

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

RUCH KOLEJOWY

18* 656.222.3(47) 2.52

Zdrodowski A.: **Marszrutyzacja na kolejach ZSRR**. Transp. i Sped., r. 3, Nr 1, stycz. 52, s. 12; A4, 2,5 str., 6 poz. bibl.

Omówienie organizacji na kolejach ZSRR pociągów marszrutowych. Podział tych pociągów na wysyłkowe, formowane na stacjach naładunkowych i techniczne, formowane na stacjach technicznych, na pociągi zestawiane na jednej stacji lub na kilku stacjach sąsiednich (pociągi stopniowane) oraz na pociągi przeznaczone do jednej stacji lub do kilku sąsiednich (pociągi rozdrabniane). Efektywność marszrutyzacji wysyłkowej w zakresie przyspieszenia przewozu ładunków, lepszego wyzyskania taboru, zmniejszenia pracy manewrowej i obniżenia kosztów własnych przewozów.

19* 656.2.027.1 2.52

Dobrosielskij K.: **Najważniejsze zagadnienia poprawy przewozów pasażerskich**. „Ważniejsze wprosy ułuczszczenia pasażerskich pieriewozok.” Gudok, r. 32, Nr 44, luty 52, s. 3; 62×42 cm, 0,5 str.

Obecne szybkości pociągów pasażerskich w ZSRR są niedostateczne. Obowiązkiem drogowców jest wyczerpać wszystkie środki racjonalnego wykorzystania tysięcy kilometrów ciężkich szyn dla znacznego podwyższenia szybkości pociągów pasażerskich. Podwyższenie szybkości umożliwi sprostanie wzrostowi przewozów pasażerskich, skróci czas znajdowania się podróżnych w drodze, umożliwi bardziej wydadne wykorzystanie środków technicznych i taboru.

20* 656.212:331.87 2.52

Czyżewski S.: **Wprowadzenie technologicznego procesu pracy na stacji Tarnowskie Góry**. Prz. kolej., r. 4, Nr 2, luty 52, s. 49; A4, 2,5 str.

Wyniki wprowadzenia po raz pierwszy na stacji Tarnowskie Góry racjonalnego, opartego o bogate doświadczenia radzieckie, procesu technologicznego pracy stacji. Konieczność dalszego i co raz głębszego analizowania, ulepszania i walki o szybszy obrót wagonów i wyższy poziom pracy.

21* 656.222.3 2.52

Lau K.: **O celowości wyznaczania pociągów odcinkowych wzamian zbiorowych**. Prz. kolej., r. 4, Nr 2, luty 52, s. 52; A4, 1,5 str., 1 wykr.

Omówienie na podstawie radzieckiej książki Bernharda pt.: „Techniczieskije marszruty swierch plana formirowanija” kalkulacji najbardziej ekonomicznej dyspozycji wysyłania pociągów towarowych na niedalekie odległości.

Patrz także 28, 29.

EKONOMIKA TRANSPORTU KOLEJOWEGO.

22* 621.869.58:691 2.52

Kazarinow W. M., Lembierg A. F.: **O przyspieszenie wyładunku materiałów budowlanych przewożonych zsysem w wagonach niekrytych**. „Uskoriť rāzgruzku sypuczich stroitielnych matieriałow s żeleznodorożnych platform.” Mechaniz. trudoj. Rabot, r. 6, czerw. 52, s. 39; A4, 5 str., 6 rys., 1 tabl.

Koszt wyładunku wym. materiałów wynosi około 15% ogólnych kosztów budowy. Opis zaprojektowanych i wykonanych już prototypów doświadczalnych różnych urządzeń wyładunkowych dla materiałów budowlanych oraz parametry techniczno-ekonomiczne tych urządzeń. Wnioski końcowe: 1) konieczność ogólnego wprowadzenia 2—3 typów takich urządzeń o wydajności 200—300 t/godz. oraz dla większych składów 500—600 t/godz., 2) ustalenie jednego typu urządzenia wyładunkowego dla przytorowych składów wykopowych, 3) uwzględnienie w konstrukcji urządzeń albo

wyładunku w jednym punkcie, albo wzdłuż całego frontu pociągu.

23* 656.2.072.1:331.87(494) 2.52

Petitot P.: **Współczesna organizacja obsługi kolejowych kas biletowych w Szwajcarii**. „Organisation moderne des recettes voyageurs en Suisse.” Bull. Un. int. Chem.-de-Fer, r. 22, Nr 11, list. 49, s. 339; 27×21 cm, 9,5 str., 11 fot.

Organizacja wspólnych kas biletowych na kolejach szwajcarskich, obsługiwanych przez zespoły pracowników kasowych bez prowadzenia pomiędzy nimi czynności zdawczo-odbiorczych i bez specjalnej kontroli ich pracy. Dodatnie i ujemne strony tego systemu w specjalnych warunkach kolei szwajcarskich. Próby czynione w celu usunięcia stron ujemnych, opis wprowadzanych i projektowanych w tym celu przyrządów. Rozplanowanie i wewnętrzne urządzenie kas biletowych wg zasad naukowej organizacji pracy.

24* 656.23.031.4(485) 2.52

Sjöberg A.: **Koszty własne przewozów jako wskazówka wykorzystywana od 10 lat przy ustalaniu taryf na szwedzkich kolejach państwowych**. „Les coûts marginaux, instrument de direction utilisé depuis quarante ans pour la fixation des tarifs aux chemins de fer de l'Etat suédois.” Bull. Ass. int. Congr. Chem.-de-Fer (Bruxelles), t. 29, Nr 2, luty 52, s. 99; 24×18 cm, 26 str., 4 wykr., 6 tabl., 2 poz. bibl.

Zagadnienie roli kosztów własnych przewozów przy ustalaniu stawek taryfowych na szwedzkich kolejach państwowych. Szczegółowa klasyfikacja tych kosztów i zależność ich od różnych czynników eksploatacyjnych i przewozowych. Sposoby obliczania kosztów własnych i korzystania z nich przy ustalaniu stawek taryfowych. Przegląd etapów, przez które przechodziła na kolejach szwedzkich sprawa wykorzystywania kosztów własnych przy ustalaniu stawek taryfowych, poczynając od r. 1907.

25* 657.47:656.2(493) 2.52

Lemaire: **Koszty własne przewozów w Narodowym Towarzystwie Kolei Belgijskich**. „Les prix de revient généraux des transports à la S. N. C. B.” Bull. Un. int. Chem.-de-Fer, r. 21, Nr 1, stycz. 50, s. 18; 27×21 cm, 16,5 str., 1 rys., 6 tabl., 6 poz. bibl.

Koszty własne jako podstawa taryfikacji kolejowej. Trudności ustalania kosztów własnych w przedsiębiorstwie kolejowym. Koszty przewozów istniejących, koszty przewozów przybywających lub ubywających i koszty oddzielnych określonych transportów. Wyniki obliczeń: określenie dochodowości lub deficytowości poszczególnych kategorii przewozów, porównanie opłat taryfowych i kosztów własnych dla różnych odległości przewozu, porównanie kosztów określonych czynności na poszczególnych stacjach. Opis metody podziału kosztów na kategorie ruchu i przewozów. Wzory do obliczania poszczególnych rodzajów kosztów własnych przewozów kolejowych.

TRAKCJA PAROWA I MECHANIKA

26* 621.438:625.282 2.52

Niewiarowski K.: **Rozwój turbin gazowych w kolejnictwie**. Prz. kolej., r. 4, Nr 1, stycz. 52, s. 16; A4, 7,5 str., 13 rys., 10 poz. bibl.

Konstrukcja, sposoby działania i własności turbiny gazowej jako napędu lokomotywy. Lokomotywy gazoturbiniowe na paliwo płynne. Lokomotywy gazoturbiniowe z bezkorbową silnikowo-sprężarką. Lokomotywy gazoturbiniowe na pył węglowy. Najnowsze instalacje do zasilania turbiny pyłem węglowym. Porównanie ekonomiczności różnego rodzaju napędów lokomotyw.

27* 625.2.012.25 2.52

Turczyn S.: **O grzaniu się czopów osi wagonów**. Prz. kolej., r. 4, Nr 1, stycz. 52, s. 23; A4, 2 str., 1 tabl.

Omówienie wyników statystyki, dotyczącej grzania się czopów osi wagonów. Zestawienie w formie tablicy przyczyn tego zjawiska z jednoczesnym podaniem, jaka komórka służbowa może i powinna zapobiegać omawianym faktom grzania się czopów.

28* 625.28:658.514 2.52
Błaszczyk H.: **Wykresy dla dyspozytorów służby mechanicznej.** Prz. kolej., r. 4, Nr 1, stycz. 52, s. 25; A4, 7,5 str., 4 wykr.

Korzyści stosowania metody graficznej w pracy operatywnej dyspozytora parowozowni w oddziale eksploatacyjnym i wydziale mechanicznym DOKP. Dwa założenia, przyjęte dla wykresów: planowanie wstępne zadań trakcyjnych na całą dobę naprzód i planowanie ścisłe zadań trakcyjnych co najmniej na 6 godzin naprzód. Wykresy i książki dyspozytora dotyczą tylko pracy operatywnej, zagadnienia sprawozdawczości są ujęte oddzielnie.

29* 625.282-81:656.2.,1951"(438) 2.52
Błaszczyk H.: **Analiza gospodarki parowozowej w roku 1951.** Prz. kolej., r. 4, Nr 3, marz. 52, s. 98; A4, 5 str., 2 wykr.

Omówienie gospodarki parowozowej w r. 1951 z przytoczeniem analizy poszczególnych ogniw, składających się na całość tej gospodarki, jak: zakres pracy wykonanej, rozporządzalne środki, właściwa konserwacja parowozów, wykorzystanie parowozów, rozchód paliwa, jakość produkcji, wyrażającej się w niezawodności pracy i regularności biegu pociągów. W końcu podano streszczenie wyników analizy, uwagi dotyczące zadań na najbliższą przyszłość oraz wpływające z analizy wnioski.

BUDOWNICTWO KOLEJOWE

30* 624.2:625.1 2.52
Jewgrafow G. K.: **Mosty na drogach żelaznych.** „Mosty na żelaznych drogach.” 2 tomy, t. 1, wyd. 2, Moskwa, 1947, Transzeldorizdat; D, 25×17 cm, 517 str., 665 rys.

Systematyczny wykład zasad projektowania i budowy mostów kolejowych drewnianych, kamiennych i żelazobetonowych. Konstrukcje z betonu przedprężonego. Budowa podpór mostowych i przepustów pod torami kolejowymi. Warunki techniczne projektowania mostów kolejowych: normy obciążenia i skrajnia. Krótki zarys historyczny rozwoju budownictwa mostowego. Podręcznik przeznaczony jest dla słuchaczy wyższych uczelni technicznych i dla inżynierów.

31* 624.2:625.1 2.52
Jewgrafow G. K.: **Mosty na drogach żelaznych.** „Mosty na żelaznych drogach.” 2 tomy, t. 2, wyd. 2, Moskwa, 1947, Transzeldorizdat; D, 25×17 cm, 560 str., 680 rys.

Wyczerpujący wykład zasad projektowania i budowy stalowych mostów kolejowych. Szczegółowe rozważania, dotyczące projektowania mostów spawanych. Metody określenia nośności stalowych konstrukcji mostów istniejących. Wskazówki, dotyczące budowy mostów i przepustów pod drugie tory na liniach istniejących. Wskazówki dla praktyków w zakresie utrzymania, naprawy i odbudowy mostów kolejowych. Podręcznik przeznaczony jest dla słuchaczy wyższych uczelni technicznych i dla inżynierów.

32* 625.143.48 2.52
Szyby spawane dużej długości. „Continuous rail welding.” Rlw. Gaz., t. 96, Nr 2, stycz. 52, s. 30; A4, 0,5 str.

Na odcinku 16 km na kolei Northern Pacific (Ameryka) ułożono szyny spawane, z zachowaniem styków nie spawanych jedynie w miejscach szyn izolowanych. Szyny spawano w warsztatach w długościach do 600 m, a po przewiezieniu na miejsce na specjalnych platformach spawano je do długości 2050 m. Wykonano to tytułem próby w miejscowości, gdzie notowane są bardzo duże różnice temperatury w zimie i w lecie.

33* 656.21:338.984.3(438) 2.52
Koczorowski A.: **Wykonanie planu przez Służbę Drogową w roku 1951 oraz perspektywy na rok 1952.** Prz. kolej., r. 4, Nr 3, marz. 52, s. 88; A4, 2 str.

Trudności, napotkane przez Służbę Drogową przy wykonywaniu planu w roku 1951. Głównie z nich, to brak robocizny i wolny postęp mechanizacji robót torowych. Braki materiałowe, szczególnie tłucznia. Jako środek zaradczy na brak robocizny wprowadza się odmierzone podsypywanie podkładów (suflaż), dające oszczędność do 100%, oraz przyspiesza się rozwój mechanizacji. Utworzenie wyspecjalizowanych brygad roboczych, zakwaterowanych w pociągach, odpowiednio do tego celu przystosowanych i zaopatrzonych.

ELEKTROTECHNIKA KOLEJOWA

34* 625.142.28:621.317.331 2.52
Behr E.: **Pomiary oporności drewnianych podkładów.** „Widerstandsmessungen an Holzschwellen.” Stellwerk (Berlin), r. 34, Nr 10, sierp. 39, s. 110; A4, 4 str., 2 fot., 5 rys.

Oporność podkładów stanowi jeden z trzech elementów, decydujących o wysokiej oporności odcinka izolowanego; elementami tymi są poza tym: oporności podsypki i wkładek izolacyjnych. Przeprowadzanie pomiarów oporności pojedynczego podkładu, oporności wszystkich podkładów oraz oporności całego odcinka wraz z podsypką. Czynniki, mające wpływ na oporność podkładu: rodzaj i wiek drzewa, rodzaj i ilość impregnatu, wilgotność, temperatura. Wnioski: podkłady nasycone roztworami soli nie nadają się do odcinków izolowanych, szczególnie odpowiednie są natomiast podkłady dębowe i bukowe, nasycone olejem kreozotowym.

35* 621.327.42:625.23 2.52
Trapp H.: **Nowe oświetlenie jarzeniowe pociągów na Niemieckiej Kolei Związkowej.** „Die neue Leuchtstoffröhren-Zugbeleuchtung der Deutschen Bundesbahn.” Eisenbahnfachmann (Mainz), r. 26, Nr 1, stycz. 52, s. 9; A4, 2 str., 6 rys.

Wprowadzenie światła jarzącego dla celów oświetleniowych w wagonach zmniejsza nakład inwestycyjny na wyposażenie oraz zmniejsza ciężar wagonu o 200 kg w stosunku do oświetlenia dotychczasowego. Źródłem prądu jest prądnica prądu stałego, wytwarzająca prąd o napięciu 24 V. Cała instalacja wewnętrzna wagonu ze względu na bezpieczeństwo jest przeprowadzona na to napięcie. Przy każdym z punktów światła jarzeniowego znajduje się wibrator mechaniczny, przetwarzający prąd stały na zmienny, który jest transformowany na napięcie 220 V, potrzebne dla zasilania świetlówek. Zamiast wibratorów mechanicznych używa się też przetwornicy wirującej jednotwornikowej.

36* 656.25 2.52
Chaussette G.: **Efektywność urządzeń sygnalizacyjnych w zapobieganiu wypadkom i przyspieszeniu ruchu.** „Die Wirtschaftlichkeit der Signalanlagen bei der Unfallverhütung und Beschleunigung des Eisenbahnbetriebes.” Signal u. Draht (Frankfurt-Main), mies., r. 42, Nr 3, marz. '50, s. 36; A4, 3,5 str.

Urządzenia sygnalizacyjne stanowią szczególnie ważnym czynnikiem w prowadzeniu ruchu. Pierwotnie zadaniem tych urządzeń było zapobieganie wypadkom, czyli zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W miarę wzrostu nasilenia ruchu powstały nowe zadania: zwiększenie przepustowości stacji i przelotności linii, czyli usprawnienie ruchu. Nowoczesna technika sygnalizacyjna wypełnia wymienione zadania, umożliwia prowadzenie zwiększonego ruchu przy zmniejszonym personelu bez zmniejszenia bezpieczeństwa. Sposób kierowania ruchem jest bardziej uproszczony, samoczynnie kontrolowany, o znacznie większym zasięgu dyspozycyjnym.

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 w prenumeracie 10 groszy.

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