

PRZEGŁĄD BIBLIOGRAFICZNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO ORAZ EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO

OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI MORSKIEGO INSTYTUTU TECHNICZNEGO
DODATEK DO MIESIĘCZNIKA „TECHNIKA I GOSPODARKA MORSKA”

Rok II	Gdańsk — Październik 1951 r.	Nr. 10
--------	------------------------------	--------

Gwiazdką obok porządkowych liczb artykułów oznaczone są publikacje, znajdujące się w bibliotece Morskiego Instytutu Technicznego; dwiema gwiazdkami — tłumaczenia publikacji, wykonane przez MIT.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE I PORTOWE

DZIAŁ ZEGLUGI

Przemysł okrętowy, pomocniczy i rozbudowa stoczni

264* 629.128.2 C3-10.51

Wodowanie statków na łożyskach kulkowych. „Sjöfartstidn. Göteborg tyg., Nr 13 marz. 51. s. 454. 29 × 20 cm, 1 str., 1 rys., 1 tab. — Opis metody stosowanej w Japonii wodowania statków na łożyskach kulkowych z podaniem szkicu urządzenia oraz z tabelarycznym podaniem głównych danych statków wodowanych w ten sposób. Porównanie kształtów tego sposobu wodowania i wodowania zwykłego przy pomocy smarów.

265 629.129 : 338 C3-10.51

Rainey S. J.: Ratownictwo i ocena starych materiałów. „Salvage and valuation of old materials”. Trans. Inst. Mar. Eng., London, rocz. t. 52, cz. 7, 1940, s. 185. 28 × 22 cm, 3,5 str. — Wycieczne dla kalkulacji wartości wraków. Fazy przygotowania kalkulatorów. Ocena klas metalu wg. broszury Stationery Office. Przykłady obliczania wagi stali kadłuba kotłów wodnorurkowych, skraplaczy. Zużytkowanie drzewa tekowego. Przykłady obliczeń ceny wydobycia z wraku mechanizmów takich, jak wał, kondensatory, turbiny, silniki elektryczne. Ocena wartości złomu miedzianego itp.

266 629.123 C3-10.51

Macfarlane A. P.: Ratownictwo okrętowe. „Ship salvage”. Trans. North East Coast Inst. Eng. a. Shipbuild., London, rocz. t. 59, 1943, s. 125. 24 × 16 cm, 14 str., 14 fot. — Ratownictwo okrętów zatopionych i wyrzuconych na brzeg. Usuwanie ładunku przed wyciągnięciem okrętu. Prace nurkowe do 120 m. Uszczelnianie i pompowanie. Wpływ rodzaju dna na trudności podnoszenia. Metody ratowania: ściąganie holownikami, kotwicami, balastowanie. Wyperanie wody z zalanych pomieszczeń przy pomocy powietrza. Metoda kesonowa (cofferdamming) — przykłady ratowania „Empress of China” (1913) i innych starych akcji.

267* 629.128.1 C3-10.51

Kilka danych o szwedzkim budownictwie okrętowym w roku 1950. „Nagra drag i 1950 ars svenska skeppsyggeri”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 22 1/2, 1951 s. 2. 29 × 20 cm, 4 str. — Daje się zauważyć wzrost szybkości i mocy statków. Zapotrzebowanie na statki chłodnicze, szybkie statki drobnicowe oraz zbiornikowce duże i przybrzeżne. W budownictwie maszyn okrętowych obserwuje się nieliczne zastosowania silników parowych, normalizację cylindrów — silników spalnowych, napęd raczej bezpośredni. Zastosowanie stopów lekkich zarówno w budowie nadbudówek jak również w kadłubach małych statków pasażerskich. W przemyśle brak stali powoduje szerokie stosowanie spawania oraz daleko idącą racjonalizację produkcji kadłubowej i maszynowej.

Typy i eksploatacja techniczna okrętów

268* 629.123.4:621.436:621.8 C3-10.51

Cztery silniki napędzają jedną śrubę okrętową. „Fyra motorer pa en propeller”. Tekn. T., Stockholm Tyg. Nr 33 wrzes. 50, s. 814. 20 × 20 cm, 1 str., 2 rys. — Norweski statek handlowy „Trudvang” o nośności 2730 t., wyposażony w cztery silniki, napędzające jeden wał. Łączna moc silników 1500 KM. Silniki posiadają wspólną przekładnię i sprzęgła hydrauliczne. Silniki przednie poza tym złączone są z dwoma generatorami po 150 kW. Plan generalny statku oraz widok i przekrój maszynowni.

269* 629.12 C3-10.51

Hardy A. C.: Czy planowano dobrze czy źle? Powojenne ulepszenia techniczne w budownictwie okrętowym, technice okrętowej oraz żegludze w świetle planowania wojennego. „Right or wrong? Post-war technical developments in shipbuilding marine-engineering and ship operation in the retrospective light of wartime planning”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 22 1/2, 1951, s. 30. 29 × 20 cm, 6,5 str. — Obecny stan techniki okrętowej pozostaje pod wpływem planowania wojennego. Frekwencja morskich podróży pasażerskich nie spełnia przewidywań wojennych, spowodowała jednak znaczną „demokratyzację” pomieszczeń

i urządzeń pasażerskich na statku. Zwiększenie szybkości statków pociąga za sobą wprowadzenie urządzeń przyspieszających przeładunek (dźwigi pokładowe, urządzenia dźwigowe w ładowniach, luki burtowe, przeładunek zasobnikowy itp.). Nowe typy statków towarowych (zbiornikowce z ładowniami na ładunki stałe, szybkie statki chłodzone, statki-matki dla statków rybackich). Przystąpienie przepisów pomiarowych hamuje rozwój silowni okrętowych, które w przyszłości winny podlegać zasadzie instalowania jak największej mocy w najmniejszym pomieszczeniu. Przewidywane zastosowanie przekładni przy silnikach diesla, wysokoprężnych kotłów i turbin parowych z przekładniami. Stopy lekkie i plastyki zmieniają wygląd statków.

270* 629.123.16-468 C3-10.51

Duńskie statki szkolne. „Danska skolfarttyg”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 15, kw. 51, s. 541. 29 × 20 cm, 1 str., 2 fot., 1 rys. — Kilka danych o duńskich statkach szkolnych i dokładniejszy opis nowego duńskiego statku szkolnego „Lilla Dan”, szkunera o 94 BRT, 140 TDW i 274 m² żagla.

271* 629.123.3 C3-10.51

Najszybszy statek floty handlowej USA. „Amerikas snabbaste handelsfarttyg”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 22, maj 51, s. 794. 29 × 20 cm, 2 str., 3 rys. — Dwa statki siostrzane „Independence” i „Constitution”, najszybsze statki pasażerskie marynarki handlowej USA. Główne dane: szybkość 22,5 26 27 węzłów, 1003 miejsca pasażerskie, moc maszyn (turbina) 37.000/55.000 KM, tonaż 23.719 BRT. Plan ogólny i tabela danych charakterystycznych statku.

272* 629.123.4 C3-10.51

Niemieckie typy statków handlowych. „Tyska farttygster”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 3, qycz. 51, s. 89. 29 × 20 cm, 0,5 str., 2 rys. — Sylwetki i wymiary dwóch typów drobnicowców, wykonywanych seryjnie dla Hamburg Amerika Linie. Tonaż: 4700 i 2100 TDW.

273* 629.123.5-445.72 C3-10.51

Nowy statek duński do przewozu owoców. „Nyst danskt frukt-motorsfarttyg”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 13, marz. 51, s. 458. 29 × 22 cm, 2 str., 6 fot., 2 rys. — Plan generalny, główne dane oraz 6 fotografii statku chłodniczego m/s „Plast”.

274* 629.12 : 627.95 : 341 C3-10.51

Sjöholm H.: O konwencji bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu z roku 1948. „1948 ars säkerhetskonvention”. Tekn. T., Stockholm tyg., Nr 20, sierp. 49, s. 529. 29 × 20 cm, 9 str. — Autor analizuje nową konwencję i porównuje ją ze starą, zwracając uwagę na IMCO (International Maritime Consultative Organisation). Dokładne omówienie rozdziałów II i III (konstrukcja, sprzęt ratowniczy) oraz w ramach rozdz. II cz. A (Przeписы ogólne) i cz. B. (Podział statku).

275* 629.123.4 C3-10.51

Statek towarowy „Alacée”, zbudowany w Amsterdamie. „Le cargo „Allaoée”, construit à Amsterdam pour la Société Navale Caennaise”. J. Mar. March., Paris tyg., t. 33, Nr 1648, lip. 51, s. 1531. 31 × 24 cm, 2 str., 1 fot., 1 rys. — Parowiec przeznaczony do przewozu drobnicy lub rudy i węgla. Lpp = 63,79 m. nośność 2344 TDW, szybkość 11,2 węzła, moc maszyn 1010 KM. Zwiększył opis konstrukcji kadłuba, wyposażenia kadłubowego, silnika parowego tłokowego i maszyn pomocniczych, ilustrowany planem generalnym statku.

276* 629.123.011.26 46 C3-10.51

Statek z lekkiego metalu dla f. Nordstječna. „Lättmetallfarttyg für Nordstjernan sjöfart”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 18, maj 51, s. 649. 29 × 20 cm, 0,5 str., 1 fot. — Mały statek pasażerski, wykonany całkowicie ze stopu lekkiego przez stocznię Gustafsson & Anderssons Varvs A. B., Lidings. 200 pasażerów. Przeznaczenie: Szkiery Sztokholmskie. Szybkość ok. 18 węzłów.

277* 387:629.123.56 C3-10.51

Tonaż zbiornikowców. „Tanktonnaget”. Svensk Sjöfartstidn., Göteborg tyg., Nr 11, marz 51, s. 373. 29 × 20 cm, 1 str. — Duży wzrost zamówień na tonaż zbiornikowców, który w r. 1950 wyniósł 1.350.000 TDW, a w r. 1951 wyniósł dalsze 1.000.000 TDW. Przewidywany stan w r. 1953 — 32,5 mil. TDW (obecnie 27,6 mil. TDW). Przewidywany rozwój koniunktury. Procentowy udział starych zbiornikowców (20-letnich i 25-letnich). Możliwość zaopatrzenia armatorów zachodnich.

Wewłowicz „Penvenan“ o nośności 4750 TDW „Le cargo charbonnier „Penvenan“ de 4750 tdw. J. Mar. March. Paris tyg. t. 33, Nr 1647, 1648, lip. 51, s. 1481, 1533, 31×24 cm, 4 str., 1 rys. — Prototypy serii 14 samotrymujących węglowców francuskich. Nośność 4750 TDW, wyporność 7347 t., Lpp = 106,4 m. Otszerny opis kadłuba, wyposażenia kadłubowego i silnikowego. Pokrywy lukowe Mac Gregor-Comarain. Silnik główny: silnik parowy tłokowy trójprężny ze sprężarką międzystopniową Göta-verken o mocy całkowitej 2000 KMi. Kotły Prudhon-Capus opalane ropą. Plan ogólny.

Teoria okrętu i badania modelowe

275* 629.12.037.1 : 532 C3-10.51

Ławrentiew W. M.: Pędzisz okrętowe. „Sudowye dwizitieli“. Wyd. 1, Leningrad, Moskwa, 1949, Izdat. „Morskoy Flot“, D 22×15 cm, 295 str., 143 rys. — W części I-ej podane są fizykalne podstawy zjawiska oporu wody i praktyczne sposoby określania oporu holowania statków. W drugiej części krótka teoria, sposoby obliczania i konstruowania śrub okrętowych napędzających. Praktyczne przeprowadzenie obliczenia oparte jest na metodzie opracowanej przez autora w Centr. Nauk. Bad. Instytucie Floty Morskiej.

286* 629.12-037.16 C3-10.51

Rupp L. A.: Śruby o skoku nastawnym. „Controllable-pitch propellers“. Trans. Soc. Nav. Arch. a. Mar. Eng. N. York, roczn., t. 56, 1948, s. 272, 28×21 cm, 86 str., 16 fot., 19 rys., 29 wykr., 12 tab. — Opracowanie zagadnienia śrub nastawnych pod kątem korzyści eksploatacyjnych, warunków konstrukcyjnych i zachowania się przy różnych obciążeniach. Analiza mechanizmów nastawnych. Bogaty materiał porównawczy z prób modelowych i z prób w skali naturalnej na holownikach YTB 500 i YTB 502. Korzyści w ruchu bez holu, przy holowaniu i manewrowaniu, pływaniu z szybkością marszową. Badanie oszczędności paliwa. Dane, konstrukcyjne, dobór profilów, dobór skoku projektowego. Analiza wpływu wielkości piasty i opóźniania. Obliczanie sił nastawiających-odśrodkowych i hydrodynamicznych na podstawie danych z prób. Opisy mechanizmów nastawnych w przeglądzie historycznym. Ostateczne wnioski — przydatność dla statków, pracujących przy zmiennym obciążeniu, jak np. dla holowników, trawlerów, poławiaczy min, łodolamaczy. Bogata dyskusja, poruszająca warunki konstruowania, odporność na uszkodzenia itd.

Budowa okrętów, maszyn i wyposażenia

281* 621.1 : 629.123.3 C3-10.51

Hafström B. G.: Angielskie siłownie turbinowe na statkach. „Engelska turbinmaskinerier för fartyg“. Tekn. T., Stockholm, tyg., Nr 7, marz. 50, s. 137, 20×20 cm, 3 str., 3 fot., 1 rys., 3 tab. — Opis silowni turbinowych na angielskich statkach s.s. „Himalaya“ i s.s. „Oreades“. Stosunkowo wysoka temperatura (315 — 455°C) i ciśnienie (26,9 atm.), jak na warunki angielskie. Opis kotłów parowych, systemu wody zasilającej oraz maszyn pomocniczych.

282* 629.12-011.55 C3-10.51

Möller N., Nilsson N.: Kabin jednoosobowe, oszczędnościowe na statkach. „Utrymmesbesparande enmanshytter på fartyg“. Tekn. T., Stockholm, tyg., Nr 20, maj 50, s. 467, 29×20 cm, 5 str., 2 fot., 11 rys., 1 tab. — Stała tendencja polepszenia warunków mieszkalnych dla załogi na statkach handlowych, co prawdopodobnie spowoduje przejście z kabin dwuosobowych na jednoosobowe. Zamiast zwykłych kabin jednoosobowych proponuje się stosowanie kabin o przekroju w kształcie litery „Z“. Kilka alternatyw projektu kabiny jednoosobowej. Rysunki ilustrują rozkład kabin jednoosobowych na rufie szwedzkiego statku handlowego m/s „Magne“.

283* 623.8/9 C3 10.51

Ljefkvist G.: Nowoczesne poglądy na konstrukcje okrętów wojennych. „Moderna synpunkter på krigsfartygs konstruktioner“. Tekn. T., Stockholm, tyg., Nr 20, sierp. 51, s. 689, 29×20 cm, 10 str., 3 rys. — Konstrukcja nowoczesnych okrętów wojennych pozostaje pod wpływem wynalezienia bomby atomowej oraz nowoczesnych środków walki (artyleria o dużej częstotliwości ognia, pociski rakietowe, radar). Wpływ bomby atomowej na konstrukcję i zastosowanie materiałów w kadłubie okrętowym. Pływerność, stateczność i niezatapialność. Instalacje okrętowe, wyposażenie i materiały wyposażeniowe. Zwiększona moc silników okrętowych z przewagą napędu parowego. Zagadnienie wytrzymałości na wstrząsy i odpowiedniego ufundamentowania maszyn okrętowych.

284* 629.12 C3-10.51

Pugaczew A. C.: Jak czytać rysunki okrętowe. „Kak čitat' sudostroitelnyje čertieży“. Wyd. 1, 1948, Sudprcmgiz D, 22×15 cm, 102 str., 70 rys., 12 tab. — Podane podstawowe zasady czytania rysunków w rzutach prostokątnych i oznaczenia umowne na rysunkach. Rozpatrzone główne typy i rodzaje rysunków w budownictwie okrętowym.

285 629.123.4-011.53.55 C3-10.51

Skoncentrowana budowa pomieszczeń na statkach. „Koncentrerad fartygsinredning“. Tekn. T., Stockholm, tyg., Nr 29, sierp. 49, s. 538, 29×20 cm, 1 str., 2 rys. — Rysunki (plan generalny oraz rysunki wnętrza) małego statku handlowego 570 TDW m.s. „Rupertsländ“, dług. cał. 52 m, szerokość 9,6 m, zbudowanego na jednej ze stoczni szwedzkich, na którym, w przeciwieństwie do powszechnej w Szwecji rozrzuconej gospodarki powierzchnią pomieszczeń statku, — zastosowano gospodarkę b. oszczędną. Rozmieszczenie: 12 pasażerów, kapitana, oficerów i załogi, składającej się z 12 osób.

Stenberg E.: Statki spawane z punktu widzenia konstrukcji. „Konstruktiva synpunkter på svetsade fartyg“. Tekn. T., Stockholm, tyg., Nr 7, luty 53, s. 120, 29×20 cm, 8,5 str., 5 fot., 1 tab., 3 wykr., 1 tab. — 80% statków wykonanych na stocznich szwedzkich to statki spawane. W celu powiększenia pewności statków spawanych należy stosować konstrukcje specjalne. Analiza właściwości materiałów, z jakich winien być zbudowany statek. Porównanie zachowania się statków spawanych i nitowanego podczas kilku zaobserwowanych awarii. Statek spawany jest korzystniejszy, gwarantuje większą szczelność podczas awarii.

DZIAŁ PORTÓW

Hydro, meteor., geologia morza i mechanika gruntów

287 624.134.36:216 C3-10.51

Abieliev M. prof.: Kurzawki jako podstawowe warunki i metody ich badań w miejscu budowy. „Plywuny kak osnovanie socruženij i metody ich issledowanja na mjestie prstrojki“. Moskwa, 1947, Strojizdat, D 22×14 cm, 128 s. 13 fot. 50 rys., 6 wykr., 8 tab., 68 poz. bibl. — Część książki p. t. „Metody pobierania prób niezwiązanych gruntów z nie naruszoną strukturą z otworów badawczych poniżej poziomu gruntu wód“, zawierająca 13 str., opisuje szereg sposobów pobierania z wiercen badawczych prób gruntów niezwiązanych, o nie naruszonej strukturze, zbierając metody stosowane dotąd zarówno w ZSRR jak w innych krajach. Cechy i przydatność w różnych warunkach. Metody obecne nie są końcowymi pod względem jakościowym; prace nad rozwiązaniem tego problemu. Część p. t. „Podstawowe pojęcia o kurzawkach i ich fizykochemicznych właściwościach“ (34 str.) podaje różnego rodzaju zjawiska kurzawki, przykłady różnego jej występowania i badania sposobami dotąd stosowanymi. Opis skutków tej działalności na różne konstrukcje budowlane. Niebezpieczeństwo pojawienia się kurzawki w wyrobiskach podziemnych, znajdujących się poniżej poziomu wód gruntowych. Podkreślenie, że powstać one mogą najczęściej przy występowaniu warsz. różnej granulacji piasku, lub piasku z małą domieszką gliny czy ilu, zawartego w warstwach poddanych ciśnieniu hydrodynamicznemu. Deformacje, jakie w skutku działania kurzawki powstają mogą na powierzchni terenów, jej szkodliwy wpływ na budowle ziemne, jak tamy, zapory, nasypy i p. Opis badania jej tworzyw.

288* 624.131.24 C3-10.51

Lipszyc I. S. inż.: Budownictwo hydrotechniczne w warunkach gruntów diatomitowych. „Gidrotechničeskoe stroitelstwo w usłowijach diatomitowych gruntow“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., Nr 5, maj 51, s. 33, 29×22 cm, 2 str. 2 rys. — Właściwości gruntów diatomitowych i przydatność ich jako podłoża budowlanego oraz jako domieszki dla zwiększenia trwałości materiałów, pracujących w wodzie słodkiej i morskiej.

289* 624.131.431.2 C3-10.51

Miedkow E. I., inż.: Określanie porowatości krytycznej. „Opriedelenije kritičeskoj porostosti“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., Nr 5, maj 51, s. 30, 29×22 cm, 3 str., 1 rys., 2 wykr. — Opis dwóch metod określania porowatości krytycznej, opracowanych przez autora. Podany jest przykład zastosowania obu metod oraz wnioski i wytyczne korzystania z nich.

290* 627.223.6 C3-10.51

Neuman G., inż.: O wzburzeniu morza przy różnych siłach wiatru. „Ueber Seegang bei verschiedenen Windstärken“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 21, maj 51, s. 799, 30×21 cm, 3,5 str., 2 wykr., 2 tab. — Powstanie wzburzenia morza i zachodzące przy tym zjawiska. Przykłady korzystania z wykreśłów i analiza otrzymanych wyników. W tabelach ujmujących wyniki badań autora podano dla rozmaitych szybkości wiatru wysokość, długość i okres fal.

Morskie budownictwo hydrotechniczne i drogi wodne

291* 624.152.634 C3-10.51

Barkan D. D.: Zapuszczanie w grunt ścianek szczelnych, pali, rur oraz wykonywanie geologicznych otworów badawczych za pomocą wibrowania. „Wibracijnnyj metod poğruženija w grunt szpunta, swaj, trup i prochodka geologorazwiedacznyh skważy“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., Nr 5, maj 51, s. 7, 29×22 cm, 1 str. — Omówienie znaczenia zapuszczania ścianek szczelnych w grunt metodą wibrowania w świetle rozbót na dużą skalę, zainicjowanych w ZSRR oraz dalsze perspektywy zastosowania tej metody.

292* 624.034.75:624.152.634 C3-10.51

Iwanow S., Ulanowski I.: Wpływ obrastania przez żyłką na korozję stalowych konstrukcji budowli hydrotechnicznych. „Wlijanie obrastania żywtynymi na korroziju stalnych konstrukcij gidrotechničeskich sooruženij“. Morsk. Flot Moskwa, mies., Nr 5, maj 51, s. 28, 35×17 cm, 6 str., 3 fot., 1 wykr., 3 tab., 1 poz. bibl. — Zestawienie obserwacji i wyników badań nad wpływem zmniejszenia postępu korozji stalowych ścianek szczelnych na skutek obrastania tych ścianek przez organizmy żywe. Analiza zmian chemicznego składu wody morskiej, wywołanych żyłkami, oraz wypływające stąd wnioski praktyczne.

293* 624.154 C3-10.51

Wilkins R. J.: Zginanie pali pionowych przez siły poziome. „The bending of a vertical pile under lateral forces“. Civ. Engng., London, mies., Nr 539, maj 51, s. 355, 31×24 cm, 2,5 str., 1 fot., 4 rys., 5 poz. bibl. — Opis przystosowania ekstensometrów do pomiarów momentów zginających i odkształceń pali zginanych siłami poziomymi. Metoda została opracowana w laboratorium Politechniki w Northampton.

294* 624.152.634 C3-10.51
Zajackin H. N., inż.: Wielokrotność użycia stalowych ścianek szczelnych. „Oboraczajwajemost metallicheskowo szpunta”. Gidrotechn. Stroiti., Moskwa, mies., Nr 5, maj 51, s. 37, 29x22 cm, 3 str., 2 rys. — Omówienie przyczyn zmniejszających wielokrotność użycia stalowych ścianek szczelnych. Przykłady z praktyki ilustrujące trudności przy wyciąganiu ścianek. Opis niektórych typów produkowanych w ZSRR oraz ich krytyka pod względem przydatności do łatwego wyciągania. Wytyczne odnośnie warunków, które muszą być spełnione dla zwiększenia wielokrotności użycia stalowych ścianek.

Pogłębianie portów, roboty podwodne i ratownictwo morskie

293** 626.025 C3-10.51
Skafander indywidualny zasilany sprężonym powietrzem. „Zelfstandige, met gecompriëerde lucht werkende amphibische respirator”. Schip en Werf, Rotterdam, dwutyg., t. 18, Nr 1, stycz. 51, s. 4, 32x24 cm, 1,5 str., 1 fot. — Stan osiągnięć techniki dnia dzisiejszego w dziedzinie masek gazowych i aparatów do oddychania w skażonej atmosferze lub pod wodą. Ustala się warunki techniczne, jakim idealny aparat winien odpowiadać. Krótki opis nowo konstruowanego aparatu typu Cousteau Gagnan, jego zalet i zastosowania.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO

DZIAŁ EKONOMICZNY

Eksploatacja żeglugi

296* 387.1.333.011.004 IB-10.51
Pasternak D., Mironienko A.: Graficzna metoda wyznaczenia ilości ładunku uzupełniającego dla całkowitego wykorzystania nośności i pojemności statków. „Graficzeskij metod rasczeta komplektacji gruzów dla polnowo ispolzowania gruzopodjornosti i gruzowmestnosti sudow”. Morskoi Flot, Moskwa, mies., t. 10, Nr 11, list. 50, s. 8, B5, 4 str., 4 wyk., 1 poz. bibl. — Opis metod kompletowania ładunku w celu pełnego wykorzystania nośności i pojemności statku; szersze omówienie jednej z metod, opartej na graficznym obliczeniu tangensa kąta, wyznaczonego stosunkiem objętości i ciężaru przewożonego ładunku.

297* 387.003.004 IB-10.51
J. L. B.: Nowe pojęcie szybkości w time-charterach dla tankowców. „Ein neuer Speed-Begriff in Zeitchartern für Tankschiffe”. Hansa, Hamburg, tyg., Nr 9, 4 marz. 50, s. 311, A4, 0,5 str. — Dzienna konsumpcja ropy dieslowej przy rozmaitych warunkach atmosferycznych — jako kryterium wyboru statku pod time-charter.

298* 629.123.4:656.052.43:338.585 IB-10.51
Sójka Z.: Zagadnienie szybkości w nowoczesnym trampingu. Gosp. Morska, Gdańsk, kwart., t. 3, Nr 2.3, kw. - wrzes. 50, s. 135, B 5, 3,5 str., 8 poz. bibl. — Maksymalizacja zdolności przewozowej statku trampowego wraz z likwidacją podróży balastowych — środkiem redukcji kosztów transportu; szybkość — powazny instrument przygotowania obrotowości tonażu i pośredniego obniżania kosztów przewozu. Podkreślenie ogólnej tendencji wzrostu szybkości tonażu trampowego na świecie.

299* 656.076.3:622.656.03 IB-10.51
Gross H.: Frachtowanie tonażu pod przewozy polskiego węgla do krajów porażenijskich. Transp. i Sped. Warszawa, mies., Nr 11, list. 50, s. 388, A 4, 2 str. — Praktyczne wskazówki frachtowania statków pod przewóz węgla na dalsze rejsy. Analiza elementów wpływających na stawkę frachtową. Dezyderaty: dzienna norma załadunkowa 2000 ton, bonifikaty za pośpiech, płacone w porcie wyładunkowym.

300* 387.1.347.791.2:629.123.97 IB-10.51
Smith Murne R.: Charakterystyki techniczne statku. „Ship specifications”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 76, Nr 11, wrzes. 50, s. 317, A 4, 15 str., 1 tab. — Omówienie najważniejszych elementów technicznych i eksploatacyjnych, stanowiących podstawę umowy o budowę statku morskiego.

301* 387.1.656.073.23.003 IB-10.51
Wonder I.: Nowoczesny plan ładunkowy. „A modern cargo plan”. Nautical Magazine, London, mies., Nr 1, stycz. 51, s. 47, B 5, 2 str. — Wskazania dotyczące właściwego sporządzania planów ładunkowych w oparciu o bieżące potrzeby obrotu morskiego.

302* 387.1.656.612:627.2.003 IB-10.51
Marnotrawstwo zdolności przewozowej. „Waste of carrying power”. Ship World, London, tyg., t. 124, Nr 3011, marz. 51, s. 256, A 4, 0,3 str. — Wzmożony import węgla (rządowe „zakupy masowe”) do W. Brytanii, wobec kryzysu tamtejszego przemysłu węglowego, przyczyną rosnącego niewykorzystania tonażu (podróże balastowe).

305* 387.1.629.1.06/011.338.585 IB-10.51
Destylacja wody świeżej: urządzenia m/s „Himalaya”. „Fresh water distillation”. „Himalaya”s plant”. Fairplay, London, tyg., t. 176, Nr. 3537, marz. 51, s. 586, A 4, 1/2 str. — Destylacja wody morskiej na statkach jako źródło zwiększenia nośności użytkowej statku bezpośrednio (wagowo) i pośrednio (skrócenie czasu postoju w portach); redukcja wydatków (koszt wody w portach podróży); i wzrost wpływów frachtowych (większy ładunek zwiększa częstotliwość rejsów).

304* 387.1:380 IB-10.51
Duff Peter: Podaż i popyt żeglugi — czy jest wystarczająca ilość tonażu do przewozu ładunków suchych handlu światowego. „Shipping supply and demand — are there enough dry-cargo ships for world trade”. Ship. World, London, tyg. 121, Nr 3006, luty 51, s. 153, A 4, 2 str., 2 tab. — Analiza światowej sytuacji w zakresie podaży tonażu handlowego. — Wzrost udziału tonażu tankowego oraz jego znaczny wzrost w liczbach bezwzględnych, a jednocześnie duża rezerwa unieruchomionego tonażu St. Zjednoczonych: spadek — w stosunku do okresu przedwojennego — wolumenu tonażu do przewozu ładunków suchych.

305* 629.123:387 (47.1) (091) IB-10.51
Joelma Pohjanpalo: Żegluga handlowa Finlandii i rola jej linii żeglugowych. „Suomen Kauppamerenkulku ja erityisesti linjalitkentien osuus siina”. Helsinki, 1949, Werner Söderström Osakeyhtiö, D. 25x19 cm, 314 str., 11 tab., 540 poz. bibl. — Historia rozwoju (od XIV w.) floty handlowej Finlandii; przemiany w strukturze tonażu (okres rozkwitu w epoce żaglowca); charakterystyczna dominanta ruchu liniowego, jako konsekwencja specyficznej struktury handlu zagranicznego i roli szlaków morskich w fińskiej wymianie zagranicznej. Udział bandery narodowej w obsłudze fińskiego handlu zagranicznego; wyjątkowość dawidowa żegluga fińskiej. Duża wartość bogatego materiału statystycznego (do 1939 r.).

306* 387.1:381.823.26.003:658.788.45 IB-10.51
Problem opakowań. „The packing problem”. The British Trade Journal A. Export World, London, mies., Nr 1058, luty 51, s. 131, A 4, 4 str., 5 fot. — Analiza ekonomiczna opakowania drobnych ładunków statkowych, w świetle tendencji zwykłej cen na surowce, służące do jego produkcji. Wpływ wzrastających stawek frachtowych na kalkulację opakowań towarów eksportowych.

307* 387.1:656.073.442.003 IB-10.51
Obelmeister A. M.: O zwiększeniu stosowania kontenerów w transporcie morskim. „O razvitii konteinernych pierewozok w morskorn transportie”. Mechaniz. trudoj. Rabot, Moskwa, mies., NA 5, maj 50, s. 43, A 4, 1 str. — Wskazówki dotyczące opracowania systemu kontenerów do przewozu drobnych sypkiej. Dostosowanie konstrukcyjne do przewozu ich zarówno drogą morską jak i lądową. Eliminacja dodatkowych prac przeładunkowych w portach.

Eksploatacja portów

308* 387.1:382 IB-10.51
Witt T.: Teoretyczne aspekty terminu „zaplecze portu”. Gosp. Morska, Gdańsk, kwart., Nr 3, lip.-wrzes. 49, s. 243, B 5, 25 str., 17 poz. bibl. — Analiza i zwięzłe pojęcia „zaplecze portu”: jego geneza i rodzaje w gospodarce kapitalistycznej. Czynniki wpływające na wielkość i aktywność zaplecza krajowego (własnego) i zagranicznego, eksportowego i importowego. Przyczynki do badań problemu zaplecza portów polskich w aspekcie przede wszystkim opracowywania planów gospodarczych wymiany towarowej odnośnych obszarów, lokalizacji, wreszcie ich zagadnień płatniczych.

309* 331.874:656.615:338.984.008 IB-10.51
Szwyrwa L. A.: Praca portu według planu stachanowskiego i współpraca z pracownikami naukowymi. „Rabota porta po stachanowskomu planu i soderużstwo s naucznyimi rabotnikami”. Riecznoj Transp., Moskwa, dwumies., Nr 5, wrzes. październ. 50, s. 12, A 4, 2 str., 1 fot., 1 rys., 1 tab. — Opis osiągnięć portu leningradzkiego, uzyskanych dzięki współpracy robotników z naukowcami. Ulepszono organizację pracy wprowadzając ściśle harmonogramy pracy ludzi i urządzeń technicznych. Praca szkoleniowa udostępniająca praktykom najnowsze osiągnięcia wiedzy radzieckiej w dziedzinie techniki portowej.

310* 331.875:656.615:389.6.907 IB-10.51
Wiktorow W. J.: Najlepsi usprawniacze prac morskich portów. „Pieredowyje mehanizatory morskich portow”. Mechaniz. trudoj. Rabot, Moskwa, mies., Nr 9, wrzes. 50, s. 30, A 4, 4 str., 5 fot. — Progresywne normy przeładunkowe ładunków masowych, ustalone przez najlepszych dźwigowych portowych. Pełny cykl dźwigu — 37 sekund. Wyładunek 1000 ton masówki chwytakiem 6 do 4,42 — godzin. Osiągnięcie w 1949 r. — 200 ton/godz.

311 656.078:387.1.003 IB-10.51
Pokidko N. M.: Środki polepszania pracy floty morskiej. „Mieroprijatja po ulucszieniju raboty morskowo flota”. Moskwa, 1947. Izd. Morskoi Transportu, D. A 5 42 str. Wskazówki dotyczące usprawnienia pracy portów i żeglugi radzieckiej ujęte w formie krytyki dotychczasowego stanu. Rola dyspaszera w porcie. Kapitan statku, jego funkcje w gospodarce socjalistycznej. Współwzajemność na statkach morskich w dążeniu do progresywnych norm wydajności pracy.

313* 627.552:389.6.003 IB-10.51
Bojowski E.: Mechanizacja masowego przeładunku węgla w portach. Pr. techn., Warszawa, t. 71, Nr 3—4, marz.-kw. 50, s. 159 A 4, 10 str., 11 rys. — Sposoby stosowania urządzeń przeładunkowych i pomocniczych dla przeładunku węgla. Analiza ich rentowności w oparciu o koszty bezpośrednie eksploatacji urządzeń i pośrednie, oddziałujące na ładunek (kruszenie, potrzeba trzymarów). Zestawienie norm teoretycznej i praktycznej wydajności poszczególnych urządzeń przeładunkowych.

313* 387.1:656.078.1:656.612/15 IB-10.51
Przestoje w portach Brytyjskiej Wspólnoty Narodów. „Commonwealth port delays”. Fairplay, London, tyg., t. 176, Nr. 3540, marz. 51, s. 719, A 4, 9,5 str. — Bieżące kryzysowe problemy brytyjskiej żeglugi liniowej: katastroficzne skutki wzrastających przezojów w portach; spadek udziału bandery brytyjskiej w przewozach tamtejszego handlu zagranicznego, wzrastająca demodernizacja tonażu.

314* 629.123.4 : 338.933.003 IB-10.51

Pietrucznik W.: Rozrachunek gospodarczy statków — najważniejszą dźwignią zwiększenia rentowności pracy floty, „Chozrasczot sudow — ważniejszą ryczącą powyszenia rentabilności raboty flota”. Morskiej Flot, Moskwa, mies. Nr. 7, lip. 49, s. 4, B 5, 5 s.r., 1 poz. bibl. — Znaczenie okrętowego rozrachunku gospodarczego dla zwiększenia wolumenu przewozów i redukcji kosztów własnych transportu. Trudności armatorów radzieckich przy wprowadzaniu w praktyce zasad rozrachunku gospodarczego w żegludze. Podstawy, na jakich winien opierać się okrętowy rozrachunek gospodarczy i wskaźniki określające finansową pracę statku.

315* 387.1:338.933.003 IB-10.51

M.B. Finansowy plan rejsu podstawą rozrachunku gospodarczego statku. Gosp. Morska, Gdańsk, kwart. paźdz. grud. 50, s. 289, B 5, 4 str. — Teza fachowców żegluga radzieckiej oparcia pracy statku o rejsowy rozrachunek gospodarczy i system premiowania finansowych rezultatów rejsu. System operatywnego obrachunku dochodów i wydatków, eliminujący instytucję księżeczek czekowych, jako pozornej tylko konkretyzacji rozrachunku gospodarczego statku. Rejsowe sprawozdania produkcyjne i finansowe.

316 338.582.1:387.656.03 IB-10.51

Lewis W. A.: Koszty stałe, „Overhead costs”. Wyd. 1, London, George Allen and Unwin Ltd., 1949, D. B 5, 200 str. — Zagadnienie korelacji kosztu i ceny w gałęziach gospodarki charakteryzujących się dominacją tzw. kosztów stałych. Rozdział IV: wykład nowoczesnej kapitalistycznej teorii frachtów morskich. Mechanizm funkcjonowania i wzajemny stosunek stawek frachtowych (wyświółowych i powrotnych, na różnych rynkach, frachtowanych wielokrotnie) i czarterowych (time- i voyage charter). Koncepcja międzynarodowej instytucji kontroli frachtów jako rozwiązanie problemu koordynacji kosztów i cen wg zasady „właściwy statek na właściwym miejscu we właściwym czasie”.

317* 387.1:382.17 IB-10.51

Kendall M.: Flota handlowa W. Brytanii i jej udział w bilansie płatniczym. „The U. K. mercantile marine and its contribution to the balance of payments”. Journ. of the Royal Statist. Soc., London, mies. t. 113, cz. I, s. 9 B 5, 28 str., 24 tab. — Analiza momentów oddziałujących na kształtowanie się udziału żegluga morskiej w bilansie płatniczym (na przykładzie liczb wpływów i wydatków frachtowych żegluga brytyjskiej).

318* 387.1:338.585:629.128 IB-10.51

Wierzychucka H.: Koszty budowy tonażu na tle zjawisk kryzysu w żegludze. Gosp. Morska, Gdańsk, kwart., paźdz. grud. 50, s. 292, B 5, 10 str. — Analiza czynników wzrostu kosztów budowy tonażu na stocznich w krajach kapitalistycznych. Przejaw ogólnego kryzysu i sprzeczności wewnętrznych gospodarki kapitalistycznej.

319 656.6:626.9:31 IB-10.51

Theel S. A.: Kanał Kiloński i metody statystyki. „Der Nord-Ostsee Kanal und die Methoden der Kanalstatistik”. Wirtschaftsdiens, Hamburg, mies. t. 39, Nr. 1, stycz. 50, s. 53, A 4, 2 str., 2 tab. — Analiza obciążeń i korzyści tonażu przy korzystaniu z Kanału Kilońskiego. Trudności prowadzenia statystyki wobec różnych metod obliczania tonażu rejsowego netto.

320* 387.1:656.033:932:347.795.5 IB-10.51

Mondalski J.: Podział kosztów przeładunku „sztuk ciężkich” przewożonych statkami linii regularnych. Trans. i Sped., Warszawa, t. 2, Nr. 2, luty 51, s. 70, A 4, 1 str. — Uzasadnienie podziału kosztów przeładunku ciężkich przesyłek między armatorem statku linii regularnej a załadowcą. Podkreślenie szeregu dodatkowych ryzyk sztauerki „sztuk ciężkich”, uzasadniających w pewnym względzie tendencję armatorów do stosowania specjalnie podwyższonych stawek frachtowych i przerzucenia na załadowców wzgl. odbiorców obowiązków pokrywania kosztów przeładunku.

DZIAŁ PRAWA MORSKIEGO

321* 341:347.79:327 „10/19” (02) IB-10.51

Dranow B. A.: Cieśniny Morza Czarnego (stan prawny). „Czeromorskie prolwy (meždunarodno-prawowoj režim)”, Moskwa, 1948, Juridiczieskoje Izdatielstwo Ministerstwa Justicii, D. A. 5.

239 str., 124 poz. bibl. — Studium prawa międzynarodowego, przedstawiające w świetle omawiania konferencji międzynarodowych usprawnienia państw basenu Morza Czarnego do wspólnego kontroli Cieśniny Dardaneelskiej i Bosforu. Dokładna analiza historyczna dzieł cieśnin od Bizancjum do czasów dzisiejszych, w oparciu o bogaty materiał dokumentacyjny przemian gospodarczo-politycznych. Dzisiejszy stan prawny cieśnin, jego krytyka i propozycje Związku Radzieckiego, dotycząca jego zmiany.

322* 387:347.79 IB-10.51

Armatory i Reguly Haskie — czy Reguly Haskie winny być poprawione? „Shipowners and the Hague rules. Should Hague Rules legislation be amended?”. Ship. World, London, tyg., Nr. 2985, wrzes. 50, s. 201, A 4, 2 str. — Opinia armatorów brytyjskich odnośnie rewizji Reguł Haskich (Konferencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących konosamentów i konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących odpowiedzialności przewoźnika Bruksela 1924 r.). Postępująca się w systemie gospodarki kapitalistycznej sprzeczność interesów przewoźnika i załadowcy, wynikająca m. in. ze stałej ewolucji warunków handlu morskiego (szybki rozwój żegluga liniowej, zwiększająca się odpowiedzialność przewoźnika), dezaktualizuje w znacznym stopniu przepisy konwencji brukselskich. Innym argumentem na rzecz rewizji konwencji jest brak jednolitości — w skali międzynarodowej — ustawodawstwa regulującego zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika. Sugestia doraźnego rozwiązania problemu metodą „gentlemen's agreement”.

323* 347.792.5 : 347.796(7) IB-10.51

Odpowiedzialność armatorów w St. Zjednoczonych. „Shipowner's liability in America”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 76, Nr. 12, wrzes. 50, s. 328, 29×21 cm, 0,5 str. — Przeciwwstawienie kontynentalnego i amerykańskiego systemu regulowania odpowiedzialności armatora. Analiza systemu amerykańskiego, ograniczającego odpowiedzialność armatora do wysokości wartości statku i frachtu w momencie awarii.

324* 347.79(41) : 347.79(8) : 387 IB-10.51

Klauzula „Both to blame” — różnice w systemach prawnych amerykańskim i angielskim, regulujących przewóz morski ładunków. „The „Both to blame” clause — anomalies as between American law and English law affecting the carriage of goods by sea”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 75, Nr. 25, czerw. 50, s. 772, 29×21 cm, 1/3 str. — Analiza różnic między ustawodawstwem amerykańskim i angielskim (a także konwencją międzynarodową) w zakresie ustalania odpowiedzialności za szkody w ładunku, wynikiłe ze zderzenia statków, przeprowadzana na tle toczącej się obecnie w St. Zjednoczonych dyskusji nad słusnością i ważnością klauzuli „Both to blame”.

325* 368.231/4.001/003 IB-10.51

Dover V.: Analiza klauzul ubezpieczeń morskich i innych. „Analysis of marine and other insurance clauses”. Wyd. 6, London 1950, H. F. and G. Witherby Ltd., D. 18×12 cm, 618 str. — Analiza i interpretacja standardowej polisy ubezpieczeń morskich (S. G. form of marine insurance policy) i wszystkich klauzul stosowanych w ubezpieczeniu ładunku i statku oraz klauzul ubezpieczeń tzw. niemorskich, a prowadzonych przez angielski Lloyd (Lloyd's fire and non-marine clauses). Szóste wydanie pracy uwzględniające najnowsze zmiany poszczególnych klauzul, ich omówienie i przesłanki rozwojowe (m. in. pełny tekst Reguł Yorku i Antwerpil z r. 1890, 1921 i 1950). Praca przeznaczona dla zaawansowanych badaczy ubezpieczeń morskich, teoretyków i praktyków tej dziedziny gospodarki, presumuje gruntowną znajomość podstaw funkcjonowania rynku ubezpieczeń morskich. Szczególna wartość pracy tkwi w fakcie zebrania całości stosowanych klauzul.

226* 368.231 : 656.091.26 IB-10.51

Klauzula klasyfikacyjna i liniowce. „The classification clause and liners”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 77, Nr. 5, s. 130, A 4, 0,3 str. — Rewizja klauzuli klasyfikacyjnej przywracająca ważność atestów Włoskiego Rejestru Morskiego i Lloyd'a Niemieckiego (Germanischer Lloyd). Charakterystyka tej klauzuli i warunki jej stosowania w odniesieniu do tonażu trampowego.

327* 387.1 : 368.231 : 656.091.26 IB-10.51

Towarzystwa ubezpieczeniowe i klauzula klasyfikacyjna. „Underwriters and the classification clause”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 77, Nr. 13, marz. 51, s. 382, A 4, 0,3 str. — Zagadnienie definicji statku liniowego w świetle klauzuli „classification clause” polisy ubezpieczeniowej.

Niniejszy Przegląd Bibliograficzny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych publikacji z zakresu budownictwa okrętowego i morskiego oraz ekonomiki transportu morskiego. Pełna dokumentacja ukazuje się w postaci kart dokumentacyjnych wydawanych przez Główny Instytut Dokumentacji Naukowo-Technicznej (Warszawa, Ligocka 8). — GIDNT przyjmuje prenumeratę kart dokumentacyjnych, która może obejmować zarówno całą dokumentację naukowo techniczną jak i oddzielne jej działy lub poszczególne zagadnienia i tematy techniczne. Cena karty dokumentacyjnej wynosi w prenumeracie 10 groszy. GIDNT wykonuje (za zwrotem kosztów) fotokopie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem bibliograficznym jak i kartami dokumentacyjnymi.