

REFERAT INŻ. J. DYBOWSKIEGO**Twórczość pracowników kolejowych
w dziedzinie ulepszeń urządzeń me-
chanicznych i usprawnienia pracy**

Nieznane są nam granice twórczości umysłu ludzkiego, ale twórczość nie polega wyłącznie na tym, aby poznawać ukryte, a nieznane dotychczas siły przyrody i umiejętnie je zastosować do warunków codziennego życia, ma ona bardziej szerokie zadania.

Przejawy twórczości ludzkiej spotykamy na każdym kroku, dotyczą one tak samo wielkich epokowych wynalazków jak i sposobów ułatwiania warunków codziennej pracy. Dlatego więc nie możemy przechodzić koło nich obojętnie, lecz powinniśmy starać się zastosowywać je w jak najszerszym zakresie.

Koleje żelazne należą do rzędu handlowych przedsiębiorstw zatrudniających ogromną ilość pracowników o różnych poziomach wiedzy i najróżnorodniejszych fachach.

Wprowadzanie przeto na kolejach żelaznych wszelkiego rodzaju ulepszeń ma bardzo duże możliwości, a twórczość pracowników kolejowych — szerokie i wdzięczne zadanie.

Częstokroć bowiem drobne nawet ulepszenia powodują znaczne zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych; jest to tak ważne dla przedsiębiorstwa handlowego.

Ale dlatego, aby wynalazczość mogła się należycie rozwijać, wymaga ona bardzo pieczołowitej opieki oraz pomocy materialnej ze strony czynników najbardziej tą wynalazczością zainteresowanych.

292 Wynalazcą jest zwykle entuzjasta, przekonany o doskonałości jego pomysłu. Należy zatem nie gasić jego zapału, lecz umie-

jętnie skierowywać go na odpowiednie tory, na których twórczość wynalazcy mogłaby się najlepiej rozwinąć.

Wynalazca marnuje często dużo czasu na tworzenie tego, co już od dawna zostało wykonane, lecz co mu jeszcze nie było znane, czy to wskutek niedostatecznego teoretycznego przygotowania, czy też dlatego, że wynalazek taki nie był ogólnie znany, gdyż stanowił własność miejscową, a nie publiczną.

Wynalazczość pracowników kolejowych była dotychczas prawie całkowicie pozbawiona opieki władz przełożonych. Znałe są takie przypadki, że wynalazca kolejowy cały swój majątek, uciulany ciężką pracą, zużył na wprowadzenie w życie swych pomysłów, które przyniosły Państwu i kolejnictwu pewne korzyści, lecz jemu osobiście nie dały żadnych dochodów, jak miałoby to miejsce, na przykład, w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej lub w Anglii, a nawet naraziły go jeszcze na duże przykrości, wskutek dochodzeń, czy wynalazca czasami nie korzystał w swej pracy z urządzeń i materiałów kolejowych.

Przykładem tego, że nawet najlepiej teoretycznie przygotowany wynalazca może skierować swą pomysłowość na błędne tory, niech będzie znany mi osobiście przypadek, gdy jeden bardzo zdolny, pracowity i śledzący za postępem techniki mechanicznej inżynier warsztatów kolejowych pracował w przeciagu kilku miesięcy przy udziale swych najbliższych kolegów nad ulepszeniem konstrukcji pewnej obrabiarki, czego dotychczas żadna z firm wytwarzających obrabiarki, ani krajowych, ani zagranicznych nie dokonała, a co już było na dwa lata przedtem skonstruowane w innych warsztatach kolejowych, lecz stanowiło wyłączny sekret tych warsztatów.

Naturalnie są i takie przypadki, gdy ludzie pracujący w jednym kierunku dochodzą jednocześnie do podobnych wyników. Mamy tego najlepszy przykład z wynalezieniem przez Marconiego telegrafu bez drutu, który na dwa lata przed nim został wynaleziony przez rosyjskiego inżyniera Popowa i opisany w czasopiśmie „Izwiestia Minnawo Kłasa“, o czym Marconi na pewno nie wiedział.

W danym jednak przypadku z tym naszym polskim inżynierem warsztatowym sprawa przedstawia się nieco inaczej.

Nie dlatego zużył on nieprodukcyjnie swój czas i pracę, że ktoś inny w tym samym co on kierunku jednocześnie z nim

pracował, ale wyłącznie dlatego, że ulepszenia stosowane w jednych warsztatach nie są wiadome i zużytkowywane w innych warsztatach tych samych Polskich Kolei Państwowych.

Przyczyna podobnej tajemnicy nie leży bynajmniej w zawodowej konkurencji oddzielnych warsztatów kolejowych, ale wyłącznie w braku osobnych kredytów na prace doświadczalne, są one z konieczności odnoszone na inne pozycje, mające mało wspólnego z dokonywanymi doświadczeniami; w przypadku ujawnienia może być to uważane za przekroczenie służbowe. Dlatego każdy z wynalazców lęka się, aby nie narazić siebie i innych na przykre dochodzenia i trzyma w sekrecie częstokroć bardzo pożyteczne ulepszenia.

Sprawa konieczności roztoczenia opieki nad wynalazczością pracowników kolejowych nie jest sprawą nową, już od dawna jest uważana przez Władze Naczelne Polskiego Kolejnictwa za sprawę ważną, dowodem tego może być, że już od roku 1925 istnieją przy Ministerstwie Komunikacji coroczne konkursy na wynalazki i ulepszenia, dokonywane przez pracowników kolejowych, a które rozporządzeniem Pana Ministra Komunikacji z dnia 21 czerwca 1929 zostały potwierdzone jako sprawa dużej wagi. Zarządzenie to bowiem mówi:

Pośród ogromnej ilości najróżnorodniejszych sił fachowych, pracujących w kolejnictwie, niewątpliwie znajduje się pewna ilość pracowników, którzy nie tylko pełnią swe obowiązki sumiennie, ale pełnią je ze zrozumieniem rzeczy i mają swój własny krytyczny pogląd na sposoby i metody, obecnie stosowane przy wykonywaniu tej, lub innej pracy.

Pracownikom tej kategorii nieraz, być może, nasuwają się myśli zdrowe, — mające na celu osiągnięcie lepszych wyników pracy, przez wprowadzenie pewnych zmian i ulepszeń, czy to drogą racjonalnej organizacji pracy, czy zastosowaniem lepszych narzędzi, czy też innych sposobów obróbki materiałów, lub zmian konstrukcyjnych w obsługiwanych przez nich maszynach i urządzeniach mechanicznych, wreszcie przez wprowadzenie w kolejnictwie wszelkiego rodzaju wynalazków, mniej lub więcej doniosłego znaczenia. Wszystko to mogłoby się przyczynić do zamiany ręcznej pracy na mechaniczną, do przyspieszenia robót, do ułatwienia jej wykonania, jako też kontroli jakości wykonanej pracy oraz osiągnięcia oszczędności w robociźnie lub materiałach.

Podobne pomysły i projekty w wielu przypadkach giną bezużytecznie, czy to z powodu braku zachęty, należytego poparcia i środków, czy to z powodu nieświadomości jaką drogą najprędzej i najłatwiej można by tę lub inną myśl, na pozór błahą, urzeczywistnić.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że wśród takiego zbiorowiska myśli ludzkiej, wiele pomysłów będzie błędnych, nie przedstawiających żadnego realnego znaczenia, lecz niewątpliwie pomiędzy nimi znajdują się nieraz myśli zdrowe, których urzeczywistnienie może dać poważne rezultaty.

Mając na uwadze wyżej podane motywy, jak również w celu zachęty szerszego koła pracowników do wspólnej pracy, wedle sił i możliwości, w naprawie i postępie kolejnictwa, Ministerstwo Komunikacji niniejszym ogłasza stałe konkursy na wszelkiego rodzaju wynalazki, projekty i wnioski, zmierzające ku osiągnięciu lepszych wyników pracy.

W tymże rozporządzeniu czytamy dalej:

Wnioski uznane za pożyteczne, będą wynagrodzone pieniężnie; wymiar tego wynagrodzenia określi Ministerstwo Komunikacji w zależności od realnej wartości danego projektu lub wniosku, zawiadamiając o tym pracownika. Wyznaczoną nagrodę będzie się również ogłaszać w Dzienniku rozporządzeń M. K. i zapisywać do listy personalnej danego pracownika.

Te piękne słowa rozporządzenia dały w życiu praktycznym jednak połowiczne załatwienie sprawy.

Projektodawca tego rozporządzenia prawdopodobnie nie przypuszczał, że wynalazki uznane za pożyteczne nie będą rozpowszechniane i stosowane na P. K. P. z powodu braku odpowiedniego personelu do zajęcia się tą sprawą, nie przypuszczał, prawdopodobnie również, że powstaną trudności dla wynalazców w wykonywaniu modeli do tych wynalazków oraz, że wynagrodzenie pieniężne nie będzie odpowiadało włożonej do tego wynalazku pracy i tym korzyściom, które z niego mogą osiągnąć Polskie Koleje Państwowe. Dla tego prawdopodobnie wszystkie te zagadnienia zostały pominięte w rozporządzeniu.

Życie wykazało, że nieomówienie w rozporządzeniu tych trzech zagadnień powoduje wypaczenie myśli samego zarządzenia.

Zobaczmy teraz jakie wyniki dały dotychczasowe konkursy.

Tablica I.

Nr konkursu	Rok konkursu	Ilość prac				Wysokość nagród w zł	Ogólna suma nagród w zł
		zgłoszonych	nagrodzonych	odłożonych	nie-nagrodzonych		
I	1925	70	14	3	53	od 100 do 500	3 750
II	1926	53	12	—	41	„ 200 „ 400	4 500
III	1927	85	42	2	41	„ 100 „ 600	6 300
IV	1928	39	15	8	16	„ 100 „ 900	5 000
V	1929	184	46	12	126	„ 50 „ 1000	9 950
VI	1930	88	18	6	64	„ 50 „ 500	3 525
VII	1931	81	19	4	58	„ 100 „ 300	2 550
VIII	1932	74	21	7	46	„ 100 „ 600	4 400
IX	1933	59	14	4	41	„ 100 „ 500	2 500
X	1934	64	15	7	42	„ 100 „ 750	3 350
XI	1935	71	21	7	43	„ 50 „ 300	3 000
XII	1936	100	33	3	64	„ 50 „ 300	3 500
XIII	1937	86	32	7	47	„ 50 „ 500	3 350
	Razem	1 054	302	70	682		55 675

Z powyższego zestawienia widzimy, że największa ilość zgłoszonych wynalazków i projektów przypada na rok 1929, tj. na rok nadziei spowodowanych wydaniem wyżej cytowanego rozporządzenia Pana Ministra Komunikacji.

Można jednak śmiało powiedzieć, że podane ilości zgłoszonych wynalazków stanowią tylko znikomą część tych ulepszeń, jakie pracownicy kolejowi dokonywują w swych miejscach pracy; pomimo wyraźnych korzyści pozostają one jednak w większości przypadków bez dalszego rozpowszechnienia.

W dwóch głównych warsztatach kolejowych, a mianowicie w Poznaniu i w Bydgoszczy, udało mi się zobaczyć w rb. szereg ulepszeń, nie zgłoszonych dotychczas na żaden konkurs i nie znanych w innych warsztatach.

Takich ulepszeń naliczyłem w warsztatach głównych w Poznaniu 39 i w Bydgoszczy — 10.

Na tablicy II są podane ilości zgłoszonych wynalazków, podzielone według poziomu wykształcenia ich autorów, a więc przez: inżynierów, administrację kolejową, do której zaliczyłem

pracowników o średnim technicznym oraz fachowym wykształceniu oraz rzemieślników, do których zaliczyłem także maszynistów parowozowych.

Tablica II.

Nr konkursu	Rok konkursu	Ilość prac zgłoszonych przez:								
		inżynierów			administrację			rzemieślników		
		nagro-dzone	odło-żone	odrzu-cone	nagro-dzone	odło-żone	odrzu-cone	nagro-dzone	odło-żone	odrzu-cone
I	1925	2	—	—	8	—	—	4	—	—
II	1926	—	—	—	6	—	—	6	—	—
III	1927	2	—	—	23	—	—	17	—	—
IV	1928	4	—	—	6	—	—	5	—	—
V	1929	7	4	5	28	6	37	11	2	24
VI	1930	2	2	4	12	4	45	4	—	15
VII	1931	2	—	3	9	3	44	8	1	11
VIII	1932	1	3	7	12	4	31	8	—	8
IX	1933	3	2	8	9	1	21	2	1	12
X	1934	5	1	3	4	5	25	6	1	14
XI	1935	3	1	2	10	4	25	8	2	16
XII	1936	5	1	10	20	1	28	8	1	26
XIII	1937	3	—	5	15	6	29	14	1	13
	Razem	39	14	47	162	34	285	101	9	139

Ministerstwo Komunikacji nie ma danych co do stopnia wykształcenia autorów prac odłożonych i odrzuconych na konkursach I, II, III i IV.

Jak widać z powyższego zestawienia największa ilość nagrodzonych wynalazków przypada na administrację kolejową, następnie idą rzemieślnicy, a potem inżynierowie.

Ten wynik jest całkowicie zrozumiały. Najwięcej ulepszeń może dokonać ten, kto najbliższej styka się z pewnym urządzeniem technicznym, ten kto jest najbardziej odpowiedzialny za jego działanie; takimi pracownikami są pracownicy administracji technicznej, dlatego oni wnoszą najwięcej ulepszeń w urządzeniach mechanicznych.

Inżynierowie mają szersze pole swej działalności, a więc nie mogą i nie potrzebują częstokroć wnikać w szczegóły, dlatego ich wynalazki i projekty obejmują przeważnie zagadnienia o głębszej myśli.

Z tablicy I widzimy, że w tym trzynastoletnim okresie czasu zgłoszono 1 054 wynalazki, z których 302 wynalazki zostały nagrodzone, co dowodzi, iż przedstawiają one pewną realną wartość, stanowi to około 35% od ilości zgłoszonej, jest to poważny odsetek.

Większość jednak nagrodzonych wynalazków i to większość bardzo znaczna nie została odpowiednio wykorzystana. Nikt bowiem nie czuwał nad ich rozpowszechnieniem, gdyż takie czuwanie wymaga odpowiedniego personelu, specjalnie przygotowanego do tego.

Dotychczas taki personel nie istniał. Sprawy te załatwiał zwykle jeden człowiek, który oprócz tej pracy wykonywał jeszcze szereg innych spraw, zaliczanych do bardziej pilnych. Całe zatem zagadnienie wynalazków kolejowych sprowadzało się do posiedzeń sądów konkursowych i wypłacania nagród, częstokroć bardzo niskich.

Tymczasem w szeregu tych wynalazków znajdowały się również takie, które mogłyby dać bardzo znaczne oszczędności, gdyby były zastosowane nie w jednym tylko miejscu, tj. tam, gdzie pracuje sam wynalazca, lecz także i w innych miejscach, w których się wykonują podobne roboty.

Oprócz wynalazków pracowników kolejowych zgłaszają się także do Ministerstwa Komunikacji z rozmaitymi projektami i również osoby postronne. W większości jednak przypadków są to projekty mało przemyślane i mające wyłącznie na celu otrzymanie subsydium lub też posady.

Sprawa należycie postawionej opieki nad wynalazczością pracowników kolejowych powinna być poważnie wzięta pod rozwagę, gdyż może ona przynieść bardzo znaczne korzyści dla kolejnictwa.

W istniejących obecnie warunkach częstokroć idą na marne bardzo pożyteczne pomysły. Zdarzają się również takie przypadki, że bardziej energiczne jednostki nie mogące odpowiednio załatwić na kolejach spraw swych wynalazków, sprzedają je za bezcen firmom prywatnym; za te wynalazki koleje później przepłacają stokrotnie.

298 Nie jest to moje odosobnione mniemanie, że sprawa wynalazków jest sprawą ważną, bo wszak istnieje nawet Sto-

warzyszenie popierania wynalazczości, które w odezwie swojej, podpisanej przez szereg wybitnych przedstawicieli nauki i przemysłu mówi:

Jednym z podstawowych elementów rozwoju potęgi każdego państwa jest rozwój gospodarczy kraju, łączący się ściśle z zagadnieniem wynalazczości. Państwo, które nie ma dużych kadr wynalazców, ludzi twórczych, jest skazane na zależność gospodarczą, a co za tym idzie i polityczną od państw, mogących się pochlubić w tej dziedzinie dorobkiem o wartościach, nie dających się ująć w cyfry miliardów.

Dlatego więc w swoich końcowych wnioskach będę prosić Zjazd, aby zechciał stwierdzić swą powagą tę opinię, że dla pożytku Polskiego Kolejnictwa należy otoczyć specjalną opieką twórczość wynalazczą pracowników kolejowych.

Przechodzę teraz do omówienia wysiłków pracowników kolejowych w dziedzinie usprawnienia metod pracy. Poruszę tutaj tylko jeden odcinek pracy kolejowej, ale odcinek bardzo ważny, bo skupiający w miejscach pracy duże ilości pracowników kolejowych, a mianowicie przy naprawie taboru w warsztatach kolejowych.

Jeżeli cofniemy się myślą do pierwszych lat powstania Polski i porównamy pracę warsztatów kolejowych w ubiegłych czasach ze stanem obecnym, to zobaczymy taką różnicę, której się nawet przy największym optymizmie nie można było spodziewać.

W tych pierwszych latach stanęli do pracy warsztatowej ludzie z dużym fachowym doświadczeniem, zdobytym w ciężkich warunkach u obcych. Mieli oni najlepsze chęci, lecz spotkali się z ogromnymi trudnościami, bowiem z jednej strony mieli pod swym kierownictwem materiał ludzki, zbałamucony destrukcyjnymi prądami rewolucyjnymi, a z drugiej strony musieli stwarzać zupełnie nowe warunki pracy, gdyż otrzymali zniszczone warsztaty. Nie można było przeto myśleć na razie o jakiejś jednolitej organizacji pracy, lecz należało tworzyć ją od nowa i to zależnie od miejscowych warunków.

Wysiłki ludzi, którzy zajęli kierownicze stanowiska były ogromne, musieli oni w swej pracy odbiegać częstokroć nie tylko od zasad naukowej organizacji, ale zdawało się nawet, patrząc ze strony, od zasad logicznych.

Jednakże z tego chaosu zaczęły się powoli wyłaniać organizacje nowe, dające coraz lepsze wyniki pracy. Oddzielne warsztaty nie posługiwały się jednakowymi metodami pracy. Trzeba było zatem stworzyć taką organizację, która by mogła być we wszystkich warsztatach jeżeli nie całkowicie jednolitą, to jednak jak najbardziej podobną.

W tym kierunku pracowali wszyscy naczelnicy warsztatów oraz Ministerstwo Komunikacji w osobach Dyrektorów Departamentu Mechanicznego i Naczelników Wydziału Warsztatowego.

Ministerstwo Komunikacji nie mogło dać na razie ścisłych i jednakowych dyrektyw, bo to by mogło załamać gmach pracy, powoli budowany, w każdym z warsztatów głównych. Należało więc przypatrywać się jak linia pracuje i wyprowadzać z tego odpowiednie wnioski.

W dniu 22 czerwca 1925 r. na Zjeździe Administracji Technicznej P. K. P. w Łapach ówczesny zastępca naczelnika Warsztatów Głównych w Łapach inż. Jan Zakrzewski wygłosił odczyt pod tytułem: „Metody pracy w Warsztatach Łapskich”. Odczyt ten wzbudził ogromne zainteresowanie wśród pracowników innych warsztatów kolejowych, gdyż było to jak gdyby pierwsze ujawnienie zasad naukowej organizacji pracy na szerszym forum.

Od tego czasu nie tylko zwierzchnicy warsztatów głównych, lecz i administracja techniczna tych warsztatów zaczęli krzewić zasady naukowej organizacji w swych placówkach pracy.

I dzisiaj ta nowa organizacja pracy objęła już wszystkie warsztaty kolejowe i usprawniła ich pracę w tym stopniu, że wydajność warsztatów kolejowych jest taką, jakiej nam mogą pozazdrościć kolejowe warsztaty zagraniczne.

O tym jak wzrosła wydajność warsztatów kolejowych najlepiej mówią liczby; gdy w r. 1926 wkładaliśmy w naprawę główną parowozu 15 655 pracogodzin, to w r. 1936 wkładaliśmy w nią 11 971 pracogodzin, a w r. 1937 wkładamy już tylko 11 137. Są to liczby przeciętne ze wszystkich polskich warsztatów głównych kolejowych.

300 Jeżeli jeszcze weźmiemy pod uwagę, że ilość obrabiarek i urządzeń mechanicznych w warsztatach kolejowych jest

nie tylko niedostateczna, lecz także są one również w znacznej ilości przestarzałe i mało wydajne, to osiągnięte wyniki muszą wzbudzać u wszystkich podziw. Dużą pomoc w osiągnięciu tych dodatnich wyników odegrało wprowadzenie do pracy warsztatowej należytego i jednolitego premiowania.

Wprowadzenie jednolitego premiowania nie było zadaniem łatwym. Jesteśmy z natury konserwatywni, a oprócz tego każde nowe zarządzenie dotyczące wynagrodzenia pieniężnego powoduje u pracowników niepokój, czy nie prowadzi ono do zmniejszenia i tak już szczupłych zarobków.

Jednakże stanowczość w tej sprawie Departamentu Mechanicznego Ministerstwa Komunikacji pokonała szereg trudności i dzisiaj tak pracownicy warsztatowi, jak i trakcyjni są wdzięczni za należyte uregulowanie sprawy premiowania.

Z wyników twórczości pracy w dziedzinie organizacji służby warsztatowej, opartej nie na metodach zapożyczonych u obcych, lecz wyłącznie przemyślanych na własnym terenie, widzimy, że i w tym kierunku twórczość pracowników służby mechanicznej stoi na wysokim poziomie.

Jest jeszcze trzecia dziedzina, w której pracownicy służby mechanicznej wykazali dużą twórczość, lecz która niestety, tak samo, jak i w przypadku zagadnień wynalazczości, nie jest należycie wykorzystana.

Mam tu na myśli wnioski i uchwały powzięte na Zjazdach Technicznych Inżynierów Wydziałów Mechanicznych.

Po raz czternasty odbywamy obecnie taki Zjazd. Na każdym ze Zjazdów wygłaszają odpowiedni fachowcy sumiennie opracowane referaty, do których Zjazd uchwała odpowiednie wnioski, mające na celu usprawnienie kolejowej służby mechanicznej.

Wnioski z referatów Zjazdowych są po dyskusji i rozważeniu w osobnych komisjach, jeszcze raz omawiane na plenum Zjazdu, a następnie podawane do wiadomości Ministerstwa, jako uchwały o charakterze doradczym.

Zastanówmy się teraz nad tym czy dużo tych wniosków i uchwał zostało wprowadzone w życie. Odpowiedź na to pytanie będzie jedna — niestety bardzo mało. Dlaczego tak jest? Czy może te wnioski nie przedstawiają należytej war-

tości, może nie są one głęboko przemyślane, a przeto nie mogą mieć praktycznego zastosowania?

Nie, przyczyna tego leży nie w tym, że wnioski te mogą być nierealne, są one bardzo realne, gdyż przemyślane przez ludzi, którzy przy pracy tej stoją, przyczyna tego leży w tym, że wnioski te nie mają siły wykonawczej, i że brakuje ludzi do wprowadzenia ich w życie.

Jednakże w danym przypadku te dwie przyczyny mogą być łatwo usunięte. Sposób ich usunięcia mógłby być następujący:

Wszystkie wnioski uchwalone na Zjeździe Przewodniczący Zjazdu referuje w obecności Dyrektora Departamentu Mechanicznego Panu Ministrowi Komunikacji, lub też kierującemu tymi sprawami Wiceministrowi.

Wnioski, które zostaną zaaprobowane przez Pana Ministra, lub Wiceministra powinny być ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa, jako rozporządzenie wykonawcze. Aby były one należycie wprowadzone w życie, konieczne jest, aby ktoś śledził za ich wykonaniem. A któż najbardziej będzie kompetentnym w tej sprawie jak nie sam wnioskodawca, który je głęboko przemyślił zanim podał je do ogólnej wiadomości. Dlatego więc wnioski uchwalone na Zjazdach Technicznych i zatwierdzone przez Naczelną Władzę Kolejnictwa Polskiego powinny znajdować się aż do chwili całkowitego ich wprowadzenia w życie pod opieką tych, którzy te wnioski zgłosili. Zadania, dotyczące takiej opieki oraz sposoby jej wykonania, powinny być określone odpowiednimi przepisami. Wówczas będzie istniała zawsze pewna osoba, odpowiedzialna za należyte wprowadzenie w życie zatwierdzonych wniosków, a twórczość pracowników służby mechanicznej nie będzie wykorzystana połowicznie, przez zaznajomienie tylko pewnej ilości pracowników kolejowych z wysuniętymi zagadnieniami, lecz będzie ona wykorzystana całkowicie, gdy pożyteczne uchwały Zjazdów zostaną wprowadzone w życie.

Reasumując wszystko, co powiedziałem o twórczości pracowników kolejowych, proszę XIV Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych o powzięcie następujących uchwał:

XIV Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych mając na uwadze dużą twórczość pracowników kolejowych w dziedzinie wynalazczości i usprawnienia pracy, które nie są należycie wykorzystane, uważa za wskazane:

1 — Aby rozporządzenie z dn. 21 czerwca 1929 r., dotyczące corocznych konkursów na wynalazki i ulepszenia, dokonywane przez pracowników kolejowych zostało uzupełnione:

- a — przepisami, jak mają być rozpowszechniane i stosowane na P. K. P. te wynalazki, projekty i wnioski, które zostały uznane przez Sąd Konkursowy za pożyteczne i zasługujące na zastosowanie w oddzielnych miejscach pracy;
- b — przepisami, zezwalającymi na dokonywanie w warsztatach kolejowych doświadczeń nad nowymi ulepszeniami urządzeń kolejowych, oraz na wykonywanie odpowiednich modeli wynalazków, w granicach przewidzianych na te cele środków; kredyty na nie powinny poszczególne DOKP wstawiać corocznie do swoich budżetów;
- c — przepisami, które by wyraźnie podały zasady, na jakich wynalazki lub ulepszenia, uznane przez Sąd Konkursowy za pożyteczne do stosowania, mają być nabyte przez P. K. P. na własność.

2 — Wydać zarządzenie do wszystkich DOKP, aby ulepszenia mechaniczne, dokonywane w miejscach pracy i dające pewne korzyści, przez zmniejszenie kosztów na materiale lub robociźnie, były podawane do wiadomości Ministerstwa Komunikacji do dalszego ich rozpowszechniania.

3 — Wobec tego, że sprawy dotyczące tak wynalazków jak też ulepszeń urządzeń mechanicznych, wymagają stałego nad nimi nadzoru, przeto powinny one mieć osobny przeznaczony do tego personel w odpowiedniej ilości.

4 — Wnioski i uchwały Zjazdów Technicznych, które uzyskają aprobatę Pana Ministra, lub Jego Zastępcy, powinny być ogłaszane w Dz. Urz. M. K., jako rozporządzenie wykonawcze, a sposób wprowadzania ich w życie powinien być określony w drodze oddzielnych przepisów.

do włożonych przez wynalazcę kosztów, zwłaszcza jeżeli wynalazca nie mógł korzystać ze środków będących w rozporządzeniu parowozowni czy też warsztatów. Zachodzi przeto pytanie, w jaki sposób mają być nabyte wynalazki na własność P. K. P., skoro wynalazcy są różnych kategorii i procedura nabycia wynalazków nie jest ujęta żadnymi przepisami. Są wynalazcy tacy, którzy swe prace oddają dla dobrej służby, a nawet przepisy mówią, że pracownicy powinni oddać wszystko dla dobra służby, — są jednak i tacy, którzy wyznaczają zawrotną wysokość kwot za swe wynalazki. Zagadnienie opłat za wynalazki należałoby ująć odpowiednimi przepisami.

W myśl regulaminu Zjazdów Technicznych Inż. Wydz. Mech. uchwały Zjazdów nie mają mocy obowiązującej, a tylko charakter doradczy, natomiast wtedy mają moc obowiązującą, jeżeli zostało wydane zarządzenie. Na przykład wniosek inż. W. Młodeckiego z XII Zjazdu został wprowadzony w życie na mocy zarządzenia M. K.

W referacie inż. J. Dybowskiego wniosek 4 należałoby zmienić w tym sensie, aby nie żądać ogłoszenia uchwał w Dzienniku Urzędowym M. K., natomiast zarządzenie wydane na mocy uchwał Zjazdu i zatwierdzone przez Pana Ministra tym samym musi być ogłoszone w Dz. Urz.

Inż. J. Dybowski zaznaczył, że mówiąc o wynalazczości, którą przedstawił Zjazdowi, miał na uwadze również i twórczość. Co się tyczy nabywania wynalazków, to uważa, że powinny być przepisy, które by tę sprawę regulowały. W przepisach tych powinno być szczegółowo zaznaczone, jakie wynalazki P. K. P. nabywają, a jakie nie. Uważa także za konieczne, aby wnioskodawca po uchwaleniu jego wniosków przez Zjazd, śledził za ich realizacją, tak jak tego dopiłnował inż. W. Młodecki, którego wytyczne uchwalone w swoim czasie, weszły obecnie w życie.

W dalszym ciągu referent podtrzymywał swój wniosek, aby uchwały Zjazdu, które p. Minister zatwierdził, zostały ogłoszone w Dzienniku Urzędowym, gdyż wówczas ogół pracowników P. K. P. dowiaduje się, co zostało uchwalone i zatwierdzone przez Pana Ministra na zasadzie opinii Zjazdów.

Komisja redakcyjna w składzie: inż. E. Raabe, inż. J. Kwiatkowski i inż. J. Dybowski opracowała uchwały, które zostały przyjęte przez Zjazd w brzmieniu następującym:

— XIV Zjazd Techniczny Inżynierów Wydziałów Mechanicznych, biorąc pod uwagę twórczość pracowników kolejowych w dziedzinie wynalazczości i usprawnienia pracy, dotychczas należycie nie wykorzystaną, uważa za wskazane:

1 — aby rozporządzenie z dnia 21 czerwca 1929 r., dotyczące corocznych konkursów na wynalazki i ulepszenia, dokonywane przez pracowników kolejowych, zostało uzupełnione:

a — przepisami, jak mają być stosowane na P. K. P. te wynalazki, projekty i wnioski, które zostały uznane

przez Sąd Konkursowy Ministerstwa Komunikacji za pożyteczne i zasługujące na zastosowanie w miejscach pracy,

- b — przepisami, zezwalającymi na dokonywanie w warsztatach kolejowych doświadczeń nad ulepszeniami urządzeń kolejowych, oraz na wykonanie odpowiednich modeli ulepszeń i wynalazków, w granicach przewidzianych na te cele środków. Kredyty na ten cel powinny dyrekcje kolejowe corocznie wstawiać do swych preliminarzy budżetowych,
- c — przepisami, które by wyraźnie podały te zasady, na jakich wynalazki lub ulepszenia, uznane przez Sąd Konkursowy Ministerstwa Komunikacji za pożyteczne do stosowania, mają być nabyte przez P. K. P. na własność.

- 2 — Wydać zarządzenie do wszystkich dyrekcji kolejowych, aby ulepszenia mechaniczne, dokonywane w miejscach pracy, dające pewne korzyści, przez zmniejszenie kosztów na materiale lub robociznie, były podawane do wiadomości Ministerstwa Komunikacji w celu dalszego ich rozpowszechniania.

Ponieważ sprawy, dotyczące tak wynalazków, jak i ulepszeń urządzeń mechanicznych, wymagają stałego nad nimi nadzoru, Ministerstwo Komunikacji powinno mieć do tego celu osobny personel. —