

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO

OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI MORSKIEGO INSTYTUTU TECHNICZNEGO
DODATEK DO MIESIĘCZNIKA „TECHNIKA MORZA I WYBRZEŻA”

Rocznik II

Gdańsk — Styczeń 1951 r.

Nr. 1

Gwiazdkami obok porządkowych liczb artykułów oznaczone są publikacje lub ich tłumaczenia (wykonane przez MIT) znajdujące się w bibliotece Morskiego Instytutu Technicznego.

DZIAŁ ŻEGLUGI

Typy i Eksploatacja Okrętów

629.12.01

C3-1.51

1 Obermeister A. inż.: **Problemy mechanizacji prac przeładunkowych w ładowniach i drogi ich rozwiązania**. „Problemy mechanizacji tryumfów rabot i puti ich razrieszenija”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., nr 2, luty 50, s. 13, 25 × 17 cm., 6 str., 2 fot., 4 rys. — Ujemny wpływ prac przeładunkowych, dotychczas ręcznie wykonywanych w ładowniach statków, na tempo i sprawność obsłużenia statku w porcie oraz na procent wyzyskania zdolności przeładunkowej współpracujących urządzeń mechanicznych portu, np. dźwigów. Opis niektórych urządzeń pomocniczych i trymujących mechanicznie, stosowanych do przeładunku towarów masowych w portach radzieckich (zwłaszcza węgiel, zboża, soli itp.), oraz opis niektórych nowych urządzeń wg pomysłów radzieckich racjonalizatorów i konstruktorów.

387 : 629.12.011.51

C3-1.51

2 Pietrow M.: **Szczególne momenty związane z załadowaniem statków pływających wśród lodów**. „Osobiennosti zagruzki sudow, plawajuszczych w lodach”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., nr 5, maj 50, s. 36, 25 × 17 cm., 2 str. — Odmienne sposoby ładowania i rozmieszczania towarów w ładowniach, w specjalnych warunkach żeglugi polarnej, konieczność ich zabezpieczenia od zalania na skutek stosunkowo częstych awaryjnych przecieków kadłuba, zabezpieczanie napędowych i sterowych urządzeń statków oraz specjalne wymagania odnośnie planu ładunkowego, narzucanego meteorologicznymi i lodowymi warunkami portów polarnych.

629.122.5

C3-1.51

3* **Promy holenderskie z śrubami napędowymi o nastawnych skrzydłach**. „Dutch ferries with variable-pitch propellers”. The Mar. Eng. et Nav. Arch., Londyn, mies., t. 73, nr 882, wrzes. 50, s. 384, 24,5 × 18 cm., 10 str., 3 fot., 7 rys., 1 tab. — Dwusrubowe, dwustronne promy „Prins Bernhard” i „Koningin Juliana” do przewożenia ludzi, samochodów, była w ujściu Skaldy. Lpp = 61,5 m, szybkość 15 węzłów, moc silników 2320 KMe, 2.000 pasażerów. 70 samochodów, duża częstotliwość kursów. Stateczność promu rozwiązano doбором wymiarów głównych i balastem stałym. Sterowność i odpowiednie zdolności manewrowe uzyskano przez zastosowanie śrub napędowych z nastawnymi skrzydłami na obu końcach promów. „Prins Bernhard” wyposażony w cztery silniki szybko-obrotowe, działające przez sprzęgła elektromagnetyczne i przekładnię na oba wały z śrubami systemu Escher Wyss. „Koningin Juliana” wyposażona w silnik bezpośrednio działający na oba wały. Śruba systemu de Schelde z skrzydłami w dwóch płaszczyznach równoległych. Plany maszynowni i rysunki ilustrujące konstrukcję obu rodzajów śrub.

639

C3-1.51

4* Steven G. A.: **Sztuka robienia sieci**. „Art of net-making”. Ship and Boat Builder, Londyn, mies., nr 6, list. 50, s. 185, 25 × 17,5 cm., 6 str., 19 rys. — Opis „igły” do robienia sieci i niecki do oczek. Opis jednej z prostych metod wykonania sieci (sposób rozpoczęcia, wiązania sieci w prawo i w lewo, sposób wiązania węzłów sieci na linie głównej, wymiary miarek w zależności od wielkości oczek sieci). Opis 2 sposobów konserwacji sieci (gorący i zimny) oraz recepty na preparaty konserwujące. Sposób dobudowania sieci do już istniejących.

629.124.72-1.037.14-1.037.16

C3-1.51

5* Thiel Ph. Nav. Arch.: **Ulepszony, postępowy projekt nowego kutra rybackiego budowanego w Szwecji**. „New Swedish-built dragger of improved design and advanced ideas”. Motorship, N. Y., mies., t. 35, nr 5, czerw. 50, s. 42, 29 × 21 cm., 3 str., 3 fot., 1 rys. — „Gerard Treca”, 20 m kuter rybacki przeznaczony do połowów na wodach francuskich i afrykańskich. Zoopetrzony w śrubę napędową z nastawnymi skrzydłami (Ka-Me-Wa), posiada ster uformowany w kształcie dyszy Kortza. Dwuletnia eksploatacja wykazała dobre właściwości morskie, duży zasięg i zwiększoną szybkość kutra.

Teoria Okrętu i Badania Modelowe

532 : 629.124

C3-1.51

6 Makedon I.: **Normalizacja stateczności holowników**. „O normowaniu ostoicziwosti buksirow”. Morsk. Flot, Moskwa, mies.,

nr 6, czerw. 50, s. 17, 25 × 17 cm., 7 str., 2 wykry., 1 poz. bibl. — Tymczasowe normy stateczności holowników, wydane przez Morską Register, oraz dotychczasowe publikacje na ten temat nie uwzględniają wszystkich czynników mających wpływ na ich stateczność. Podana jest analiza norm Morskiego Rejestra i wytknięte błędy, polegające na pominięciu wyporności statku przy dynamicznych zjawiskach holowania, oraz innych błędnych założeniach i uproszczeniach. Jako wolna od tych błędów wprowadzona jest nowa metoda oceny stateczności holowników, dająca zależność między ramieniem stateczności dynamicznej i wysokością zaczeplenia haka holowniczo.

Budownictwo Okrętowe

7*

621.43

C3-1.51

Badania dużych i średnich silników Diesla. „Testing large and medium size diesel engines”. The Motor Ship, Londyn, mies., t. 30, nr 360, stycz. 50, s. 408, 30 × 22 cm., 0,6 str., 2 fot. — Opis badania silników Diesla przy pomocy dynamometru hydraulicznego Froude’a. Fotografie silników, oraz dynamometru.

8

621.18 : 629.12.14

C3-1.51

Bogatyrjew A.: **Doświadczenia z eksploatacji kotłów typu sekcijnego**. „Opyt eksploatacji wodotrubnych kotłów sekcijnego typu”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., nr 6, czerw. 50, s. 28, 25 × 17 cm., 3,5 str. — Na statku parowym „W. Mołotow”, biorącym udział w socjalistycznym wyścigu pracy, osiągnięto oszczędność 500.000 rubli przez ekonomiczne zużycie paliwa. Racjonalna obsługa pozwoliła na 2-letnie pływanie bez remontu. Osiągnięto to przez stałe i systematyczne doszkalanie obsługi kotłowej oraz dobrą organizację i analizę pracy. Najczęściej awarie powstają przez spadek wody w kotle i wybuch gazów w palenisku. Długość nieprzerwanej pracy zależy od czystości wody zasilającej. Podane są pewne szczegóły organizacji pracy i jej wykonania.

9

629.12.011.1

C3-1.51

Głotow W. i Szczerbakow M.: **Mierzenie współrzędnych kadłuba statku stojącego w doku**. „Obmier obwodow sudna w dokie”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., nr 6, czerw. 50, s. 43, 25 × 17 cm., 1 str., 2 rys. — Dla odtworzenia rysunku teoretycznego kadłuba wykonanego statku trzeba zmierzyć rzędne poszczególnych jego przekrojów. Pomiaru dokonuje się przez przyłożenie do burty kadłuba, w poszczególnych punktach węgów, tyczki z umocowanym na końcu pionem. Pion wyznacza rzędną poziomą, na listwie ułożonej poziomo pod dnem statku, w płaszczyźnie węgów. Odpowiednią rzędną odczytuje się z długości nici pionu, posiadającej w tym celu węzły w równych odstępach. Sposób praktycznie stosowany przez C.P.K.B.-1.

10

331.87 : 621.18 : 629.123.4

C3-1.51

Kogan N. inż. kpt.: **O zagadnieniu zwiększenia technicznej szybkości statków**. „K woprosu ob uwieliczenii techniczeskoj skorosti dżwienija flota”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., nr 1, stycz. 50, s. 14, 25 × 17 cm., 4,5 str., 4 rys. — Osiągnięcia socjalistycznego współzawodnictwa na s/s „Woroneż”. 7 punktów cieplnej racjonalizacji, efekt zwiększenia szybkości. Podjęcie współzawodnictwa przez inne statki. Podane są rysunki nowszych podgrzewaczy wody oraz doprowadzenia sztucznie podgrzanego powietrza z podgrzewacza w przewodzie dymowym do popielnika palenisk.

11*

67 : 629.12

C3-1.51

Od nitowania do spawania na stocznicach. „From riveting to welding in a shipyard”. The Motor Ship, Londyn, mies., t. 30, nr 360, stycz. 50, s. 420, 30 × 22 cm., 2,5 str., 1 fot., 1 rys., 1 wykry., 1 tab. — Porównanie spawanych i nitowanych konstrukcji zbiornikowców, zilustrowane tabelami porównawczymi ciężarów konstrukcji nitowanych i spawanych zbiornikowca o wymiarach: 496' × 65' 9" × 35' 11", ilości robotników potrzebnych przy spawaniu i nitowaniu, oraz rysunkami konstrukcyjnymi zbiornikowca w rozwiązaniu spawanym i nitowanym.

12

629.12.043

C3-1.51

Proste zabezpieczenie stołu. „A simple table guard”. Shipbuild. and Shipp. Rec., Londyn, tyg. nr 2, stycz. 50, s. 40, 29 × 22 cm., 1 str., 1 rys. — Proste urządzenie zabezpieczające przed spadaniem naczyń ze stołu. Rysunki konstrukcyjne.

13

521 : 629.12

C3-1.51

Przekładnia planetarna w zastosowaniu okrętowym. „The epicyclic gearing for marine uses”. Shipbuild. and Shipp. Rec. Londyn, tyg. nr 2, stycz. 50, s. 59, 29 × 22 cm., 0,25 str. — Możliwość zastosowania w okrętownictwie przekładni planetarnych. Krótkie dane ilustrujące.

14 621 : 629 C3-1.51
Turbina gazowa Ruston. „The Ruston gas turbine“. Shipbuild. and Shipp. Rec., Londyn, tyg. nr 3, stycz. 50, s. 57, 29 × 22 cm., 2 str., 3 fot., 1 rys. — Opis rozwoju turbiny gazowej i omówienie możliwości zastosowania turbiny na statku. Omówienie za instalowanej na próbę turbiny w porównaniu z silnikiem Diesla równej mocy.

15* 621 C3-1.51
Wykrywacz nieszczelności instalacji chłodniczych. „A leak detector for refrigeration systems“. Shipbuild. and Shipp. Rec., Londyn, tyg., nr 1, stycz. 50, s. 10, 29 × 22 cm., 1 str., 1 fot. — Aparat elektryczny do wykrywania nieszczelności urządzeń chłodniczych. Zasilanie oraz dane dotyczące pracy przyrządu.

Radio i Nawigacja Techniczna

16 654 . 629.124.7 C3-1.51
Radiotelefon w prowadzeniu pogłębiarek. „Control of dredgers by radio telephone“. Shipbuild. and Shipp. Rec., Londyn, tyg., nr 4, stycz. 50, s. 108, 29 × 22 cm., 1 str., 3 fot. — Radiotelefon w zastosowaniu do prowadzenia pogłębiarek i kierowania ich pracą z kapitanatu portu za pośrednictwem stacji nadawczej.

DZIAŁ PORTÓW

Budownictwo Morskie i Pogłębiarstwo

17* 626 C3-1.51
Krysin P. F. inż. płk.: Budowa ślipów na palach. „Stroitelstwo slipow i ellingow na swajnom osnowanii“. Riecznoj Transport, Moskwa, dwumies., nr 5, wrzes.-paźdz. 50, s. 22, 29 × 23 cm., 1.5 str., 3 fot., 1 rys., 1 poz. bibl. — Opis proponowanego przez autora sposobu wykonywania ślipów na palach bez użycia grodzy, przy czym roboty podwodne wykonywane przez nurków ograniczają się do niezbędnego minimum i są bardzo proste.

Budownictwo Portowe i Lądowe

18* 626/627 C3-1.51
Bridgewater A. B. B. Sc.: Powstawanie zjawisk elektrokinetycznych w gruncie. „The occurrence of electro-kinetic phenomena in soils“. Civ. Eng. and Publ. Works Rev., Londyn, mies., nr 526, kw. 50, s. 234, 31 × 24 cm., 2,5 str., 2 rys. — Powstanie i rozwój historyczny tej gałęzi nauki. Podstawowe pojęcia o zjawiskach elektrokinetycznych w gruntach oraz o ich pochodnej elektro-osmozie. Poczynając od doświadczeń Helmholtz'a, doświadczenia i wnioski Gouy'a i Stern'a, rozpatruje się ilości przepływu, wyprowadza się podstawowe równania przy zastosowaniu reguły Darcy'ego. Wyprowadzanie równania na ciśnienie. Opis doświadczenia Gouy'a nad parciem w naczyniach włoskowatych i pojęcia o elektrycznym potencjale przepływu. Równania na prędkość przepływu oraz natężenia prądu i potencjał przepływu. Doświadczenia V. Saxen'a, prace Dr. Casagrande nad różnymi gruntami oraz wnioski dążące do praktycznego zastosowania elektro-osmozy. Doświadczenia Mac Lean'a i Rolfa nad odwadnianiem gruntów, doświadczenia Dr. Casagrande z okresu 2-jej wojny światowej. Opis szeregu zastosowań elektro-osmozy przy robotach ziemnych wykonanych w Niemczech.

19* 626/627 C3-1.51
Bridgewater A. B. B. Sc.: Powstawanie zjawisk elektrokinetycznych w gruncie. „The occurrence of electro-kinetic phenomena in soils“. Civ. Eng. and Publ. Works Rev., Londyn, mies., nr 527, maj 50, s. 313, 31 × 24 cm., 3,5 str., 1 fot., 1 rys., 3 wyk., 1 tab. — Współczesne doświadczenia wykonane przez A. Mandeville i autora nad właściwościami elektrokinetycznymi gruntu w okolicy Avonmouth. Warunki pobrania gruntu, analiza granulometryczna, wyniki przesiewu, aparatura użyta do doświadczeń, natężenie i napięcie prądu. Opis techniki wykonania doświadczeń i prób oraz otrzymane wyniki. Wnioski o proporcjonalności przepływu do przyłożonego napięcia. Porównywanie wyników z wynikami otrzymanymi przez Dr. Casagrande. Badania nad rozkładem strug przepływu, podanie metody analitycznej i doświadczalnej dla wykreślenia siatki rozkładu strug przepływu. Opis trudności w doświadczalnym wyznaczaniu tych wykresów oraz podanie metod eliminowania tych trudności. Sposoby pomiaru powierzchni depresyjnej. W zakończeniu kilka wniosków autora, wyjaśniających, jego zdaniem, szereg zjawisk zachodzących przy wykonywaniu doświadczeń nad właściwościami elektrokinetycznymi gruntów.

20 626/627 : 387 C3-1.51

Curet H. inż.: Port rybacki Saint Jean de Luz-Ciboure. „Port de pêche de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure“. Travaux, mies., t. 2, nr 139, lip. 50, s. 553, 31 × 24 cm., 2 str., 1 fot., 1 rys., 1 tab. — Sytuacja geograficzna portu. Analiza ruchu statków rybackich i obrotów rybą od 1939 r. do 1948 r. włącznie. Stan techniczny portu w r. 1939. Brak konserwacji portu, a w szczególności falochronów z bloków kamiennych przez cały okres wojenny, zniszczenie i tak starego taboru portowego. Stan techniczny portu na dzień 1. 7. 1949. Program prac rozbudowy portu i wykonanie robót w 1939 r. Roboty wykonane po wyzwoleniu, jak pogłębienie

konserwacyjne, uzupełnienie falochronów blokami betonowymi, budowa nowej przystani żelbetowej oraz oświetlenie elektryczne portu. Program robót rozbudowy portu na najbliższą przyszłość.

21 626/627 C3-1.51

Dreyfus G. inż.: Zatapianie sztucznych bloków betonowych o wadze 15 ton po stronie zewnętrznej falochronów kierujących rz. Adour. „Immersion de blocs artificiels de 15 tonnes devant les jetées d'embouchure de l'Adour“. Travaux, mies., t. 2, nr 139, lip. 50, s. 555, 31 × 24 cm., 2 str., 6 fot. — Wybrzeże w okolicy ujścia rz. Adour specjalnie eksponowane na działanie fali oceanicznej. Wyjątkowo niekorzystny profil brzegu i dna morskiego, gdyż izobata — 200 m znajduje się zaledwie w 45 km od brzegu. Konserwacja falochronów polega na uzupełnianiu zewnętrznej strony blokami betonowymi o wadze 15 t. w pasie o szer. 20—30 m. Ustawianie bloków dźwigami było zbyt kosztowne i trudne ze względu na warunki hydro-meteorologiczne oraz wysoką stopę amortyzacyjną (ze względu na szczupły zakres robót). Przystosowanie statku desantowego do transportu i zatapiania bloków. Poziomy transport bloków na pokładzie desantówki, oraz dalszy transport po pochylni zaopatrzonej w wałki.

22 626/627 C3-1.51

Grange A. inż.: Port Bordeaux w roku 1949. „Le port de Bordeaux en 1949“. Travaux, mies., t. 2, nr 139, s. 542, 31 × 24 cm., 7 str., 13 fot., 3 rys. — Specjalny skomplikowany charakter portu rzeczno-morskiego, o cechach jednocześnie portu przemysłowego i tranzytowego o dużej przepływności (4—5 mil. ton). Analiza ruchu portowego oraz przeładunków tak pod względem ilościowym jak i jakościowym, z podziałem na import i eksport. Ogólne rozplanowanie portu, zniszczenia wojenne. Odbudowa, modernizacja, budowa, prace nad uruchomieniem portu i jego wyposażeniem. Odbudowa i rozbudowa taboru czerpalnego. Projekt polepszenia warunków głębokościowych, sprawdzany w laboratorium hydraulicznym w Chatou. Opis szczegółowej obserwacji ruchu dna piaszczystego, erozji części niezabudowanej rzeki itd. W opracowaniu m.in. projekt organizacji pilotażu oraz łączności radiotelefonicznej ultra-krótkofalowej dyrekcji portu z całym taborem portowym. Opis stoczni i urządzeń dokowych, istniejących oraz projektowanych. Możliwości zastąpienia doków pływających przez odbudowę i przystosowanie jednego dużego basenu o stałym poziomie.

23* 626/627 C3-1.51

Liachnickij prof.: Ocena jakościowa zmechanizowanych procesów przeładunkowych. „Kacześciennaja ocenka mechanizirovannyh peregruzocznyh procesow“. Morsk. Flot, Moskwa, mies., nr 10, paźdz. 50, s. 16, 25 × 17 cm., 2 str. — Znaczenie gospodarce mechanizacji przeładunków. Stopień zmechanizowania przeładunków w portach ZSRR i jego wpływ na charakter pracy robotnika portowego. Ruch mechanizatorski w portach ZSRR. Zagadnienie dalszego polepszenia jakości mechanizacji. Dotychczasowe 3 wskaźniki mechanizacji. Konieczność zaprowadzenia wskaźnika skutku użytecznego, wyrażonego w ilości rąk roboczych zaoszczędzonych przez zmechanizowanie procesu. Wzór na obliczenie wskaźnika zbliżenia mechanizacji do automatyzacji procesu przeładunkowego. Analiza wzoru. Przykłady obliczania wskaźnika automatyzacji. Wnioski o konieczności zastosowania wszystkich 4-ch wskaźników.

24 626/627 C3-1.51

Korozja metali. „The corrosion of metals“. Civ. Eng. and Public Works Rev., Londyn, mies., nr 528, czerw. 50, s. 357, 31 × 24 cm., 1 str. — Sprawozdanie z doświadczeń nad korozją metali żelaznych i nieżelaznych oraz stopów, dokonanych przez I. A. Denison'a i M. Romanoff'a z National Bureau of Standards U.S.A. Warunki, w których powstaje korozja w gruncie, wilgotność, kwasowość, działanie prądów elektrycznych itp. Wnioski z doświadczeń. Selekcja szeregu stopów o bardzo wysokiej odporności na korozję oraz szeregu stopów mniej odpornych, dla których stwierdzono możliwość ich uodpornienia. Różnice odporności na korozję w warunkach atmosferycznych i w gruncie. Wpływ zawartości tlenu w gruncie na postęp korozji. Szybkość postępu korozji dla różnych metali oraz wpływ grubości ścianek obiektu na jego odporność.

25* 626/627 C3-1.51

Romanow A. inż.: Wykorzystanie pali wkręcanych w budownictwie portowym. „Ispolzowanije wintowych swaj w portowom stroitelstwie“. Morsk. Flot, Moskwa, mies., nr 11, list. 50, s. 40, 25 × 17 cm., 4 str., 3 rys. — Opis zastosowania wkręcanych pali przy budowie mostu na płytkiej wodzie. Zastosowanie gźiz stalowych z dopasowanym na ostrzu gwintem o dużej średnicy skrzydła, powiększającym dwukrotnie nośność pala w porównaniu do pali żelbetowych tej samej grubości.

Na żądanie mogą być wykonane za zwrotem kosztów fotokopie publikacyjnej oznaczonych gwiazdką przy kolejnym numerze publikacji. Zapotrzebowania należy adresować: Główny Instytut Dokumentacji Naukowo-Technicznej, Warszawa, Al. Jerozolimskie 31, lub: Morski Instytut Techniczny, Ośrodek Dokumentacji Technicznej, Gdańsk, Al. Wojska Polskiego 13.

