

В ЧЕМ „СЕКРЕТ“ ВЫСОКОЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ

Метод токаря Басова

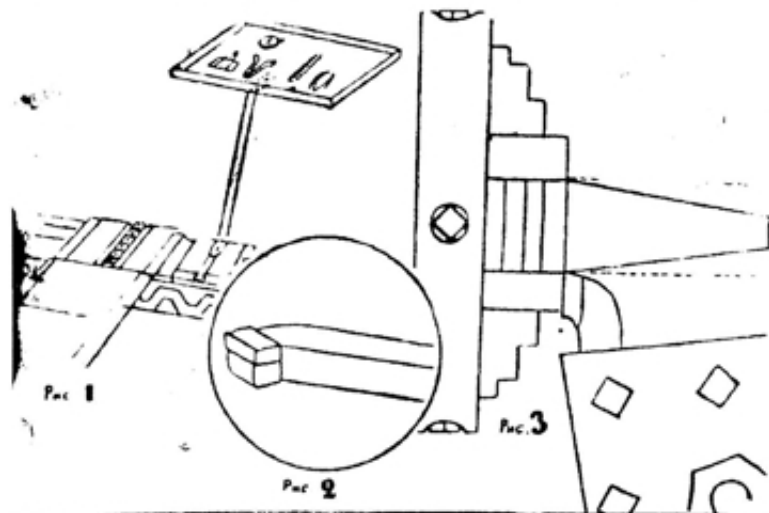
Токарь депо железнодорожного транспорта тов. Басов ежемесячно перевыполняет производственную программу.

В октябре он выполнил производственную программу на 265 проц., в ноябре — на 313 проц.

Высокая производительность труда достигнута Басовым благодаря лучшей организации труда.

лок резцов и поворотов головки суппорта. Хорошо заточенными режущими кромками обточка верха деталей с нормальным пропуском производится начисто, подрезка торцов и стенок буртов делается также с одной стружки, одновременно с обточкой верха, благодаря соответственно установленному резцу.

Повышение производительности



Приспособления, сделанные тов. Басовым: 1. Планшетка для инструментов и образцов работы. 2. Резец с подсуппортной пластиной. 3. Обдирка, отделка конуса начисто, подрезка боковой стороны гайки с одной заправки стружки.

Режущие материалы заготавливаются заблаговременно. Весь инструмент, измерительные приборы, резцы, образцы работ или чертежи удобно раскладываются на площадке, приделанной к суппорту. Благодаря этому, не требуется делать лишних движений, поворотов к голоу, ходить за инструментом.

Заправка резцов и установка их суппорте производится с таким расчетом, чтобы можно было производить одним резцом несколько переходов, без лишних перестановок.

достигается еще за счет увеличения скорости резания. Например, дышловые валки после электронаварки обтачивались до 36 метров в минуту, а тов. Басов точит со скоростью 47 метров, а некоторые детали — до 80 метров в минуту. Для этого в большинстве случаев применяются резцы с победитовой наваркой.

Загруженность станка т. Басова до стахановских методов работы составляла 55,6 проц., а в настоящее время — 91,1 проц.

✓ ОБА СТАНКА ЗАГРУЖЕНЫ ПОЛНОСТЬЮ

В чем секрет моей высокой производительности труда?

Я работаю на двух зуборезных станках № 65 — фирмы «Пауэр», № 67 — фирмы «Нилес».

До стахановского метода работы мной станки и использовались не полностью, у меня неправильно была организована работа. Теперь же я с помощью станка эксплуатирую полностью так же, как и первый.

Раньше я приступал к работе с предварительной подготовки, не приходилось тратить много времени на получение материалов, просмотр чертежей. Теперь же я у работу провожу заблаговременно.

Раньше я не был обеспечен режущим инструментом — фрезерами. Теперь этими инструментами я обеспечен, это дает мне возможность беспрерывно работать на станках.

До стахановского метода работы фрезерным отделом все пользовались одним гаечным ключом. Если надобность ключа, приходилось бегать и разыскивать его по всему цеху. Теперь я имею полный набор необходимых инструментов.

Раньше, если у станка случался какой-либо неполадка, то тебе работать не мешало, то работаешь до конца, пока это не будет окончательно препятствовать в работе. Теперь же, как только что-нибудь заглохнет, я сразу же сообщаю слесарю, который на ходу ликвидирует этот недостаток.

Эти мероприятия я считаю самыми главными в повышении производительности труда. Раньше я зарабатывал 350 руб. в месяц, теперь мой заработок увеличился до 750 рублей.

Фрезеровщик ГРОШЕВ.

КРИВОНОСОВЕЦ ОКУНЕВСКИЙ

Как только стало развешиваться стахановское движение, машинист Окуневский стал принимать меры к повышению нормы выработки и ускорения движения грузов по площадке завода.

Принимая смену, тов. Окуневский тщательно проверяет все части паровоза, не доверяя только утверждениям других. Каждый болтик, клин, гаечка проверяется для того, чтобы ни одна деталь не подвела во время работы.

В начале смены проводится смазка всех движущихся частей машины, при чем Окуневский лично контролирует смазку, произведенную помощником, проверяет наличие на тендере топлива и воды.

При прицепке к порожнему составу (для отправления на дробилку) т. Окуневский сам проверяет действие автоматических тормозов в поезде. Чтобы после погрузки руды не было никаких недоразумений, он проходит вдоль поезда, проверяет величину выхода штоков тормозных цилиндров, силу нажатия тормозных клапдов на баздажи.

После отправления давление пара в котле держится предельным, так как в таких условиях паровоз лучше везет и достигается большая экономия.

Лаврентий Антонович при ведении поезда не отвлекается посторонними делами, а следит за ходом паровоза, наблюдает за сигналами. Если паровоз начал буксовать, то сейчас же принимаются меры к прекращению буксования — или с помощью песка, или путем уменьшения наполнения паром цилиндров машины. Так как буксование прекращается во время, то поезд не теряет хода.

Благодаря хорошему наблюдению за ходом поезда паровоз № 3158 принимал на станции Ежовка 19 хопперов вместо установленной нормы. Один раз в сутки паровоз ставится под набор топлива. Машинист Окуневский и здесь не сидит без дела. За 2 часа стоянки он успевает проделать: небольшой ремонт паровоза, уплотнить крейцкопфные вкладыши, сменить тормозные колодки, подтянуть тормоз. Поэтому паровоз от промывки до промывки (25 дней) не заходит в депо.

На завозке известняка для домен со станции Флюсовая до РМС установлена весовая норма в 6 хопперов по 60 тонн известняка и время следования по этому перегону — 35 минут. Тов. Окуневский, как правило, возит на своем паровозе не 6, а 7 хопперов за 29 — 30 минут.

Как показатель добросовестного отношения к делу можно привести случай, бывший в сентябре прошлого года: на перегоне при следовании с поездом, в топке провалилась колосниковая плита. Из-за поступления холодного воздуха в топку давление пара в котле начало падать и упало с 14 до 12 атмосфер. Тов. Окуневский остановил поезд, приказал помощнику и кочегару огонь топку свалить наперед, а сам полез в топку и установил колосниковую плиту на место. Помощник и кочегар развели жар по всей площади и подняли пар до предельного давления. Все это заняло 20 минут. Спасен был паровоз, восстановлена нормальная работа.

Благодаря такому честному отношению к труду, выработка машиниста Окуневского за ноябрь составила 186 проц., за декабрь — 187 процентов.

ГЛАВНОЕ — ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОЧЕГО МЕСТА

Борис Федорович Купленский приехал в Магнитогорск 1 июля 1934 года. Его приезд совпал с моментом замечательной победы Магнитострой — горячим опробованием стана «100». Здесь он начал работать вальцовщиком на 3-й клети. Купленский быстро освоил технику и был переведен на 7-ю клеть, более сложную по постройке. Он продолжал освоение техники, сдал технический экзамен на «хорошо» и затем был переведен на 8-ю клеть вальцовщиком-проводником.

В чем заключается стахановский метод работы Купленского?

В организации и подготовке рабочего места (подготавливает заблаговременно проводки, линейки, болты, клинья).

Заблаговременно сообщает о смене калибра. Тов. Купленский до полной остановки клети выбирает клинья, отвертывает болты и передвигает кантователь. Благодаря этому, вместо 10 минут на смену калибра тратится 4-7 минут.

Настройку проводок и линейек производит так, что во время работы стана не бывает задержек.

Работая стахановскими методами, тов. Купленский добился увеличения производительности труда и повышения своей заработной платы с 450 руб. до 1200 рублей в месяц.

Даем 6,54 тонны с квадратного метра

ПИНКИН — Сталевщик печи № 3

При проработке итогов стахановской двенадцатилетней задачи стахановской декады я, от имени коллектива нашей печи, перед лицом всей бригады дал обещание, что за стахановскую декаду мы дадим не менее 25 плавов и что в соревновании с печью № 8, за выплавку в феврале 12 тысяч тонн стали, мы займем первое место.

Свое обещание мы выполним.

За 11 дней мы выплавляли 4718 тонн. За 12 дней мы дали 29 плавов или по две с половиной плавки в сутки. За 11 дней мы имеем с ем с квадратного метра 6,54 тонны. У нас уже выплавлено на 530 тонн больше, чем по печи № 8.

В январе я выполнил норму на 126 проц., а за 12 дней февраля я имею выполнение 140 проц. и буду добиваться еще лучших показателей. Хорошей работы печи мы добиваемся тщательным уходом за ней. Заправку мы делаем за полчаса, что ускоряет ход процесса плавки. При подходе шихты я узнаю содержание кремния в чугуне и тогда я знаю сколько нужно дать железа и известняка.

Из-за отсутствия магнетита наша печь оказалась в плохом состоянии. У нее подмыты передняя и задняя стена. И если в ближайшие дни не заправим печь, то она остановится.

Н. КОН.

Заблудились в трех соснах

В 1935 году инженер Попов, совместно с инженерами Подольным и Носовым и начальником транспортной секции Можеевым сделал 4 варианта железнодорожных путей восточной магистрали. По расчетам этой группы, каждый проект сулил большую экономию нашему комбинату. За четыре варианта эта компания получила до 45 тысяч руб. премии.

Восточная магистраль должна была быть сдана в эксплуатацию 15 августа 1935 года. Все сроки давно прошли, а магистрали до сего времени нет.

Дело в том, что начальник транспортного сектора заводу управления т. Павлов собрался приехать в управление железнодорожного транспорта для согласования проекта примыкания восточной магистрали на посту Ай-Дарлы только 28 января 1936 года.

Предъявленная схема такова, что все значение двухпутней магист-

рали пошло на смазку. Правый путь этой магистрали пересекает перегон: Сортировочная — 5-й пост и Сортировочная — Ай-Дарлы, а левый путь вливается в перегон Сортировочная — 5-й пост.

Если сделать согласно схеме, примыкание пути на перегоне Ай-Дарлы, то необходимо будет открыть самостоятельную станцию Ай-Дарлы. Кроме того, потребуется установить специальную сигнализацию, что даст большие расходы, так как установка железной сигнализации будет недостаточна. Правый путь восточной магистрали до поста Ай-Дарлы будет однопутным, по этому пути должны отправляться поезда на Сортировочную, 1-й пост, 5-й пост и пост Ай-Дарлы.

Когда отправляется поезд с Сортировочной на 5-й пост, или на Ай-Дарлы, то в это время нельзя отправлять поезда на 1-й пост. Наоборот, если принимают поезда с 5-го поста или поста Ай-Дарлы, — то

нельзя отправлять поезда по Восточной магистрали со станции Сортировочная.

Все это было вложено начальнику транспортного сектора Павлову, который только развел руками.

Технический отдел предложил уложить третий путь от поста Ай-Дарлы до ст. Сортировочная (расстояние здесь 700 метров). Однако, Павлов заявил, что нет рельсов и что третий путь не лез в я закончить раньше октября, да и незачем строить третий путь, раз эта магистраль временная. Технический отдел настаивал, что магистраль должна быть постоянной, но Павлов заявил, что, все равно, третий путь строиться не будет.

Тов. Павлов доказывает, что нет рельсов и стрелок. Он очевидно забывает, что у нас имеется ряд ненужных тупиков, как например Соцгород, песчаный, карьер, откуда свободно можно взять тупики и через несколько дней все сделать.

Н. КОН.