

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

EKONOMIKA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

76* 341.24:382.4:656.224/.225 INBK
Nowe konwencje międzynarodowe w sprawie przewozu towarów i osób kolejami. „Les nouvelles conventions sur le transport international par chemin de fer des marchandises et des voyageurs”. Rev. gen. Chem.-de-Fer, Nr 4, kw. 53, s. 235; A4, 4 str.

W wyniku periodycznej procedury rewizyjnej przedstawiciele 20 państw podpisali w Bernie (Szwajcaria) dn. 25 października 1952 r. międzynarodowe konwencje w sprawie przewozu kolejami towarów i osób, tzw. w polskim skrócie KMT i KMO. Trudności proceduralne, myśli przewodnie nowej rewizji oraz ważniejsze reformy wprowadzone przez nowy tekst obu konwencji. Wprowadzenie w życie obu konwencji wymaga jeszcze ratyfikacji przez państwa sygnujące.

77* 656.078.11:656.135.2(44) INBK
Verant M.: Obsługa transportowa słabych linii (kolejowych) i ich strefy ciążenia przez stacje ośrodkowe. „La desserte des petites lignes et de leurs environs à partir de gares-centres”. Rev. gen. Chem.-de-Fer, Nr 4, kw. 53, s. 227; A4, 4 str.

Doświadczenie przeprowadzone w 1951 r. przez koleje francuskie (SNCF) na 5 liniach kolejowych (195 km) rejonu Angoulême celem zastąpienia nader słabego ruchu kolejowego w przewozie przesyłek przez transport samochodowy za niezmiennymi opłatami (tj. wg taryf kolejowych) oraz pod kontrolą i odpowiedzialnością SNCF. Odmienne ukształtowanie przewozu przesyłek drobnicowych i przewozu przesyłek wagonowych. Zachęcające wyniki jakościowe nowego rodzaju obsługi transportowej i uzyskane oszczędności.

78* 656.2:657.522:657.62 INBK
Grigorjew A. N.: Analiza bilansu w kolejnictwie. „Analiz balansu železnoj dorogi”. Moskwa, 1950, Transželdorizdat; D, A5, 399 str., 94 tabl.

Szczegółowa analiza bilansu w księgowości kolejowej. Ogólne pojęcie o bilansie, jego struktura, stan czynny i bierny, bilans otwarcia-zamknięcia, bilans próbny. Zadania i metody analizy bilansu, rachunek środków obrotowych, analiza środków przy kapitalnym remoncie i źródeł ich pokrycia. Badania kosztów eksploatacyjnych na kolei.

BUDOWNICTWO KOLEJOWE

79* 65.011:625.12:624.132.3:621.879.13 INBK
Jewstigniejew P. N.: Znaczne zwiększenie wydajności pracy koparki mechanicznej. „Wysokoproduktivnoje ispolzowanije ekskawatora-dragajna”. Mechaniz. Stroit., Nr 3, marz. 53, s. 11; A4, 4,5 str., 2 fot., 3 rys.

Opis organizacji pracy obsługi koparki o pojemności łyżki 0,5 m³ przy budowie nasypów kolejowych metodą K. D. Docenki i omówienie wszystkich czynności pozwalających na zwiększenie wydajności pracy ponad dotychczasowe normy średnioprogresywne o co najmniej 24%. Sporządzanie szczegółowych harmonogramów wszystkich czynności koparki w dążeniu do maximum oszczędności na czasie i zwiększenia pojemności wydobywanych mas ziemnych na jednostkę czasu. Szczegółowy opis technologicznego procesu pracy wg nowej metody i jego ogromne korzyści techniczno-ekonomiczne. Przykłady wykonywania mechanizacji robót ziemnych przez różne brygady, naśladujące metodą K. D. Docenki. 2—3 krotne podniesienie wydajności pracy.

80* 65.011:624.132.3:625.12.002.5 INBK
Ritow M. N.: Racjonalne wykorzystanie spychaczy przy robotach ziemnych. „Racionalnoje ispolzowanije buldozerow na ziemiannyh rabotach”. Mechaniz. trudoj. Rabot, r. 7, Nr 6, czerw. 53, s. 16; A4, 6 str., 9 rys., 5 tabl.

Charakterystyka spychaczy jako maszyn do robót ziemnych. Osiągnięcia nowatorów-racjonalizatorów w podniesieniu wydajności pracy na tych maszynach w ZSRR. Metody ich pracy w nowej technologii opartej o cele: 1) podniesienie współczynnika wykorzystania czasu efektywnej pracy maszyny, 2) zwiększenie objętości mas przemieszczanego gruntu, 3) przyspieszenie wykonywania cyklu prac maszyny. Szczegółowe opisy sposobów realizacji w praktyce przez nowatorów-racjonalizatorów wymienionych celów z podaniem konkretnych przykładów liczbowych, harmonogramów robót, rysunków szkicowych planowanych robót i osiągnięć w przekraczaniu ustalonych norm średnio-progresywnych. Tablice efektów pracy najważniejszych typów spychaczy, prowadzonych przez wyróżniających się nowatorów-stachanowców. Korzyści techniczno-ekonomiczne upowszechnienia nowych wzorowych metod przy stosowaniu spychaczy do masowych robót ziemnych.

81* 625.14.001.4 INBK
Kugler J.: Nawierzchnia kolejowa. „Železnici svrsek”. Ceska Matice Technicka Železnici stavitelstvi, r. 42, 1947, s. 36; A4, 13 str., 25 rys.

Opis wyników badań teoretycznych i doświadczalnych pracy i wytrzymałości szyn, podkładów i podsypek przy współdziałaniu toru i taboru w warunkach przeważnie statycznych, częściowo dynamicznych. Opis oparty jest na rocznych sprawozdaniach (do 1915 r.) specjalnego komitetu do badań przy organizacjach AREA (American Railway Engineering Association) i ASCE (American Society of Civil Engineers). Opis zawiera sporo pożytecznych dla teoretyków i praktyków kolejnictwa faktycznych danych; interpretacja autora niektórych wyników badań nie jest zgodna z danymi prof. Webb'a i prof. Urquhart'a.

82* 625.142:625.143.4 INBK
Clemens O.: Sprężyste złącze szynowe na podkładach drewnianych i żelbetowych. „Der kraftschlüssige Schienenstoss für Holz und Stahlbetonschwellen”. Eisenbahningenieur (Frankfurt a. M.), mies., r. 4, Nr 5, maj 53, s. 55; A4, 2,5 str.

Zalety sprężystego ustroju złącza na tle historycznego rozwoju zagadnień ulepszenia złącza sprężystego: łubki specjalnego kształtu z taśm ze stali sprężystej, sposoby umocowania łubków w złączu, jego stateczność i odporność na deformacje. Ustrój złącza sprężystego (amortyzującego) na podkładach drewnianych i żelbetowych typu podpartego i wiszącego i przewaga zalet konstrukcji wiszącej o charakterze mostka sprężystego. Zastosowanie połączeń klinowych sprężystych pozwala wiązać szyny z bardzo dużą siłą (20 t) i usunąć luzy szynowe na długich odcinkach toru. Koszty utrzymania złącz sprężystych o wiele mniejsze niż zwykłych.

83* 331.87:65.011:625.1.004.5:658.51 INBK
Wzorowe utrzymanie obiektów i urządzeń kolejowych. „Obraczowo sodierzat” osnovnyje sriedstva transporta”. Gudok (Moskwa), r. 34, Nr 144, czerw. 53, s. 3; 62 × 42 cm, 0,5 str.

Znaczenie zapobiegania wszelkim nieprawidłowościom w działaniu urządzeń kolejowych z punktu widzenia ekonomiczno-technicznego w gospodarce kole-

jowej. Sprawne działanie urządzeń i jego znaczenie dla regulowania i bezpieczeństwa ruchu. Oszczędność i planowość w gospodarce materiałowej. Podnoszenie poziomu technicznego prac przez mechanizację robót. Normy progresywne i ich znaczenie dla trwałości obiektów kolejowych oraz dla uzyskania dużych oszczędności w gospodarstwie narodowym. Znaczenie ruchu racjonalizatorskiego dla podniesienia technicznego kolei.

84* 625.143:629.11.012.5.004.6 INBK
Sommerfeld H.: **Nowe postępy badań falistego zużycia szyn i obręczy kół.** „Neue Erkenntnisse in der Riffelforschung“. Glaser's Ann. (Berlin), mies., t. 77, Nr 6/7, czerw.-lip. 53, s. 208; A4, 2 str., 3 fot., 4 rys.

Nowe sposoby i metody badań powstawania falistych zarysów na powierzchni tocznej szyn i kół przy stosowaniu maszyn Amslera do badań zużycia się materiałów, przeprowadzone w Instytucie Badań Taboru Kolejowego w Aachen. Opis pracy takich maszyn. Omówienie warunków powstawania płam, fal i smug różnego rodzaju w zależności od szybkości toczenia się i tarcia obu stykających się elementów i od wielkości momentów tarcia. Charakterystyka obrazów powierzchni toczących się po sobie elementów w zależności od stosunku szybkości obrotowych. Wnioski co do przypuszczalnych czynników wpływających na ukształtowanie się falistego zużycia szyn.

85* 625.143.2/.3(44) INBK
Monnet M.: **Komisja mieszana do spraw produkcji i eksploatacji szyn kolejowych.** „La commission mixte des rails en France“. Rev. gen. Chem.-de-Fer, Nr 5, maj 53, s. 274; A4, 5 str., 7 rys.

Przegląd 25-letniej działalności komisji złożonej z wybitnych specjalistów z dziedziny metalurgii i kolejnictwa. Opis metod pracy komisji jako organu nadzorczego nad placówkami naukowo-badawczymi kolei francuskich (SNCF) i przemysłu hutniczego (Instytut Badań Hutniczych — IRSID). Główne rodzaje wad i awarii w szynach, które były przedmiotem badań i studiów komisji. Nowe aktualne zadania i cele prac komisji w okresie powojennym w nowych warunkach ekonomicznych we Francji. Wielkie znaczenie prac komisji w rozwiązaniu wielu zagadnień dotyczących ulepszeń w produkcji szyn, uzyskaniu szyn wysokiej jakości, usuwaniu awarii w szynach. Zmiana warunków technicznych na dostawę szyn itp.

ELEKTROTECHNIKA KOLEJOWA

Samoczynna sygnalizacja kabinowa i samoczynne hamowanie

86* 656.259 INBK

Axworthy F. R.: **Postęp w kontroli szybkości pociągów.** „Recent developments in train speed recording“. Rlw. Gaz., t. 94, Nr 6, luty 52, s. 152; A4, 3 str., 4 fot., 6 rys.

Badania, dokonane przez koleje angielskie w celu ustalenia najlepszego typu przyrządu kontrolnego szybkości pociągów i opis ulepszeń zastosowanych w takim przyrządzie, mierzącym czas pomiędzy przejściem po dwóch kontaktach szynowych. Badania w celu otrzymania przyrządów posługujących się dla mierzenia szybkości bardzo krótkim odcinkiem, rzędu 0,3—1 m.

87 INBK
Allison L. R.: **System kontroli pociągów i nowoczesna sygnalizacja kabinowa na kolejach żelaznych.** „A modern cab signaling and train control system for railroads“. Electr. Engng., kw. 51, s. 311; 6,5 str., 5 rys.

Przypomnienie zasad stałego powtarzania sygnalizacji na lokomotywach. Historia i rozwój sygnalizacji kabinowej oraz wprowadzenie systemu sygnalizacji

kabinowej o prądzie kodowym przy 75, 120 i 180 impulsach na minutę. Opis i schematy typowych urządzeń na torze i lokomotywie. Nowy system wprowadza samoczynne hamowanie w przypadku zmiany sygnałów lub zmniejszenia szybkości, o którym nie wie maszynista.

88* INBK
System sygnalizacji kabinowej. „Cab signaling system“. Rlw. Age, t. 130, Nr 15, kw. 51, s. 39; A4, 1 str., 1 rys.

Krótką notatką o systemie sygnalizacji kabinowej wielostawnej, opracowanym przez „General Railway Signal Co“. Schemat pokazuje obwody, używane dla sygnalizacji czterostawnej.

89* INBK
Zwiększenie szybkości przy zastosowaniu samoczynnego hamowania. „Higher speeds with train stop“. Rlw. Age, t. 134, Nr 12, marz. 53, s. 73; A4, 2 str., 5 fot., 1 mapa.

Opis urządzenia samoczynnego hamowania, zastosowanego przez kolej North Western na linii, po której kursują szybkie pociągi osobowe. Urządzenie to umożliwia jazdę z szybkością 100 mil/godz.

90* INBK
Zastosowanie kontroli szybkości na kolei Long Island. „Speed control installed on the Long Island“. Rlw. Age, t. 132, Nr 7, luty 52, s. 37; A4, 4 str. 6 fot., 3 rys., 1 mapa; Rlw. Signal., t. 45, Nr 2, luty 52, s. 97; A4, 5 str., 9 rys., 1 mapa.

Opis urządzenia sygnalizacji dodatkowej dla kontroli szybkości i samoczynnego zatrzymywania pociągów. Dotychczasowa sygnalizacja światłami 3 kolorów została utrzymana. Obwody torowe o prądzie kodowym o 180 lub 75 impulsach zależnie od wskazania, które należy prześłać. Brak prądu kodowego wskazuje zajęty odcinek i nakazuje zatrzymanie. Zbieracze prądu, umieszczone przed pierwszą osią pociągu, są dołączone do urządzeń odbiorczych lokomotywy. Maszynista rozporządza czasem 5 sek. dla naciśnięcia „przycisku czujności“ i uruchomienia hamulców w celu zmniejszenia szybkości do wskazanej lub zatrzymania pociągu. Po upływie tego czasu hamulce są uruchamiane samoczynnie. Jeżeli na odcinku kontrolowanym maszynista zwiększy szybkość ponad dopuszczalną, urządzenie ostrzegawcze i samoczynnego sterowania hamulców zadziała w tym samym czasie 5 sek.

91* INBK
Ellard G. E.: **Nowe urządzenie sygnalizacji i samoczynnej blokady w metrze East Boston Rapid Transit.** „New signaling and interlocking on East Boston Rapid Transit“. Rlw. Signal., t. 45, Nr 10, paźdz. 52, s. 671; A4, 8 str., 7 fot., 3 rys., 1 mapa.

Zakończono prace nad przedłużeniem linii metra o 4800 m. Opis wyposażenia sygnalizacji blokady samoczynnej: sterowanie szybkości wg wskazań sygnałów, samoczynne zatrzymywanie pociągów, urządzenie kontrolujące bezpieczeństwo położenia pantografów. Urządzenie blokady zawiera: dźwignie — przełączniki obrotowe z przyciskiem, przyciski wyłączające prąd dla zabezpieczenia drogi przejazdu i sterowanie zwrotnicami w razie nagłej potrzeby. W godzinach szczytowych pociągi, składające się z 4 wagonów, kursują w odstępach 2,5 min.; sygnalizacja jest przewidziana dla ruchu pociągów 6-wagonowych w odstępach czasu 1,5 min.

92* INBK
Oehler-Gutzwiller K.: **Samoczynne hamowanie pociągów w Szwajcarii.** „Inductive automatic train control in Switzerland“. Rlw. Gaz., t. 94, Nr 3, stycz. 51, s. 70; A4, 5 str., 7 fot., 3 rys.

Opis systemu „Metrum“ z transmisją indukcyjną, zastosowanego na kolejach szwajcarskich.

Niniejszy Przegląd Dokumentacyjny 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. CIDNT wykonuje (za zwrotem kosztów) fotokopie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem dokumentacyjnym, jak i kartami dokumentacyjnymi.