

集体减低产品成本的 斯達漢諾夫計劃

弗·依·契 斯 林 科
墨·戴·波 包 維 欽 科 著
勒·詩·阿 脫 塞 爾 羅 德
葛 辛 譯

十月出版社 印行

集體減低產品成本 的斯達漢諾夫計劃

弗·依·契 斯 林 科

墨·弗·波 包 維 欽 科 著

勒·詩·阿 克 塞 爾 羅 德

十月出版社

В. И. ТЕСЛЕНКО, М. В. ПОПОВИЧЕНКО
и Л. С. АКСЕЛЬРОД

КОЛЛЕКТИВНЫЙ СТАХАНОВСКИЙ ПЛАН
СНИЖЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ
НА КАЖДОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ
ОПЕРАЦИИ

(Опыт колесопрокатного цеха Нижне-Днепровского
трубопрокатного завода им. К. Либкнехта)

1952

版權所有

十月出版社出版

社址：北京東單區史家胡同官學大院

北京公益印刷廠印刷

1953年9月初版 5000冊

書號新1 32開 121定價頁

定價 4200元

簡 介

在本書中指出了下德涅泊羅夫斯克省李勃克涅赫脫軋管廠車輪軋軋車間全體員工爲掌握設備的能量並改進無縫軋製車輪生產工藝技術而作的鬥爭。

本書在闡明那些在一九五〇年——一九五一年中藉以急速地提高車間質量指標的措施。特別予以注意的，是個人節約帳戶底實行，以及爭取每一生產操作集體減低成本。的斯達漢諾夫計劃而組織的社會主義競賽。

因爲所述先進的操作經驗對其它工業部門底工作人員不感興趣，本書指定爲冶金企業底工程技術工作人員、計劃工作者、經濟學者和工人所用。

工程師阿·耶·列文，工程師依·伊·蘇羅伏夫

目次

簡介

導言

無縫輾製車輪生產的工藝技術

工藝技術過程底完善化和車輪成路質量底改進

個人的節約帳戶

從個人的節約帳戶到集體減低成本

的斯達漢諾夫計劃

附錄

(一)

(二)

(三)

(四)

(五)

八〇

八一

八二

八三

八四

六

一二

一七

三六

五二

導 言

有系統減低產品成本，是社會主義經濟的規律。布爾什維克黨，蘇維埃政府，斯大林同志號召着爲節約國家資金，爲減低產品成本而鬥爭。

斯大林同志早在一九二七年就指出了：『我們工業所應遵行的基本方針，所應確定其一切今後步驟的基本方針，就是有系統減低工業產品成本的方針……』（斯大林全集，俄文版，第九卷，第一九三頁）。

我國的工業在執行斯大林同志底指示時，對減低產品成本獲得了很多的成就，這便保證了資金的積累，用於擴大社會主義的再生產，有系統地改善勞動者底物質福利並提高其文化水平，用於增強我們國家底實力。

忙於和平的建設性勞動的蘇聯人，在列寧——斯大林黨領導之下，極爲熱情奮發地爭取完成與提前完成各種國家計劃，爭取不僅有系統地改善工作的數量指標，而且也改善工作的質量指標。

圖「莫斯科「海燕」製鞋廠斯達漢諾夫工作者，對每一生產操作發起減低產品成本競賽的瑪麗亞·列茨成科和葛烈高里·摩漢諾夫底創舉，就是生產先進者創造主動性類的表現。這個運動在迅速地普及到全國各種國民經濟部門之前，就變成了真正的全民運動。

「莫斯科人底創舉，也在李勃克涅赫脫工廠底車輪輞車間底全體員工間獲得了熱烈的支持。

車輪輞車間是在第二個斯大林五年計劃時期內，於一九三五年建立的，這個計劃曾作為完成蘇聯全部國民經濟技術改造的五年計劃而列入我們國家發展的歷史之中。

靠着黨與政府底關懷，為德國法西斯佔領者所破壞的南方冶金業，便從廢墟中扶植了起來。其中有許多的企業且在新的技術基礎上，於短期內恢復了車輪輞車間。

為掌握和超過設備中的能量，調整和完善無縫輞製車輪的生產工藝技術，開始

了頑強的鬥爭；開始了提高勞動生產率和改善產品質量的鬥爭。

就在工廠開工以後的初期起，於全廠員工之中展開了社會主義競賽。

斯大林同志教導說，社會主義競賽——這就是「……在千百萬勞動大眾最高限度的積極性基礎上社會主義建設的共產主義方法」（斯大林全集，俄文版，第十二卷，第一〇九頁）。

社會主義競賽一年年完善化起來了，變成了愈益富有羣衆性的運動，使它底形式有了改變。

車間全體的員工都捲入了爭取更好運用流動資金，爭取生產優質產品，爭取快速的作法，爭取綜合的節約，爭取對每一操作減低成本的競賽。

在個人減低成本的小組計劃底基礎上，擬訂了並實行了每一種生產操作集體減低產品成本的斯達漢諾夫計劃，使有可能綜合地運用生產的潛力。

在戰後諸年間，車間中成長了卓越的斯達漢諾夫工作者的幹部——生產革新

家。

軋鋼工人莫吉拉，德利巴奇，壓鍛機司機奧拉奇，高羅德尼基，列斯尼成科，加熱爐鍛接工人奧連尼克，鑄塊切削工人年維羅夫斯基，華西連夫等等，都享有功勳的光榮。

優秀斯達漢諾夫工作者底經驗，均為其餘的工人所學習，並在他們之間得到廣大的普及。

車間底勞動組織室曾研究了鑄塊切削工人中優秀的斯達漢諾夫工作者年維羅夫斯基、菲利奇金與緬特維傑夫底操作法。由於在斯達漢諾夫學校中把他們的操作法教給了所有的工人，鑄塊切削機上完成的定額就提高了百分之二十。與此同時所實行的組織技術措施，促進了勞動生產率底繼續提高，由此便超額完成了新的、更為累加的產量定額。

照着榮膺斯大林獎金者，工程師郭瓦寥夫底方法，研究並總結了第一壓鍛機先進司機巴朗諾夫，奧拉奇，薩洛與克拉夫欽科底操作法。

這種研究指出：司機巴朗諾夫和奧拉奇由於採用更為合理的操作法，對操作的

完成耗費最少的時間。

例如巴朗諾夫在一·〇六秒鐘內把製備品鑽孔，同時奧拉奇却在一·九秒鐘內完成同一的操作，而薩洛——則爲一·六三秒鐘。在其他的司機們於淬火床轉動完全停止之後開始裝上製備品之時，巴朗諾夫則尚在淬火床停止之前就利用鉗子按上製備品，故獲得贏取的時間愈多。

司機奧拉奇對於補好窟窿的操作，做得比大家都好。他對這件操作比其他人們少費〇·三秒鐘。這是靠着奧拉奇對補好窟窿造出必要的緊壓而達到的。由於研究的結果，製定了總結優秀斯達漢諾夫工作者先進勞動方法的詳細指示圖表。

也同樣研究了其它壓鍛機與軋軋機上底各種先進操作法。

通過斯達漢諾夫學校來普及先進的勞動方法，保證了鋼材壓製班底勞動生產率提高了百分之十。

在車間中廣大地普及勞動先進方法之同時，又不斷改善了勞動的條件並完善了生產與工藝技術過程。

在戰後諸年間，工廠各科室與車間中的工程技術工作人員（技術的，主任機師，主任力能專家）與德涅泊彼特羅夫斯克的製管研究所及其它科學研究所底斯達漢諾夫工作者、發明家和科學工作人員協力之下，在生產上運用了許多具有很大意義的組織與技術措施。

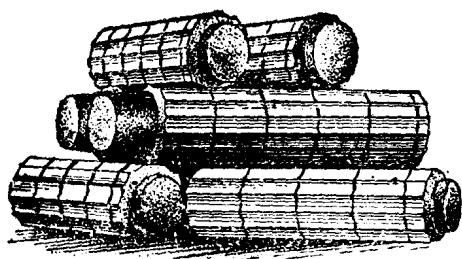
本書是用以說明車間集體為改善技術經濟指標而鬥爭的經驗，說明組織爭取材料節約，爭取每一生產操作減低產品成本的社會主義競賽底經驗。

無縫軋製車輪生產的工藝技術

無縫軋製車輪生產的工藝技術過程，是由下列基本的操作所構成。

（1）把鑄塊切削成勻整的製備品。把切斷的鑄塊分切成各種製備品，製備品底上秤，檢查和除去表層的缺陷，依重量而把製備品分類並把這些製備品排列在墊板上。

（2）製備品底加熱。



第一圖 在鑄塊切削機上切削成的鑄塊

- (3) 車輪底模壓、軋輿、淬火和回火。
- (4) 車輪成品底檢查、試驗與驗收。

一、把鑄塊切削成勻整的製備品

把從馬丁爐車間領到的重三·七噸的十二角鑄塊，放到多柱架的鑄床上去加以切削，並在切削中保持鑄塊底軸柄直徑長一六〇—一八〇公厘（見第一圖）。

把切削過的鑄塊送至臥式水壓機上，在那裏壓碎為個別製備品。在剪切時用加入楔形物的方法把軸柄切去。

二、製備品底加熱

製備品經過檢查與按重量分類之後，便放在墊板之上並以橋式電動起重機送至水力推動的持續加熱爐底台

口。他們把製備品送入爐中，在一〇〇〇——一一〇〇度的溫度中加熱。

用地上的裝填機把加熱過的製備品移轉到分隔的爐灶中，在那裏使製備品整個切面溫度平均，達到模壓所需的溫度，或即達到一千二百二十至一千二百四十度。

車間底熱處理室須有下列的設備：三列式持續加熱爐，四個裝填口與三個裝填口的分隔烘烤的爐灶，並持有相應的機械與檢查器及測量器。

三、車輪底模壓、軋軋、淬火和回火

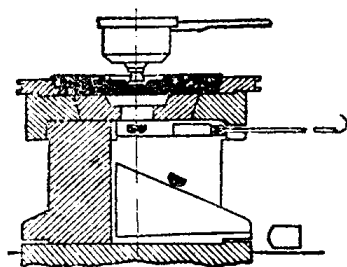
壓鍛軋軋室裝備了蒸汽水壓機，軋軋機與淬火床。

壓鍛機、軋軋機與淬火床底使用，是由兩座橋式電動起重機，三座旋轉的電動起重機與一架自行車式的起重機來進行的。

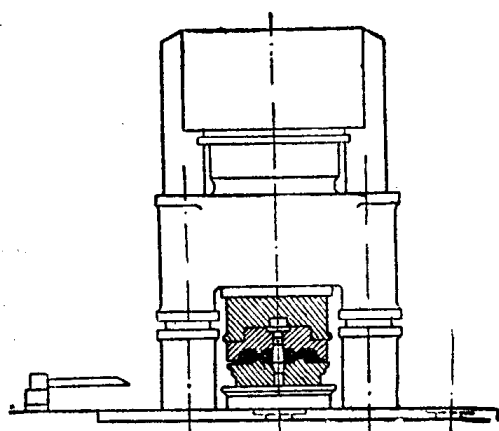
車輪的製造係從一種加熱的狀態中完成的。

在分隔的爐灶中加熱至一千二百二十至一千二百四十度的製備品，由裝填機送至壓鍛機，製備品便在那裏壓成薄片，然後縫補窟窿（第二圖）。

用裝有自動鉗的旋轉起重機，把壓成的薄片再放到壓鍛機上，在那裏便在形成口徑的模壓機上加以模壓，壓成車輪的粗坯（第三圖）。
用旋轉起重機把車輪的製備品送至碾軋機上軋成圓盤與帶狀物，並壓出輪緣（第四圖）。

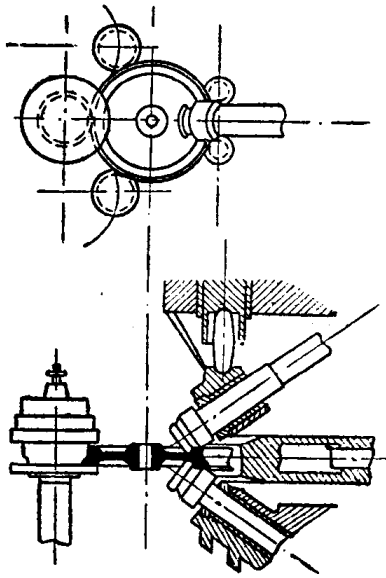


第二圖 在壓軋機上軋軋的軋床上縫補窟窿

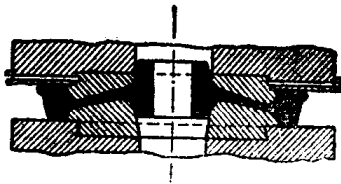


第三圖 在一定口徑的模壓機上壓成車輪的粗坯

用旋轉起重機將軋軋車輪送至最後一個壓鍛機，在那裏使在形成口徑的模壓機上把圓盤弄成彎曲，形成輪軋底口徑而使車輪烙印（第五圖）。車輪即從這裏送至烘桌，在那裏藉着灑潑的水（水的溫度為二十五至四十度），使軋軋的圓輪進行強煨。



第四圖 車輪底軋壓



第五圖 在形成口徑的模壓機上彎曲圓盤並形成輪軋的口徑

輪軋淬火的時間是依照鋼底化學分析而規定的。車輪底淬火操作曾加以自動化並裝有規定車輪淬火的水壓力與水消耗量，溫度與時間的儀器。



第六圖 陳列檢查的車輪

用電動橋式起重機把淬火了的車輪放入未加熱的貯水中，在那裏靠着車轂和輪輞中的餘溫，使溫度調整至六百至六百二十度。由於這樣，使淬火了的輪輞層自動進行回火。

在貯水中逐漸冷到四百五十度之後，把車輪取出繼續在空氣中冷化。

四、車輪成品底檢查、

試驗與驗收

冷到五十度的車輪，浮在水面上向上鋪開內部表層，並加以檢查，計算號數，消除缺陷。在此之後，車輪

把外部的表層翻轉過來，以便作最後的驗收（第六圖）。

隨着靜力與動力負荷的檢查試驗獲得滿意結果，車輪才被烙上商標運往消費者。

工藝技術過程底完善化和車輪成品質量底改進

爲了消滅裂開的廢品，改善車輪的質量，提高壓鍛與軋軋設備底生產率，烘爐能量底合理運用，實行了許多旨在完善工藝技術過程的措施。

（一）在研究車輪上出現縱的裂痕的原因基礎上，改變了製成車輪鑄塊的工藝技術，使消滅縱線裂痕的廢品，減少廢料而增加壓鍛軋軋設備底生產率。

（二）從一種通用的，使其採用可保證減少金屬廢料（靠着縮減鑄塊頭部與尾部的金屬耗損所獲致），以及提高鑄塊切削部分生產率的鑄塊，以代替過去對各種大小的車輪（九百五十與一千零五十公厘）作用的兩種鑄塊。

（三）由於對車輪質量提出了更高的要求（按機械的性能而言），研究了並掌握了以持有高度炭精成分（以百分之〇·五五至〇·七〇的成分代替百分之〇·四