопросов и больших и малых, которые сейчас еще не имеют решения.

Достаточно указать на автосцепку. Вопрос об автосцепке не решен. Типа автосцепки нет. И тут стоит такая задача - либо мы усилили работу изобретателей, введя ее в систему научно-исследовательских институтов, подкрепив их соответствующими специалистами и выработаем свою советскую систему автосцепок, или же, если эта задача не будет разрешена, - мы стоим перед необходимостью применить американскую систему, а это означает соответствующие платежи в валюте и довольно значительные за право применения этих автосцепок. Вот пример большого технического вопроса, который обязательно должен быть разрешен внутренними силами.

Но помимо таких больших проблем, имеются, конечно, сотни и тысячи меньших, которые, вместе взятые и решают наиболее эффективное проведение реконструкции транспорта.

И вот, товарищи, ваша работа, как работников, признанных руководить, планировать, содействовать изобретательскому делу на транспорте, имеет огромное значение для выполнения этого плана реконструкции. Мы должны помнить, товарищи, что именно сейчас проблема техники имеет решающее значение для всего нашего хозяйства. Недаром тов. Сталин поставил очень остро задачу овладения техникой, недаром эта задача поставлена так, что каждый хозяйственник, каждый руководитель своего дела должен быть знатком своего дела.

Это необходимо для того, чтобы поставить дело хозяйственного руководства на правильные рельсы. Вы товарищи работаете в специальной области, там где приходится иметь дело с различными видами технических проблем. Конечно нельзя требовать от товарищей, организующих работу изобретательства, чтобы они знали основательно технику во всех областях работы, с которой соприкасаются. Тут важна правильная организация, установка, правильное руководство, настоящее пролетарское содействие массам изобретателей, которые имеют связь с органами по изобретательству и затем организация технического содействия, создание таких аппаратов, которые могли бы действительно помочь делу. Помните, товарище, что Ваша работа имеет огромное значение для перестройки транспорта, а это значит, что она имеет огромное значение для социалистической стройки нашей страны /англодисменты/.

НА ДЕЛО ОБОРОНЫ.

На Заседании 14 Апреля ст. консультант Учебно-Контрольного Сектора т. Н.Г. ЛИВШИН заявил о внесении ими в фонд дирижаблестроения 250 р. и вызвал изобретателей последовать ему примеру.

Вызов т. ЛИВШИНА встретил горячий отклик на с"езде. Целый ряд товарищей внесли в фонд дирижаблестроения доходы от своих изобретений.

т. МАКАРОВ - Товарищи, у меня есть изобретение, которое мне пришлось с трудом выработать и которое признано Трестом Точной Механики. Это - конвеерный и фрезерный станок.

Товарищи, я отдаю свое изобретение в фонд дирижаблестроения /аплодисменты/.

т. МЕМЦОВ - Товарищи, передаю мое изобретение - автоматическую кирку в фонд построения нашего дирижабля /аплодисменты/.

т. АХОБАДЗЕ - Как инженер, проделавший ряд рационализаторских работ, вношу все 100%, полагаюсь на премию на постройку дирижабля.

У меня на руках справка от оперативных и др. органов, где говорится, что благодаря моим рационализаторским мероприятиям, проведенным по Сурамскому перевалу, отпала необходимость в развитии дополнительных других станций на сумму 1/2 - 2 мил. руб. Процент премии, в каком размере, как это зависит от Изула, пойдет на постройку нового дирижабля.

Второй пункт этой справки говорит, что отпала надобность в израсходовании 70 тыс. р. на изобретение привесных тормозов. Цуизул должен это учесть, чтобы вложить известную сумму в дело.

Третий пункт - что касается экономии от отмены пробега резервных поездов, специальных тормозов паровозов с мертвым грузом, от увеличения веса поезда и других эксплуатационных расходов, то эта экономия также будет выявлена Дирекцией Закавказских дорог в дальнейшем.

По заводам ВСНХ по проделанной мною работе имеется также экономия, которая выражается в миллион. руб. и сотни тысяч экономии металла.

Все, причитающееся мне я передаю на постройку нового дирижабля и все проценты по рационализаторской работе и изобретательству, которые будут причитаться мне, я передаю на усиление обороноспособности нашей страны и вызываю всех работников - рационализаторов и изобретателей /аплодисменты/.

Тов. ВОРОТНИКОВ - Я вношу 200 руб. наличными на постройку дирижабля, объявляю себя ударником и в 31 г. обещаюсь дать 12 техн. изобретений в год, и все, причитающееся за эти изобретения премии, отдаю в фонд постройки дирижабля /аплодисменты/.

т. КОЖАРОВ - Товарищи, разрешите приветствовать Вас от органи-
зованной массы рабочих изобретателей - железнодорожников. Мы об-
ещаем принести транспорту громадную экономическую рационализацию и
изобретательства. У нас было совещание изобретателей Московско-
го узла, здесь при Цуизуле. Было предложено отчислять 10% в фонд
поддержки самих изобретателей. Эта сумма будет отчисляться от
присуждаемых премий по изобретениям. Это было принято на конфе-
ренции.

Разрешите товарищи, еще несколько слов. Мною был изобре-
тенный щит. Вчера, 13-го числа, на Казанской дороге хлебный щит
был принят за стандарт. По последней конструкции я отдаю его
тоже причитающиеся по авторским правам ЦУИЗУЛ*у. Если же будет за-
служена премия, то несмотря на свою многосезонность, 150 руб., от-
числяю на постройку дирижабля /аплодисменты/.

т. БЕРМАН - Товарищи, изобретатели, за 2 1/2 года у меня имеется
16 предложений исключительно по реконструкции
транспорта. Сам я складской работник, служащий Мосснаббита. Не
буду говорить о тех навзгодах, которые я испытывал в течение 1 1/2
лет, а скажу, как предыдущий оратор, который так душевно, так чи-
сто по товарищески сказал, что все свои изобретения он отдает в
пользу обороны. У меня 16 предложений, которые признаны Научно-
Исследовательским Институтом. Он берет на себя проработку моей
конструкции. Все свои изобретения я отдаю исключительно в рас-
поряжение Цуизула для укрепления обороноспособности страны, дабы
мы не находились в зависимости от иностранных капиталистических
стран фирм /аплодисменты/.

т. КИРЕЕВ - Я вношу 300 рублей на дирижаблестроение и причи-
тающиеся мне авторские суммы.
На западной дороге одна серия 0 и только на одной дороге мой
свод дает 170.000 руб. экономии. Все отчисления, которые мне по-
лагаются, я приношу ЦУИЗУЛ*у. В случае, если остальные дороги
выяснят экономичность серии 0, то также все причитающееся воз-
награждение передаю в Цуизул. /Аплодисменты/.

РЕЗОЛЮЦИЯ I-го СЪЕЗДА РАБОТНИКОВ ОРГАНОВ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА НА ТРАНСПОРТЕ.

Первый Всесоюзный Съезд Органов Изобретательства на транспор-
те заслушав доклад Н-ка ЦУИЗУЛ*а и Начальников Доризулов и Иву-
лов об "единении", констатирует.

1) что принятие организационные мероприятия ЦУИЗУЛ*а НКПС по
выполнению постановления ЦК ВКП/б/ от 26/X-30 г. и приказов Ц
ст 18/1 - 31 г. № 2023 коренным образом изменили постановку изоб-
ретательского дела на транспорте в сторону решительного улучше-
ния массового изобретательства, устраняя недочеты, тормозящие его
развитие и действительно превращая его в один из важнейших фак-
торов реконструкции транспорта.

2) Признать правильной установку ЦУИЗУЛ*а в деле перевода изоб-
ретательства на транспорте на систему строгого планирования, как

путем включения изобретений в трансфинлам так и составление
взвешивая своих профинланов социализер по изобретательству.

3) Считать правильной установкой ЦУИЗУД^а в деле создания спе-
циального централизованного фонда изобретательства и систему
его образования, расходования и рассоснования его по местам.

4) Прикрепление заводов к Доризулам и об^аединениям даст пра-
вильное и конкретное разрешение реализации изобретений.

5) Признать правильной установкой ЦУИЗУД^а в деле планирования
изобретательской мысли, как путем переключения ее на работу по
реконструкции транспорта, так и созданию матсов коллективного
творчества изобретательской мысли.

Принимая во внимание ту колоссальную роль, какую играет мас-
совое рабочее изобретательство в деле социалистической рекон-
струкции транспорта, С^аезд считает совершенно необходимым про-
вести следующие неотложные мероприятия:

а) закончить не позднее 15/У организацию и реорганизацию мест-
ных и районных органов изобретательства на отстающих дорогах и
об^аединениях НКПС, укомплектовав их соответствующим необходимым
штатом и наладив работу в них, путем живого инструктажа и помощи.

б) ЦУИЗУД^а необходимо поставить вопрос перед Наркомом о не-
допустимом нарушении со стороны большинства дирекции дорог и
об^аединений приказов Ц по вопросам об изобретательстве, выражаю-
щимся в формальном отношении к организации местных органов, в
неукомплектовании штата, в небезопасности органов помещением
и инвентарем, в непринятии решительных мер к реализации одосрен-
ных изобретений и полном игнорировании приказов НКПС о воспре-
щении переброски работников органов изобретательства на другую
работу, не связанную с изобретательским делом.

в) Обратит внимание ЦК и.д. на недопустимое со стороны не-
которых местных профорганов отношение к делу изобретательства,
заключающееся в неокании должного и достаточного соде^аствия
органам изобретательства в деле проведения в жизнь директив Пар-
тии и Правительства.

г) Обратит внимание НКПС на полную оторванность Научно-Ис-
следовательских Институтков от дела изобретательства и признать
необходимым тесно увязать работу этих Институтков с органами изоб-
ретательства, внеся коренные изменения в дело руководства имг.

д) Отметить нездоровый параллелизм в работе органов изобре-
тательства и рационализации и просить ЦУИЗУД в ближайшее время
издать инструкцию, уточняющую разграничение функций этих органов.

е) Просить ЦУИЗУД об утверждении следующего минимального шта-
та для доризулов: начальник доризула 1, ст. инженер-консультант
- 1, инженер 1, Техник-конструктор 1, инструктор 1, статистик 1,
секретарь 1, Всего 7 штатных единиц, а также разрешить вопрос о
необходимости иметь во всех местных Изулах освобожденного сек-
ретаря.

а) Всем Доривулам организовать на своих дорогах экспериментальные мастерские с конструкторским бюро, с учетом объема работ по изготовлению опытных экземпляров изобретений, а также в крупных изобретательских пунктах организовать экспериментальные бригады.

в) С"езд принимает на себя обязательство в виде встречного плана дать транспорту в течение текущего года не менее 115 тысяч предложений.

б) Для наиболее широкой постановки взаимной информации и обмена опытом между местными, районными, дорожными и центральными органами изобретательства на транспорте, С"езд считает необходимым:

а) Всем органам изобретательства на транспорте систематически подготавливать материалы для печати, используя отчеты и протоколы технических совещаний Жюри, как свои собственные, так и подведомственных инстанций.

В этих материалах быстро и четко освещать не только достижения изобретательства, но и сигнализировать о больших местах, прорывах, волоките, зажиме, бюрократизме, недооценке и т.д.

б) Всем органам изобретательства на транспорте помещать эти материалы в собственных бюллетенях, стенгазетах, добиваться помещения их в дорожных заводских газетах и общей печати.

Все подобного рода печатные издания должны высылаться информационному Сектору ЦУИЗУЛ"а.

в) Помимо использования официальных отчетов, широко освещать те же вопросы, черпая материал из непосредственной связи с изобретательскими ячейками и изобретательской массой.

г) Организовать на местах сеть изобретателей - корреспондентов, для чего связаться с местными бюро общества изобретателей и добиться выделения постоянных корреспондентов и в 10 дневный срок по возвращении со с"езда, сообщить имена и адреса этих выделенных товарищей Информацион. Сектору ЦУИЗУЛ"а.

д) Популяризовать среди широких изобретательских масс новый социалистический закон.

е) В целях овладения иностранной техникой, провести разработку всех новейших достижений иностранного изобретательства и техники, изучение иностранных патентов, широко распространить разработанный материал в органах изобретательства.

ж) Ра"изулам обмениваться между собой протоколами, а Доривулам-поквартально издавать бюллетени, которые рассылать всем подчиненным органам, всем дорогам и ЦУИЗУЛ"у. Кроме того, Доривулы должны обмениваться протоколами заседаний Жюри.

з/ Наиболее важным мероприятием для установления правильного и систематического обмена опытом и взаимного осведомления о деятельности, а также для широкого освещения вопросов изобретательства на транспорте. С"езд считает крайне необходимым издание ЦУИЗУЛОМ специального журнала.

и/ Всем Доризулам и местным органам изобретательства систематически уточнять социалистический заказ, неотъемлемо связанный с реконструкцией транспорта и доводить о нем до сведения изобретательской массы посредством плакатов, афиш, об"явлений в печати, статей в местных газетах и в докладах на собраниях Д.

к/ Доризулы и Рагизулы организуют выставки местных изобретений как постоянные, так и передвижные.

л/ Доризулы периодически организуют слеты изобретателей и добиваются постановки своих докладов на общих рабочих собраниях.

м/ Всем Доризулам немедленно организовать проработку всех одобренных опубликованных и внедренных изобретений через И Т Р, а также привлекать в этой работе студентов-практикантов, руководствуясь инструкцией приказом от 10/ХП - 30 г. № 1930.

н/ Работу считать ударной и закончить в двухмесячный срок, послыая систематически обработанный материал в редакцию "СО".

о/ Организовать централизованное снабжение карточками "СО" изобретательских органов и издать инструкцию, а для устранения параллелизма в работе обмена опытом считать необходимым концентрировать руководство всей этой работой в ЦУИЗУЛЕ.

п/ По истечении двух месяцев после с"езда, просить ЦУИЗУЛ устроить радиоперекличку и вообще использовать радио в деле обмена опытом и пропаганды изобретательского дела на транспорте.

6.

7/ В целях правильного ведения учета и контроля с"езд предлагает:

а/ ввести единные формы учета и контроля прохождения дел и изобретательских предложений, как в центре, так и на местах, а также и учет изобретателей по карточно-системе, для чего ввести следующие виды карточек:

- 1/ Алфавитной
- 2/ Предметной
- 3/ Контрольной /заместитель/
- 4/ Сопроводительной
- 5/ Календарных сроков
- 6/ Карточка учета изобретателей личная
- 7/ Карточка учета изобретателей предметная

б/ ввести стандартные бланки запросов, ответов, извещения авторов, препроводилки для экспертов, журналов и выписок из них и пр.

в/ установить для всех ИЗУЛ"ов местных, районных дорожных и пр. жесткие сроки представления отчетов, как оперативных так и финансовых.

г/ считать обязательным для всех ИЗУЛ"ов, от местного до Центрального, своевременно напоминать организациям, предприятиям и отдельным лицам об истечении сроков, данных им за дани в тех случаях, когда имеет место просрочка.

д/ всем ДОРИЗУЛ"ам своевременно и не позже 2-х дней после заседаний ЖЮРИ направлять ЦУИЗУЛ"у заверенные копии журнальных постановлений по вопросам изобретательских предложений.

е/ всем ДОРИЗУЛ"ам установить у себя также у подчиненных органов контроль над правильным ведением финансовой отчетности.

ж/ установить следующие сроки представления отчетов, планов реализации и пр.

Годовой план реализации изобретений и технических улучшений на транспорте в I-м мес. 4-го квартала на предстоящий операционный год.

Годовой план работы ДОРИЗУЛ"а во 2-й мес. 4 - за I мес. до начала квартала.

Представление отчетной ведомости, согласно сроков, установленных положением.

Отчеты по реализации изобретений и технических улучшений по прошествии 1 мес. за отчетным периодом /кварталом или годом.

з/ Ввести отчетность по новым формам с момента получения распоряжения от ЦУИЗУЛ"а

и/ Изменение отчетной ведомости, с внесением новых дополнительных граф считать правильным.

к/ По всем отчетным формам разработать подробную инструкцию.

л/ Провести проверку всех дел по всем Изулам и взять на учет.

8. По вопросу проведения дел через Жюри при Доризулах и Райзулах С"езд констатирует что прежний порядок разрешений и проведения всех вопросов изобретательского характера и технических улучшений через Жюри Изула, являлся прикритием ответственности и не отвечал духу единоначалия, а потому считает необходимым, что по всем поступившим предложениям Райзул"и и Доризул"и должны вынести свое определенное заключение. :

а/ По предложениям отклоненным дается ответ автору за подписью Начальника Доризула и исчерпывающей мотивировкой.

б/ По вопросам, подлежащим переносу или реализации Райзул. и Доризул разрешает вопрос, в зависимости от значения этого предложения: в случае небольшого масштаба предложения технический работник Доризула созывает тех. совещание вместе с представителями оперативных отделов и разрешает в этом технич. совещании

вопрос о техническом и экономическом значении этого предложения и вырабатывает с ним вместе порядок и план испытания или реализации. В случае же рассмотрения вопроса, имеющего большое экономическое или техническое значение, а также касающегося нескольких отделов - такие вопросы ставятся на Жюри под председательством Нач. Доризула и утверждаются им.

9) О качестве экспертизы даваемой со стороны.

а/ Как общее правило, дела, поступающие в ИЗУЛ"и должны экспертироваться штатами ИЗУЛ"ов. В случае неимения достаточного штата и соответствующих квалификация" работников, экспертиза может быть за плату передана инженерно-техническим работникам

б) Доризула"и Рафизу"ли, в Местизулы должны в повседневной своей работе добиться получения определенного круга высоко-квалифицированных и надежных экспертов от инженерно-технических секций" как своих предприятий, так и других.

в/ Местизула рассматривает дела по существу и постановляет применить в местном масштабе или отклонить.

г/ Одобранные предложения исполняются Местизулом и по получении положительных результатов, пересылаются в случае надобности, в Рафизула для рассмотрения в районном масштабе в Рафизулом и в Доризулом для дорожного масштаба, Доризулом в ЦУИЗУЛ для общетранспортного масштаба.

д/ По делам отклоненным нижестоящим Изулам, авторы изобретений и технических улучшений могут опротестовать перед вышестоящими Изулами, но непременно через соответствующий нижестоящий Изула.

е/ Предложения поступающие от работников дирекции дороги и районов не должны принимать к непосредственному рассмотрению Доризулами, и Рафизулами, а соответственно должны передаваться в Рафизула и Местизулы для рассмотрения их на производстве и в дальнейшем, направляться в установленном порядке.

ж/ Если дела через голову нижестоящих Изулов поступают в вышестоящие Изулы, то последними эти дела, без рассмотрения, должны быть переправлены в соответствующие нижестоящие Изулы, извещая об этом одновременно автора изобретения.

з/ принимая во внимание, что в Доризула и Рафизула могут поступать такие предложения, по которым соответствующие Изулы своим штатом не могут внести определенного решения, в таких случаях экспертиза передается на сторону, за плату, которая устанавливается Н-ком соответствующего Изула от 5 до 25 р.

ПРИМЕЧАНИЕ: В исключительных случаях Нач. Доризула предоставляется право, в зависимости от сложности экспертизы представить сумму 25 р.

10/ Из раздела 5 положения о Доривулах § 48 исключить: ~~Судьями-экспертами не подлежат оплате, а лица оплатившие их подвергаются дисциплинарному взысканию~~.

11/ По вопросу о прохождении изобретательских дел.

а/ Устанавливается твердый и четкий порядок прохождения изобретательских дел. Исключения из этих правил не допускаются.

б/ Дела возникающие на местах должны быть переданы в местные ИЗУ для рассмотрения. Не допускается передача через голову Местквула дел в Райивул, Доривул и ЦУИЗУД.

-----000 00 000-----

Съезд закрылся 14 апреля.

