

Gwiazdkami, obok porządkowych liczb artykułów, oznaczone są publikacje, znajdujące się w Bibliotece Instytutu Naukowo-Badawczego Kolejnictwa.

RUCH KOLEJOWY

1* 656.224:331.87 1.52

Koczniew F. P.: **Organizacja przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym**. „Organizacja pasażerskich pierwozok na żelaznodrożnym transporcie”. Moskwa, 1950, Transzeldorizdat; D, A5, 332 str., 166 rys., 26 tabl., 1 poz. bibl.

Zarys historyczny rozwoju kolei i przewozów pasażerskich w Rosji. Urządzenia kolejowe umożliwiające wykonanie przewozów pasażerskich: stacje osobowe, dworce, tabor pasażerski. Planowanie przewozów pasażerskich. Rozkład jazdy i drużyna pociągowa. Organizacja pracy stacji i dworców kolejowych obsługujących ruch pasażerski, organizacja pracy manewrowej z uwzględnieniem przodujących metod pracy. Warunki przewozów pasażerów i bagażu: taryfy, wykazy odległości, dokumenty przejazdowe, kontrola na stacjach i w pociągach. Statystyka przewozu osób i bagażu.

2* 656.2.052.44:656.212.5(47) 1.52

Łazarian W.: **Wkład I. Archipowa i W. Łuczkowa do nauki o transporcie**. „Wkład I. Archipowa i W. Łuczkowa w transportnu nauku”. Gudok, r. 32, Nr 48, luty 52, s. 3; 62×42 cm, 0,5 str.

Wykorzystanie siły dynamicznej podłużnej przy zmianie szybkości jazdy z 12 km/godz. na 3 km/godz. na torze wyciągowym w celu zastosowania kilkakrotnych (3 do 4) odrzutów grup wagonów za jednym rozpadem składu manewrowego. Techniczne warunki stosowania systemu potokowego rozrządzania wagonów (szybkość rozchodzenia się fali rozprężen, wielkość siły ściskającej i rozciągającej, pochylenie torowiska, szybkość toczenia się odpręgów). Osiągnięcia i zapowiedz prac naukowych Dniepropietrowskiego Instytutu Inżynierów Transportu. Metoda nowa, dająca możność podwojenia pracy wyciągów manewrowych oraz uniknięcia budowy małych górkek rozrządowych.

3* 656.222.3:656.224 1.52

Chmięlewski J.: **Obliczenia oszczędniejszego obrotu składów pociągów osobowych**. Prz. kolej., r. 1, Nr 3, marz. 49, s. 71; A4, 7 str., 4 tabl., 3 wyk.

Dla uzyskania oszczędności w ilości składów, jaka jest potrzebna dla zabezpieczenia ruchu pasażerskiego rejonu stacji o silniejszym ruchu, konieczne jest, poza innymi środkami zapobiegawczymi, stworzenie „składu typowego”, który mógłby kursować na odcinkach linii zbiegających się w rejonie badanej stacji. Sposób obliczenia wielkości „składu typowego” oraz sposób jego wykorzystania w ruchu.

4* 331.876.3:658.542:625.172:656.222.3 1.52

C. E. W.: **Metody inżynierów F. Kowalowa i F. Mamiedowa a usprawnienie transportu kolejowego**. Prz. komunik., Nr 6/7, lip. 51, s. 245; A4, 8 str., 2 tabl., 2 poz. bibl.

Metoda inż. Kowalowa (usprawnienie poszczególnych etapów pracy), jej powstanie, istota i zastosowanie w kolejnictwie ZSRR w ogóle, a w szczególności w służbie drogowej, w służbie mechanicznej i w służbie ruchu oraz osiągnięte wyniki. Metoda inż. Rybakowa nowego systemu podsypywania torów i metoda Niefiedowa przedłużania służby nawierzchni kolejowej. Metoda inż. Mamiedowa: określanie najkorzystniejszej kolejności podstawiania i zabierania wagonów z miejsc ładunkowych, jej istota i wyniki. Możliwość i porządek przeszczepiania powyższych metod na grunt polski.

5* 656.212.3 1.52

Potthoff G.: **Ilość torów w grupie przyjazdowej**. „Die Gleiszahl in Hauptgleisgruppen”. Verkehr (Berlin), r. 5, Nr 10, 1951, s. 309; A4, 3 str., 3 rys., 13 poz. bibl.

Obliczenie ilości torów w grupie na podstawie analizy prawdopodobnego czasu oczekiwania pociągu przed semaforem w przypadku zajęcia wszystkich torów na stacji. Właściwą ocenę otrzymuje się przez badanie prawdopodobieństwa zmiennej przeciętnego czasu oczekiwania wszystkich pociągów badanego cyklu. Opracowanie interesujące; zwraca się jednak uwagę, że w obliczeniach są pewne błędy we wzorach liczbowych. Artykuł powinien zainteresować specjalistów projektowania stacji i węzłów.

EKONOMIKA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

6* 657.47:656.2 1.52

Orłow W. N., Czudow A. S.: **Obrachunek i analiza kosztów własnych przewozów kolejowych**. „Kalkulacja i analiz siebiestoičnosti żelaznodrożnych pierwozok”. Moskwa, 1949, Transzeldorizdat; D, A5, 278 str., 60 tabl.

Ustalenie pojęcia kosztów własnych produkcji w gospodarce socjalistycznej i różnicy w tym zakresie między gospodarką socjalistyczną a kapitalistyczną oraz określenie rodzajów tych kosztów w przedsiębiorstwach przemysłowych w ogóle, a kolejowych w szczególności. Zasady planowania wydatków eksploatacyjnych kolei, metody obrachunku i analizy kosztów własnych przewozów kolejowych i sposoby rozwiązywania różnych zagadnień, związanych z obrachunkiem tych kosztów. Szerog wskazówek, zastosowanie których może doprowadzić do obniżenia kosztów własnych przewozów kolejowych. Treść pracy ilustrują przykłady, wzięte z praktyki kolei ZSRR.

7* 338.933:656.2 1.52

Babeljan W.: **Wykorzystać rezerwy podwyższenia rentowności kolei żelaznych**. „Ispolzowat' rezerwy powyszenija rentabilnosti železnych dorog”. Wopr. Ekon., r. 3, Nr 11, list. 50, s. 14; B5, 10 str., 3 poz. bibl.

Przytoczenie danych, o jaki % podwyższają się dochody lub zniżają się koszty własne przy polepszeniu wskaźników wykorzystania taboru. Dalszymi rezerwami rentowności kolei są: walka ze zbyt dalekimi, krótkimi i innymi nieracjonalnymi przewozami, zmniejszenie strat wynikających z odpowiedzialności kolei, z płacenia kar umownych i nieuzasadnionych godzin nadliczbowych przy równoczesnych postojach pracy, pogłębienie rozrachunku gospodarczego oraz prawidłowo zorganizowana gospodarka. Od jakości pracy w transporcie kolejowym zależy w określonym stopniu także wysokość wydatków we wszystkich pozostałych dziedzinach gospodarki narodowej.

8* 657.471.2:656.2,1953“(438) 1.52

Meller-Jastrzębska W.: **Zagadnienie nowych stawek kosztów ogólnych na 1953 rok**. Prz. kolej., r. 4, Nr 6, czerw. 52, s. 210; A4, 6,5 str., 1 tabl.

Przebieg tworzenia się pojęć kosztów ogólnych w okresie powojennym i konkretne wnioski, zmierzające do ustalenia tych kosztów dla robót kolejowych. Propozycja wprowadzenia obliczania kosztów ogólnych do kosztów robocizny bezpośredniej łącznie z kosztami pracy sprzętu zmechanizowanego w zamian przyjętej obecnie bazy odniesienia kosztów ogólnych robót budowlano-montażowych: 1) do robocizny bezpośredniej oraz 2) do materiałów bezpośrednich (łącznie ze sprzętem zmechanizowanym, transportem itp.).

Fior A.: **Zasady rachunku kosztów własnych na kolejach.** „Les principes du calcul des prix de revient dans les chemins de fer“. Bull. Un. int. Chem.-de-Fer, r. 22, Nr 11, list. 49, s. 322; 27×21 cm, 16,5 str., 10 tabl., 6 poz. bibl.

Streszczony opis metod obliczeń kosztów własnych wprowadzonych po pierwszej wojnie światowej na kolejach USA i kolejach niemieckich. Szczegółowy opis metody obrachunku kosztów własnych stosowanej na kolejach francuskich, pozwalający na obliczenie kosztów własnych 14 kategorii pociągów z dalszym podziałem tych kategorii wg rodzaju trakcji i poszczególnych kategorii przewozów oraz na obliczenie kosztów oddzielnych transportów. Opis wyników prac komisji wyłonionej przez Międzynar. Zw. Kolejarzy dla zunifikowania metod obliczeń kosztów własnych przewozów kolejowych i opis zapoczątkowania przez Radę Ekonomiczno-Socjalną Narodów Zjednoczonych ujednostajnienia rachunkowości kolejowej.

10* 656.073.235 1.52

Międzynarodowe Biuro Kontenerów i Międzynarodowy Związek Kolei Żelaznych: **Kontenery w ruchu międzynarodowym.** „Les containers en trafic international“. Bull. Un. int. Chem.-de-Fer, r. 20, Nr 11, list. 49, s. 352; 27×21 cm, 7 str., 7 poz. bibl.

Określenie kontenerów. Zalety kontenerów i osiągnięte oszczędności. Klasyfikacja kontenerów pod względem własności, wielkości i rodzaju. Powstanie i zakres działalności Międzynarodowego Biura Kontenerów. Działalność Międzynarodowego Związku Kolejowego w zakresie przewozów w kontenerach. Warunki kursowania kontenerów w komunikacji międzynarodowej i sprawy wymagające jeszcze uregulowania w tej dziedzinie w zakresie prawnym, taryfowym, celnym i technicznym.

TRAKCJA PAROWA I MECHANIKA

11* 621.335-833.6 1.52

Bloss E. K.: **Rozwój lokomotyw dieslowskich i związana z tym problematyka.** „Diesel locomotive progress and some problems in entails“. Rlw. Age (N. York), tyg., t. 131, Nr 21, list. 51, s. 53; 30×22 cm, 3 str., 2 fot.

Zagadnienie nasuwające się w związku z przechodzeniem na trakcję dieslowską. Nie ma obecnie ani technicznych ani gospodarczych warunków dla rozwoju jeszcze większych jednostek. Występujące przy długodystansowej eksploatacji różnice klimatu powodują trudności: duże straty paliwa i smaru. Przede wszystkim powinny być brane pod uwagę standardowa budowa i przepisy bezpieczeństwa. Części łatwo używane się i wymienne powinny być bardziej ujednostajnione.

12 625.282:621.438 1.52

Amerykańska lokomotywa z turbiną gazową na pył węglowy. „The american coal burning gas turbine locomotive“. Engineering, stycz. 52, s. 18; 0,5 str.

Wyniki prób z turbiną gazową na pył węglowy są dodatnie. Wg sprawozdania za okres 1.6–31.10.51 maszyna przy jednym załadunku węglem funkcjonowała w ciągu 150 godz., przy tym przy nieprzerwanym ruchu w ciągu 43 godz. Kontrola dysz turbiny po dokonanej próbie nie wykazała osadu ani wyżarcia. Porównanie lokomotywy 4250 KM, zaopatrzonej w turbinę gazową, z lokomotywą Diesla tej samej mocy wykazało, że rozchód paliwa dla pierwszej lokomotywy jest mniejszy o 50%; przy mocy 700 KM rozchód paliwa jest jednaki dla obu typów, a przy niższej mocy lokomotywa Diesla jest bardziej oszczędna w zużyciu paliwa. Korzystność lokomotywy z turbiną wzrasta wraz ze wzrostem mocy powyżej 700 KM.

Niniejszy Przegląd Bibliograficzny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych z zakresu kolejnictwa. Pełna dokumentacja ukazuje się w postaci kart dokumentacyjnych, wydawanych przez Centralny Instytut Dokumentacji Naukowo-Technicznej (Warszawa, Al. Niepodległości 188). CIDNT przyjmuje prenumeratę kart dokumentacyjnych, która może obejmować zarówno całą dokumentację naukowo-techniczną, jak i oddzielne jej działy lub poszczególne zagadnienia i tematy. Cena karty dokumentacyjnej wynosi 10 groszy.

CIDNT wykonuje (za zwrotem kosztów) fotokopie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem bibliograficznym, jak i kartami dokumentacyjnymi.

Ard M. C.: **Łożyska kulkowe i rolkowe w nowoczesnym taborze.** „Ball and roller bearings in modern rolling stock“. Rlw. Gaz., t. 96, Nr 2, stycz. 52, s. 39; A4, 5,5 str., 5 fot., 15 rys.

Stwierdzenie wielkich postępów, jakie poczyniło w ciągu ostatnich 20 lat wyposażenie taboru kolejowego w łożyska o słabym tarcu. Omówienie korzyści, jakie dają łożyska rolkowe i zakres stosowania tego typu łożysk przy budowie lokomotyw i wagonów. Najgłówniejszą korzyścią jest znaczne obniżenie strat z powodu tarcia, co powoduje obniżenie zużycia paliwa. Większy wydatek na tę inwestycję amortyzuje się szybko dzięki dłuższemu użytkowaniu i możliwości lepszego dysponowania taborem. Uszkodzenia tych łożysk są bardzo rzadkie.

BUDOWNICTWO KOLEJOWE

14* 625.14:625.17(05) 1.52

Podręcznik techniczny kolejarza. **Tor i gospodarka drogową.** „Tiechnicheskij spravocznik železnodorożnika. Put' i putiewoje choziajstwo“. T. 5, Moskwa, 1951, Transzeldorizdat; D, B5, 595 str., 763 rys., 330 tabl., 107 poz. bibl.

Budowa i konserwacja torowiska, nawierzchni i urządzeń kolejowych. Metody obliczania wytrzymałości podtorza, mechanizacja robót drogowych; sposoby mierzenia okształceń toru i znajdowania ukrytych defektów szyn. Opisy warsztatów drogowych i nasycalni; sposoby walki ze śniegiem, piaskiem i powodziami. Podręcznik jest bardzo pożyteczny dla pracowników służby drogowej w celu pogłębienia wiadomości fachowych i rozwiązywania konkretnych problemów, jak i dla studiów w średnich i wyższych uczelniach technicznych.

15* 625.2.034 1.52

Levi R.: **Łatwe pomyłki i paradoksalne prawdy w odniesieniu do ruchu wężykowego.** „Erreurs faciles et vérités paradoxales relatives au lacet“. Rev. gen. Chem.-de-Fer, r. 70, grudz. 51, s. 733; A4, 12 str., 8 wykr.

Ogólne rozważania i główne cechy ruchu wężykowego pojazdów na torze. Nieuchronny charakter ruchów poprzecznych: forma tych ruchów, wpływ zamortyzowania. Niedogodność torów zbyt prosto prowadzących: tendencja do długotrwałego i potęgującego się wężykowania na torze bardzo prawidłowym, gdy ten ostatni następuje po odcinku odmiennym. Korzystny wpływ lekkiego przesunięcia toru w celu amortyzowania ruchu wężykowego. Zjawisko rezonansu.

16 625.143.48 1.52

Henrion E.: **Spawanie styków szyn.** „La soudure bout à bout des joints de rails“. Rev. Soudure (Bruxelles), Nr 4, 1951, s. 195; 10 str., 10 rys.

Szczegółowe omówienie urządzenia i wyposażenia posterunków spawalniczych oraz przebiegu pracy spawania styków szyn. Spawanie acetylenem jednocześnie przez dwóch spawaczy z umieszczeniem podkładki stalowej pod stopką szyny w miejscu styku. Szczególne warunki pracy z uwagi na wykonywanie jej na linii.

17* 625.151.2 (44) 1.52

Levi R., Martinet: **Rozjazdy na kolejach francuskich.** „Les appareils de voie de la SNCF“. Rev. gen. Chem.-de-Fer, r. 71, stycz. 52, s. 11; A4, 15 str., 31 rys., 6 tabl.

Ujednostajnienie typów rozjazdów na kolejach francuskich po ich upaństwowieniu. Dawniej było około 400 typów rozjazdów z 20-tu typów szyn. Obecnie jest tylko około 30 typów rozjazdów z 2-ch typów szyn. Duże ujednostajnienie części składowych, które mogą być użyte przy różnych skosach i różnych typach szyn. Szczegółowa charakterystyka nowych typów rozjazdów.