

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

RUCH KOLEJOWY

94* 656.22:658.514(43) INBK
Semper W.: **Dyspozytor w służbie ruchu kolei niemieckich.** „Der Dispetcher im Betriebsdienst der Deutschen Reichsbahn”. Verkehr (Berlin), r. 7, Nr 6, czerw. 53, s. 91; A4, 6 str., 1 schemat.

Rząd NRD wprowadził służbę dyspozytorską do organizacji gospodarczych państwa. Przebudowa dotychczasowej struktury i zadań dysponowania ruchem pociągów przez wprowadzenie służby dyspozytorskiej na kolei. Zadania służby dyspozytorskiej: zapewnienie wykonania ruchu zgodnie z rozkładem jazdy, kontrola pracy jednostek liniowych, nadzór nad przestrzeganiem przepisów zestawiania pociągów, operatywne usuwanie trudności ruchowych. Struktura organizacyjna służby dyspozytorskiej oraz styl pracy dyspozytora oparte są na doświadczeniach ZSRR. Analiza wykonania operatywnych planów przewozowych, którą referuje tzw. „analizator”. Urządzenia techniczne: selektor, radio, liczniki osi.

95* 65.011:656.222.3(47) INBK
Dieriewickij N.: **Organizacja pracy manewrowej na górkach rozrządowych.** „Organizacja manewriennych rabot na sortirowocznych gorkach”. „Pieriedowye metody truda rabotników dwizenja”, Moskwa, 1952, Transzeldorizdat, s. 6; D.B5, 6,5 str.

Określenie zasadniczych prac na stacjach. Zestawianie i rozrządzanie pociągów. Metoda ustawacza Krasnowa: jednoczesność dokonywania rozrządzania i zestawiania pociągów przy pomocy podziału składu pociągowego na grupy po 20—30 wagonów i zestawiania składów w zależności od rodzaju sprzęgów — śrubowych lub automatycznych. Warunki stosowania tej metody: specjalizacja torów oraz dokładne ustalenie we właściwym czasie rodzaju wagonów i miejsca ich postoju. W rozdziale tym omówiono ponadto inne metody pracy manewrowej na górcie rozrządowej, jak np. metodę stacji Briansk itp.

96* 656.212.5(73) INBK
Wolf O.: **Nowoczesne urządzenie staczania wagonów na stacji rozrządowej Milwaukee—Air—Line (USA).** „Neuarartige Ablauffanlage des Rangierbahnhofes Milwaukee—Air—Line (USA)”. Signal u. Draht, r. 45, Nr 2, luty 53, s. 32; A4, 2 str., 4 fot.

Zwiększenie zdolności przetwórczej stacji przez częściową przebudowę torów kierunkowych oraz instalację górkę rozrządową i urządzenia do automatycznego nastawiania przebiegów dla odpręgów wagonowych z równoczesnym czterostopniowym hamowaniem wagonów przy pomocy elektropneumatycznych hamulców torowych. Nowości: tablica świetlna na stole operacyjnym u nastawniczego, cztery obrazy sygnałów używanych dla rozrządu, sterowanych automatycznie przez rozrządzany skład, pomieszczenia w jednej nastawni ale na różnych piętrach — nastawniczego oraz dyspozytora stacyjnego, łączność radiowa używana dla operatywnego kierowania pracą manewrową, przestawianie zwrotnic w krańcowe położenia w przypadku przerwania obiegu prądu przestawczego lub sterującego.

EKONOMIKA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

97* 347.763.3:656.22(47) INBK
Dubrowin N.: **O normach prawnych przewozowych na kolejach żelaznych.** „Ob ustawie żelaznych dorog”. Za Ekon. Materialow, Nr 3, marz. 53, s. 33; A4, 9 str.

Obecny „regulamin” kolei żelaznych w ZSRR pochodzi z 1935 r. Jako dostosowany treścią do ówczesnych warunków pracy i metody planowania na kolei, regulamin zapewnia kolei uprzywilejowane stanowisko w stosunku do innych działów gospodarki narodowej. Skonfrontowa-

nie postępów, jakie kolej poczyniła w międzyczasie, z przestarzałymi przepisami regulaminu uzasadnia konieczność rychłej i gruntownej nowelizacji regulaminu.

98* 656.2:658.571(73) INBK
Usprawnienie kolejnictwa przez stosowanie naukowych metod do badania operacji wykonawczych. „Operations research methods equal more efficient railroading”. Rlw. Age, t. 134, Nr 16, kw. 53, s. 71; A4, 3 str.

Osobny zespół naukowców, powołany przez Towarzystwo Westinghouse, podjął wysiłki by przez zbadanie metodami naukowymi operacji wykonawczych usprawnić eksploatację kolei w St. Zjednoczonych Ameryki Północnej. Cel oraz podstawy naukowe tych metod badawczych. Możliwość stosowania opracowanych metod do różnych dziedzin, jak np. w kolejnictwie do ustalenia racjonalnego rozdziału próżnych wagonów lub do określenia optymalnej dla danych warunków wielkości stacji rozrządowej.

POJAZDY SZYNOWE I MECHANIKA

99* 621.133.1—6:662.6/9 INBK
Klie L.: **Obciążalność kotła parowozowego.** „Die Belastbarkeit des Lokomotiv-Kessels”. Glaser Ann., r. 76, Nr 3, marz. 53, s. 47; A4, 13,5 str.

Warunki, w których odbywa się spalanie w palenisku. Cały proces spalania zostaje ujęty w formuły matematyczne z punktu widzenia termodynamiki. Tworzenie się teorii zjawisk zachodzących w tym procesie. Zestawienie danych tej teorii z wynikami praktycznych prób i doświadczeń przeprowadzonych w odpowiednio określonych warunkach. Czynniki mające wpływ na wielkość obciążalności kotła: 1) nadmiar powietrza doprowadzanego do paleniska, 2) kształt samej skrzyni ogniowej, 3) materiał, z którego skrzynia jest sporządzona: miedź, stal, 4) ilość kamienia (osadów na ściankach i rurach), 5) stosunek $H_r : H_b$.

100* 625.282—81.004.6:621.791.7 INBK
Jeremiejew P., Zitińew J., Goldwarg S.: **Nowe sposoby utrwalania obręczy kół.** „Nowoje w uprocznienii bandażej”. Gudok, r. 34, Nr 215, wrzes. 53, s. 3; 42 × 62 cm, 0,5 str.

Zjawiska przy odstawianiu parowozów do „średniego remontu”: niejednokorne zużycie obręczy na kolejnych ośiach parowozu (maksymalne na głównej napędnej). Wyjaśnienie przyczyn tego: nierównomierność obrotów kół, wpływ kontr-gwichtów, nieregularność uderzeń o szyny. Istniejące 2 sposoby przeciwdziałania złu: 1) bardziej staranna obsługa parowozów: zwracanie uwagi na wszystkie możliwe defekty i zapobieganie im i 2) „nawarstwianie” wybojów, które porobiły się na obręczach drogą elektrycznego napawania (wyboje zapelnia się materiałem elektrod). Zastąpienie tego sposobu sposobem również elektrycznym, który nosi nazwę „elektro-iskrowego”: naniesienie na metal za pomocą prądu warstwy innego metalu o większej twardości (ale nie metalu elektrod). Przy tym sposobie obserwuje się zjawisko przenikania cząstek tego twardszego metalu w głąb.

101* 625.282—81:658.38.89.004.5/6(47),324* INBK
Kuricyn M.: **W przygotowaniu parowozów do zimy biorą udział wszystkie brygady.** „W podgotowkie lokomotiwow k zimie uczastwujut wsie brigady”. Gudok, r. 34, Nr 200, sierp. 53, s. 3; 42 × 62 cm, 0,5 str.

Znaczenie wykonania takiego przygotowania we właściwym czasie. Ważna rola maszynistów instruktorów. Doświadczenie. Ustanowienie planu robót i szczegółowego określenia potrzeb każdej maszyny. Dobre strony pracy kolektywnej: branie udziału w pracach innych grup pomaga wszechstronnie opanować całokształt zagadnienia. Egzamin y młodych pracowników i próbne jazdy.

102* 331.87:65.011:625.1:625.42:624.19:624.2/8 INBK
Gumilewskij L.: **Droga żelazna**. „Żelazna droga”. Moskwa, 1950, Transzeldorizdat; D, B5, 483 str., 200 rys.

Popularny wykład o powstaniu i rozwoju dróg żelaznych. Wiadomości o trasowaniu i budowie linii kolejowych, mostów, wiaduktów, tuneli, metro. Naświetlenie inicjatywy i twórczości uczonych radzieckich w dziedzinie budowy i rozwoju dróg żelaznych. Podkreślenie roli współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa. Książka przeznaczona jest dla uczniów kolejowych szkół zawodowych.

103* 620.179.16:620.191.33:625.143 INBK
Ultradźwiękowy detektor pęknięć. „The ultrasonel flaw detector”. Rlw. Gaz., t. 99, Nr 1, lip. 53, s. 17; A4, 1,5 str., 3 rys.

Nowa metoda wykrywania wad w ciągłości materiału za pomocą pomiaru natężenia fal ultradźwiękowych w odróżnieniu od znanej metody tzw. echa fali. Pozwala na wykrywanie zarówno wewnętrznych, jak i włoskowatych powierzchniowych pęknięć, porowatości materiału itp. Może być stosowana do badania cienkich blach, a także wyrobów stalowych o dużych wymiarach, np. szyn kolejowych. Udatne rozwiązanie kontaktu generatora fal i ich odbiornika z powierzchnią próbkii.

104* 778.5:625.1.03(47) INBK
Frizzman M. A.: **Badania wzajemnego oddziaływania między torem i taborem metodą filmowania**. „Issledowanie wzajemnoediejstwa puti i podwiznowo sostawa mietodom kinosjomki”. Moskwa, 1953, Transzeldorizdat; D, B5, 115 str., 65 rys. i wykr.

Krótkie wiadomości, dotyczące techniki filmowania; opis metodyki zastosowania filmowania przy badaniach naukowych; naświetlenie wyników badania poszczególnych zagadnień wzajemnego oddziaływania między torem i taborem z zastosowaniem omawianej metody. Książka przeznaczona jest dla pracowników naukowych i technicznych w dziedzinie budowy i utrzymania toru kolejowego.

105* 625.142.4(44) INBK
Podkłady kolejowe z betonu zbrojonego. „Les traverses de chemins de fer en béton armé”. Genie civ., t. 128, Nr 17, wrzes. 51, s. 333; B4, 1 str.

Podkłady z betonu zbrojonego stosowane na kolejach francuskich. Warunki techniczne budowy i odbioru podkładów; podkłady Calot, Orion, Vagneux, ich główne charakterystyki.

106* 625.142.4:625.143.48 INBK
Podkłady kolejowe z betonu przedprężonego. „Les traverses pour voies ferrées en béton précontraint”. Genie civ., t. 128, Nr 21, list. 51, s. 411; B4, 1,5 str., 1 fot., 5 rys.

Przegląd podkładów z betonu przedprężonego i ich zastosowania doświadczalnego na niektórych kolejach zagranicznych w połączeniu z szynami spawanymi dużej długości. Charakterystyki podkładów z betonu przedprężonego typu SNCF objętości 60 dm³ i wagi od 140 do 150 kg. Przedprężenie: 15 drutów o średnicy 5 mm, wytrzymałości 140 kg/mm². Sposób wyrobu podkładów. Właściwości stali w zbrojeniu dolnym i stali do połączenia ze zbrojeniem górnym. Wykonanie podkładów z betonu przedprężonego i samego przedprężenia. Próby w Niemczech i Austrii przy budowie torów z szyn spawanych dużej długości, montowanych na podkładach z betonu przedprężonego.

107* 625.142.4(43) INBK
Wiedebusch O.: **Podkłady z betonu zbrojonego**. „Die Stahlbetonschwelle”. Verkehr (Berlin), r. 5, Nr 2, luty 51, s. 58; A4, 3 str., 5 rys.

Opis podkładów z betonu zbrojonego i z betonu przedprężonego, które zostaną wprowadzone na kolejach niemieckich. Normalizacja dwóch typów z betonu zbrojonego lub z betonu o przedprężeniu podłużnym, na którym są umocowane siodełka szynowe zakotwione w betonie.

108* 625.142.4.001.42(42) INBK
Swinnerton N. W.: **Podkłady betonowe**. „Traverses en béton”. Bull. Ass. Int. Congr. Chem.-de-Fer (Bruxelles), t. 28, Nr 2, luty 51, s. 98; 24 × 18 cm, 9 str., 1 rys.

Wstępne badania, dokonane na kolejach angielskich, dotyczące sił, jakim podlegają podkłady. Wyniki tych badań w celu otrzymania wytycznych co do wyboru typów podkładów i przeprowadzania doświadczeń w torach. Szczegóły prób, dokonanych na liniach o dużym ruchu i dużych szybkościach oraz na liniach drugorzędnych z podkładami różnych typów (beton zbrojony, przedprężony, z zakotwionym przedprężonym zbrojeniem, bloki ze stężeniem poprzecznym lub bez stężenia poprzecznego). Wyniki prób wykazały wyższość podkładów przedprężonych, pomimo pęknięć i łuszczenia się powierzchni przylegającej do balastu. Układanie i utrzymanie podkładów.

ELEKTROTECHNIKA KOLEJOWA

109* 621.365:625.151.253(44) INBK
Puget, Neumann: **Ogrzewanie zwrotnic w czasie śnieży**. „Le réchauffage des aiguilles en temps de neige”. Rev. gen. Chem.-de-Fer, r. 66, Nr 8, sierp. 47, s. 273; A4, 8 str., 4 fot., 9 rys., 6 wykr., 1 tabl.

Koleje francuskie opracowały dwa nowe systemy ogrzewania zwrotnic przy wykorzystaniu wyników pracy elementów ogrzewczych doświadczalnych zainstalowanych w 1937 r. na st. Belfort. Systemy te, oparte jeden na zasadzie Joule'a, drugi na zasadzie Foucault'a są bardziej ekonomiczne od pierwotnych doświadczalnych dzięki temu, że ciepło wytwarza się bezpośrednio między iglicą a opornicą, bądź bezpośrednio w opornicy. Moc elementu ogrzewczego 1 systemu 600 lub 800 W zasilanego napięciem 53 V prądu zmiennego; współczynnik mocy 0,98; w systemie 2 napięcie zasilające 110 V lub 220 V prądu zmiennego, współczynnik mocy 0,58.

110* 621.365:625.151.253(73) INBK
Ogrzewanie elektryczne zwrotnic na kolei Rock Island. „Le réchauffage électrique des aiguilles sur le Rock Island”. Rev. gen. Chem.-de-Fer, r. 58, Nr 1, stycz. 39, str. 51; A4, 1 str., 2 fot.

Krótką notatką o zastosowaniu elektrycznego ogrzewania zwrotnic na splocie torów linii Baltimore and Ohio i Père Marquette w Gresham. Elementy ogrzewcze (opisane bliżej w „Railway Signaling” w numerze wrześniowym 1938 r.) składają się ze spirali niklo-chromowej otoczonej magnezją w rurze ϕ 14 mm o długości 4,5 do 5,4 m. Elementy mocowane są do szynki szyny za pomocą uchwytów. Moc elementu ogrzewczego 1 kW na metr. Zasilanie: prąd trójfazowy 120 V, 60 okr./sek.

111* 621.365:625.151.253(43) INBK
Ogrzewanie zwrotnic gorącym powietrzem. „Chauffage des aiguilles à l'air chaud”. Rev. gen. Chem.-de-Fer, r. 58, Nr 4, kw. 39, s. 330; A4, 0,5 str., 1 rys.

Krótką notatką o przyrządzie elektrycznym przenośnym stosowanym na kolejach niemieckich do topienia śniegu i lodu na zwrotnicach. Ciężar przyrządu — 13 kg. Przyrząd składa się z wentylatora, który tłoczy powietrze, silnika poruszającego wentylator, zasilanego prądem stałym lub zmiennym (15 A 220 V) i oporników ogrzewających powietrze tłoczone do temperatury 140°–230° oraz otworu wylotowego. Czas potrzebny do oczyszczenia jednej zwrotnicy — 5 min.

Niniejszy Przegląd Dokumentacyjny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych z zakresu kolejnictwa. Pełną dokumentację 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.