

Журналъ основанъ въ 1882 г. А. Н. Горчаковымъ, состоявшимъ Редакторомъ пожизненно до 1914 года.

Редакціонный Комитетъ: Предсѣдатель VIII-го Отдѣла и Отвѣтственный Редакторъ А. Н. Фроловъ, Кандидаты по Предсѣдатель: В. Н. Бѣляевъ и М. В. Гололобовъ, Непремѣнные Члены VIII Отдѣла: Н. К. Антошинъ, В. И. Бахтеревъ, Р. К. Бенчиковскій, А. И. Вознесенскій, М. Н. Гротенъ, А. Н. Ефремовъ, Л. В. Звѣревъ, Д. Ю. Карѣевъ, В. К. Кетрицъ, Л. М. Лангада, Ю. И. Лебедевъ, А. И. Мюнцеръ, В. А. Нагродскій, П. П. Риццини, Н. А. Сытенко, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенновъ, С. А. Штольцманъ, С. А. Щепотьевъ, Ю. Н. Эрлихъ, В. В. Юргенсонъ, О. К. Ясевичъ и Секретарь Редакціи А. Н. Сигуновъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

А. Бобовскій. Организация работъ по большому ремонту паровозовъ въ паровозо-сборномъ цехѣ Оренбургскихъ главн. мастерскихъ Ташкен. ж. д. (Окончаніе)

Инж. В. Гросманъ. Къ вопросу о положеніи материальной службы казенныхъ жел. дор. (Продолженіе)

П. Риццини. Библиографія. Записная памятная карманная книжка помощника начальника участка тяги на 1915—1916 г.г. Изданіе Владикавказской ж. д. . 466

Объявленія.

Организация работъ по большому ремонту паровозовъ въ паровозо-сборномъ цехѣ Оренбургскихъ главн. мастерскихъ Ташкентской желѣзной дороги.

(Окончаніе.—См. „Желѣзнодорожное Дѣло“ с. г. №№ 41—42, стр. 440).

Независимо отъ указанныхъ графиковъ, сборнымъ цехомъ изучалось время, необходимое для исполненія той или другой операциі по сборкѣ паровоза, въ связи съ графиками прохожденія по цехамъ деталей. Такіе графики собственно слесарной работы составлялись тоже для важнѣйшихъ операций и путемъ этихъ графиковъ удалось установить рабочее время для исполненія всѣхъ работъ той или другой бригады, что дало возможность назначить число лицъ въ бригадѣ въ зависимости отъ заданной производительности. Дальнѣйшимъ развитіемъ этихъ графиковъ является составленіе специальныхъ графиковъ для каждой отдѣльной операциі, т.-е. разложеніе операциі на элементы, и установленіе нормального способа производства работы каждаго элемента, послѣ чего уже можно назначить наименьшее время для производства данной работы.

Сложивъ всѣ графики слесарной работы по днямъ простоя паровоза, мы составимъ сводный графикъ работъ сборнаго цеха на каждомъ паровозѣ по отдѣльнымъ днямъ. Такой графикъ (№ III, стр. 456) является, такъ сказать, схемой работъ сборнаго цеха и можетъ служить для цѣлей сравненія, если въ будущемъ будутъ измѣнены сроки и порядки производства работъ по ремонту паровозовъ.

Для ремонта тендеровъ и котловъ тоже были составлены особые графики.

На графикахъ специально слесарныхъ работъ указано число лицъ, занятыхъ одновременно той или другой операцией, и число вспомогательныхъ рабочихъ. Число лицъ отмѣчено цифрой противъ значка продолжительности работъ (графики №№ IV и V, стр. 457 и 458).

Изученіе графиковъ ремонтныхъ работъ даетъ возможность придти къ заключенію, что для ускоренія, улучшенія и удешевленія ремонта необходимо теперь же озаботиться введеніемъ въ мастерскихъ предѣльныхъ калибровъ для кулиснаго движенія, различныхъ шаблоновъ и приборовъ для повѣрокъ установокъ и размѣтокъ улучшенія способовъ отливки и пересмотра моделей, для достиженія минимальной послѣдующей механической обработки, установленія нормальныхъ способовъ производства той или другой работы съ точнымъ слѣдованіемъ установленнымъ нормамъ и другихъ улучшеній технической стороны, безъ чего уже замѣтнаго ускоренія въ простояхъ едва ли можно достигнуть.

Наборъ предѣльныхъ калибровъ для кулиснаго движенія очень сложенъ, но затрата на его приобрѣ-

теніе должна окупиться какъ значительнымъ удешевленіемъ работъ по сборкѣ, такъ и значительнымъ ускореніемъ и улучшеніемъ ремонта. Кромѣ калибровъ для кулисныхъ валковъ, необходимо было бы завести точные калибры развертокъ съ предѣльными скобками для обточки болтовъ подъ отверстія для закрѣпленія цилиндровъ, буксовыхъ лицъ, котла и т. п. Отъ этого работа значительно выиграла бы какъ во времени, такъ и точности исполненія. Здѣсь нѣтъ возможности указать всѣ необходимыя измѣненія въ дѣлѣ большого ремонта паровозовъ въ разсматриваемыхъ мастерскихъ, но хотѣлось бы отмѣтить, что прежде, чѣмъ приступить къ назначенію наименьшихъ временъ исполненія всѣхъ работъ, необходимо общій распорядокъ улучшить, такъ какъ одно это улучшеніе распорядка дастъ значительную экономію въ простояхъ паровоза и въ деньгахъ, затрачиваемыхъ на ремонтъ. Когда будетъ приведено въ порядокъ все, что замѣчено, тогда надо будетъ приступать къ выясненію нормальныхъ способовъ производства всѣхъ операций и установить таблицу наименьшихъ временъ, каковая должна лечь въ основаніе всѣхъ денежныхъ расчетовъ съ мастеровыми.

Вообще примѣненіе шаблоновъ, калибровъ, нормальныхъ способовъ повѣрокъ для всѣхъ постоянныхъ размѣровъ чрезвычайно цѣлесообразно: въ разсматриваемыхъ мастерскихъ были заведены шаблоны-кондукторы для опредѣленія разстояній между центрами паровозныхъ осей, шаблоны для опредѣленія центровъ отверстій въ дышловыхъ подшипникахъ сцѣпныхъ дышль, шаблоны для опредѣленія правильности положенія переводныхъ валовъ и прочіе. Какъ результатъ введенія шаблоновъ, получилось не только замѣтное ускореніе, но и значительное улучшеніе качества ремонта.

Мастеровые часто исполняютъ ремонтъ не вполне удовлетворительно и слишкомъ долго потому, что, будучи предоставлены самимъ себѣ, не знаютъ, какъ выполнить работу хорошо, точно и скоро; если же имъ указать на способъ точной работы и дать имъ возможность сдѣлать точно и хорошо, то они очень охотно стараются выполнить работу тщательно и скоро, и среди нихъ развивается особое профессиональное самолюбіе.

Введеніе всякаго рода калибровъ, шаблоновъ, приборовъ для повѣрокъ и установокъ имѣетъ косвенное, психологическое, довольно значительное влія-