

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 — Listopad 1951 r.

Nr. 11

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 ŻEGLUGI

Przemysł okrętowy, pomocniczy i rozbudowa stoczni

- 328* 622.120.1 (485) „194“ C3-11.51
Ljungzell N.: Budownictwo okrętowe w Szwecji w roku 1949. „Skeppsbyggeriet i Sverige 1940“. Tekn. T. Stockholm, tyg. Nr 11, marz 50, s. 229 29 × 20 cm, 125 str., 31 fot., 1 tab. — Całkowity tonaż statków, wybudowanych w r. 1949 na stoczniach szwedzkich oraz całkowita moc zainstalowanych silników. Omówienie wszystkich stoczni szwedzkich wraz z opisami statków oraz napędów instalowanych na tych statkach.

Typy i eksploatacja techniczna okrętów

- 329* 620.123.4:621.9 C3-11.51
Motorowiec 2-silnikowy „Waimate“. „The twin-engined m. s. „Waimate“. Mot. Ship., London, mies., t. 32, Nr 378, wrzes. 51, s. 222, 30 × 22 cm, 2 str., 5 fot., 1 rys. — Krótki opis statku towarowego z interesującą instalacją maszynową. Lpp = 99,1 m, nośność 5170 tów, szybkość 12 węzłów, moc maszyn 2 × 1375 KMe. Silniki 2-taktowe jednostronnego działania British Polar, przekładnia zębata, sprzężo elektromagnetyczne. Rysunki maszynowni.

- 330* 629.123.4 : 621.144.4 C3-11.51
Sześć statków przybrzeżnych po 1850 tów. „Six 1850 ton coastal vessels“. Mot. Ship., London, mies., t. 32, Nr 378, wrzes., 51, s. 220 30 × 22 cm, 1 str., 1 fot. — Zwięzły opis motorowca przybrzeżnego „Speciality“ z serii 6 statków o nośności 1850 tów. Lpp = 67,1 m, szybkość 10 węzłów, moc 800 KMe. Silnik 2-taktowy jednostronnego działania Sirron. Maszynownia na rufie. Szańcowiec.

- 331* 629.122.3 (083.7) C3-11.51
Verhovsek R.: Normalizacja barek kolonialnych. „Typisierung von Kolonialleichtern“. Hansa, Hamburg, tyg. t. 88, Nr 28, lip. 51, s. 1000. 30 × 21 cm, 5 str., 4 fot., 6 rys., 4 tab. — Normalizacja barek rzecznych dla Afryki o nośności od 21 do 326 tów. Zasadnicze wymagania, stawiane standaryzacji i jej przeprowadzenie. Szereg zanurzeń przy zmiennych szerokościach i długościach daje 60 typów barek. System budowy podłużny. Budowa części na stoczni, montaż sekcji w miejscu przeznaczenia. Interesujący wzór rozwiązywania zagadnień normalizacji dla innych statków.

- 332* 629.123.43 C3-11.51
Weselmann A.: Szańcowiec 1500 BRT „Lina Robert Müller“. „1500 BRT Quarterdecker „Lina Robert Müller“. Hansa, Hamburg, tyg. t. 88, Nr 31 sierp. 51, s. 1167, 30 × 21 cm, 2 str., 2 fot., 1 rys. — Motorowiec: nośność 2500 tów. Lpp = 77,50 m, wyporność 350 t, moc maszyn 2 × 800 KMe, szybkość 12 węzłów. Krótki opis kadłuba, instalacji maszynowej, odmiennego sposobu wodowania. Maszynownia na rufie, 2-suw, silniki Sulcera, przekładnia mechaniczna. Plan generalny.

- 333* 629.123.4:621.144.4 C3-11.51
14,5 węzłowy motorowiec norweski „Botne“. „The 14½ knot Norwegian m.s. „Botne“. Mot. Ship., London, mies. t. 32 Nr 378, wrzes. 51, s. 257, 30 × 22 cm, 1,5 str., 5 fot. — Krótki opis drobnicowca motorowego „Botne“ o nośności 3400 tów, Lpp = 91,37 m, szybkość 14,5 węzłów. Moc maszyn 3400 KMe. Silnik 2-taktowy MAN o mocy maks. 4000 KMe. Pomieszczenia dla 8 pasażerów. Ochronnopokładowiec.

- 334* 629.123.4—445.6 : 661 C3-11.51
Zbiornikowiec dla chemikali i gazów upłynnionych. „Tanker für Chemikalien und verflüssigte Gase“. Hansa, Hamburg, tyg. t. 88, Nr 27, lip. 51, s. 1056, 30 × 21 cm, 1 str., 1 fot., 2 rys. — Trudności transportu chemikali. Konstrukcja statku dla przewozu kilku rodzajów chemikali. Osuszanie powietrza. Ochrona przed korozją. Transport melasy. Statki dla przewozu upłynnionych gazów. Zbiorniki na gaz.

- 335* 629.12—445.62 C3-11.51
Zbiornikowce motorowe „Tatry“ i „Beskidy“. The motor tankers „Tatry“ and „Beskidy“. Mot. Ship. London, mies., t. 32, Nr 378, 30 × 22 cm, 2 str., 2 rys. — Krótki opis zbiornikowców budowanych dla Polski, zabranych przez admiralicję brytyjską. Długość

Lpp = 135,6 m, nośność 1100 tów, szybkość 13,75 węzłów, moc maszyn 4250 KMe. Silnik N.E.M.-Doxford. Rysunki maszynowni, plan ogólny.

Teoria okrętu i badania modelowe

- 336* 629.128.001.5(7) C3-11.51
Basen do badań modeli okrętowych Instytutu Technologicznego w Massachusetts. „The M.I.T. ship model towing tank“. Mar. Engineering a. Shipp. Rev., Philadelphia, mies., t. 56, Nr 7, lip. 51, s. 48, 29 × 21 cm, 3str., 4 fot. — Opis basenu doświadczalnego Hydrodynamicznego Instytutu Technologicznego w Massachusetts, o długości 35 m. Długość modeli 1,80 m. Urządzenie holujące typu grawitacyjnego. Szybkość holowania mierzona za pomocą urządzenia elektronowego. Zasady działania aparatury oraz dane liczbowe. Basen został oddany do użytku w 1951 r.

- 337* 629.12.014.67 C3-11.51
Busmann F.: Ster „Aktiv“. „Das Aktivruder“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 3, Nr 7, lip. 51, s. 250, 30 × 21 cm, 3,5 str., 4 fot., 4 rys., 2 wykry., 1 tab. — Opis steru „Aktiv“ i sposobu napędu śruby. Wyniki obserwacji i pomiarów. Właściwości i zalety steru „Aktiv“. Zakres stosowności. Wnioski o rozwoju tego typu napędu.

- 338* 629.12.037.1 C3-11.51
Edstrand H., dr: Zjawisko kawitacji przy śrubach okrętowych, obecny stan nauki oraz cele nauki. „Kavitation vid propellarar — forskningen nuvarande mal och läge“. Tekn. T. Stockholm, tyg. 17 czerw. 50, s. 571, 29 × 20 cm, 9 str., 4 fot., 2rys., 4 wykry., 10 poz. bibl. — Definicje kawitacji. Skutki występowania kawitacji. Doświadczalne metody badania, kawitacji i tuneli kawitacyjne w Karstad i Statens Skeppsprovsningsanstalt w Göteborgu. Wpływ skali w przeniesieniu wyników doświadczeń modelowych na śruby rzeczywiste. Wpływ obecności gazów w wodzie na charakterystykę śruby. Próby autora i niektóre badania, przeprowadzone w Stanach Zjednoczonych.

- 339* 532 : 629.12 C3-11.51
Karpow A.: Wykresy do obliczania oporu statków wolnobieżnych. „Grafiki dla rasczota soprotivlenija dwizhenju tichoodnorodnykh sudov“. Morsk. Flot, Moskwa, mies. t. 11, Nr 4, kw. 51 s. 10 25 × 17 cm, 3 str., 3 wykry., 1 poz. bibl. — Obliczanie oporu całkowitego wolnobieżnych statków towarowych i towarowo-pasażerskich o zakresie 1. Froude'a v: gz 0,14 do 0,27. Artykuł zawierający 3 wykresy i przykład liczbowy, jest uzupełnieniem wcześniejszego artykułu Karpowa p.t. „Wykresy do przybliżonego obliczania oporu statków“ w n-rze 1/1949 mies. Morskiej Flot.

- 340* 629.12.011.1 C3-11.51
Laletin L.: Nowy sposób wykreślenia rysunku teoretycznego statku. Nowy sposób postrójenia teoretyczeskowo czertieža“. Morsk. Flot, Moskwa, mies., Nr 1, stycz. 51, s. 12, 25 × 17 cm, 6 str., 7 rys., 1 poz. bibl. — Używając rzutu ukośnego dla przedstawienia linii wodnic i wręgów na jednym rysunku autor uprościł operację „uzgadniania“ tych linii i uzyskał aksometryczną poglądowość. Wadą metody jest konieczność umieszczenia dodatkowego rysunku wzdluznic, które w rzucie ukośnym uległyby zniekształceniu.

- 341* 629.12—0.37.1/14 C3-11.51
Lawrentiew W.M.: Obliczanie śrub okrętowych. Rasczot sudowych griebnykh wintov“. Moskwa-Leningrad, 1949, wyd. „Morskoy Transport“, D. 22 × 14 cm, 248 str., 2 fot., 38 rys., 41 wykry., 44 tab. — Metoda Lawrentiewa obliczania okrętowych śrub napędowych, wykorzystująca teorię wirów Zukowskiego i wyniki doświadczeń. W obliczeniach jednocześnie uwzględnienie właściwości hydrodynamicznych i wytrzymałości śrub. 2 części: I dotyczy normalnych śrub okrętowych, cz. II — śrub z dyszą Kortą. W każdej części omówiono obszernie charakterystyki geometryczne i hydrodynamiczne śrub oraz kilka metod obliczania (w formie tabel). Autor podaje własną teorię zespołu śrubadysza Kortą (r. 1944). Dodatek zawiera geometrię śruby okrętowej oraz 4 przykłady obliczania. Praca bogato ilustrowana wykresami.

- 342* 629.12.011.74:517 C3-11.51
Pawlenko G.E. prof.: Podstawy geometrii konstrukcyjnej okrętu. „Osnovy konstruktivnoy giedmetrii korabla“. Moskwa, 1948, jzd. Ministerstwa Riecznowo Flota SSSR, D., 22 × 14 cm, 26 str.

21 rys. 2 tab. — Zastosowanie metod geometrii różniczkowej do praktycznego sposobu projektowania poszycia zewnętrznego kadłuba, zapewniające optymalne warunki obróbki materiału, drogą zmniejszenia ilości operacji gięcia blach.

343* 629.12.037.1 : 621.3.08 C3-11.51

Traspolskij I., Chalfi S.: Przrząd do pomiaru grubości skrzydeł śrub napędowych. „Pribor dla zamiera tolszczin iopastiej griebnych wintow”. Morsk. Flot. Moskwa, mies. Nr 1 stycz. 51, s. 44, 25 × 17 cm, 1 str., 3 rys. — Prosty przyrząd elektrotechniczny (kontaktowy) do pomiaru grubości skrzydeł śrub napędowych, wypróbowany w stoczni im. A. Marti w Odessie.

344* 629.12.037.122 C3-11.51

Śruba „Lipsa” dla statków „Liberty”. „Lips propeller for Liberty ships”. Mar. Engineering a. Shipp. Rev., Philadelphia, mies., t. 56, Nr 6 czerw. 51, s. 48, 29 × 21 cm, 2 str., 3 fot. — Opis wytwórni śrub Lipsa Drunden, Holandia. Produkcja śrub o wadze do 40 t, 240 zatrudnionych. Projekt nowych śrub dla statków „Liberty”, wykonany wspólnie z f-mą Wilton: zmniejszenie momentu bezwładności przez redukcję średnicy i grubości skrzydeł. Śruby o wytrzymałości równomiernej. Osiągnięcie podwyższenia obrotów krytycznych, tak, że silnik napędowy może pracować w warunkach projektowanych. Zastosowanie na 35 jednostkach.

Budowa okrętów, maszyn i wyposażenia

345* 629.12.011.22:629.123.16:629.128.1(43) C3-11.51

Budowa okrętów w Niemczech wschodnich. „Schiffbau in Ostdeutschland”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 32, 33, sierp. 51, s. 1193/1217, 30 × 21 cm, 3,5 str., 1 fot., 39 rys. — Produkcja seryjna ługów całkowicie spawanych. Podział na sekcje. Opis poszczególnych konstrukcji spawanych. Przyrządy pomocnicze do spawania. Unikanie odczatek spawalniczych. Sposób budowy poszczególnych sekcji i ich montażu.

346* 621.335-833.6:629.12-445.9 C3-11.51

Heil W.: Diesel — elektryczny napęd śruby dla pojazdów specjalnych. Schiff u. Hafen Hamburg, mies. t. 3, Nr 7, lip. 51, s. 246, 30 × 21 cm, 3,5 str., 5 fot., 1 rys., 2 wykr. — Podstawy elektrotechniczne napędu diesel-elektrycznego dla prądu stałego i zmiennego. Przykłady stosowania tego napędu dla statków specjalnych. Rozwiązania konstrukcyjne.

347* 629.12.011.516:629.124.72 C3-11.51

Höndorf: Instalacje chłodnicze na statkach rybackich. „Fischdampferkühlanlagen”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 26, czerw. 51, s. 1032, 30 × 21 cm, 1 str., — Zapotrzebowanie mocy dla maszyn chłodniczych warunki pracy. Opis nowoczesnych instalacji chłodniczych. Automatyczna regulacja temperatury. ochrona przed korozją.

348 621.634.2:629.12(04) C3-11.51

Lamb J.: Spalanie paliw kotłowych w okrętowych silnikach Diesla. „The burning of boiler fuels in marine Diesel engines”. Trans. Inst. Mar. Engin., London, roczn. t. 60, wyd. specj. Nr 1, 1948, s. 1, 28 × 22 cm, 41 str., 24 fot., 13 rys., 4 wykr., 12 tab. — Przegląd paliw i ich własności, wielkość oszczędności. Opis silnika doświadczalnego i wyniki doświadczeń. Wpływ spalania paliw kotłowych na poszczególne części silnika. Instalacja dla spalania paliw kotłowych — wyniki doświadczeń. Doświadczenia na statku „Auricula”. Dyskusja i odpowiedź autora.

349 621:629.123.44 C3-11.51

Lewinson S.D., Martynowski W.S.: Chłodnicze urządzenia okrętowe. „Sudowyje chołodilnyje ustanowki”. Leningrad — Moskwa, 1948 wyd. „Morskoj Transport”, D., 22 × 15 cm, 408 str., 204 rys., 16 wykr., 21 tab. — Wielosronny sposób przedstawienia i naświetlenia zagadnienia chłodnictwa okrętowego. Omówienie przyczyn, składających się na coraz szersze stosowanie urządzeń chłodniczych na statkach. Teoretyczne i rzeczywiste procesy, zachodzące w obiegu chłodniczym. Elementy składowe typowych instalacji chłodniczych, stosowanych w okrętownictwie. Ciokowe sprężarki chłodnicze, stosowane systemy chłodnicze, materiały izolacyjne, rozplanowanie pomieszczeń chłodniczych na chłodniowcach, właściwości eksploatacji instalacji chłodniczych łącznie z wyjątkami z przepisów Morskiego Rejestru ZSRR. Treść bogato ilustrowana rysunkami, wykresami, tablicami i danymi konstrukcyjnymi. Na końcu zamieszczono dodatkowe tablice właściwości termodynamicznych czynników chłodniczych najczęściej stosowanych.

350* 621.9:629.12-445.62 C3-11.51

Instalacja maszynowa dla tankowców 28000 t.d.w. „Machinery for 28000-ton tankers”. Mot. Ship. London, mies., t. 32, Nr 378, wrzes. 51, s. 224, 30 × 22 cm, 2 str., 4 rys., 1 tab. — Interesujące porównanie instalacji turbinowej i motorowej dla mocy 11 — 18000 KM, wykazujące przewagę silników spalinowych. Rysunki maszynowni 4 wariantów. Spis mechanizmów pomocniczych.

351* 621.144.681 : 629.12 C3-11.51

Oppitz A.: O wzroście mocy silników do mocy najwyższej. „Von der Leistungssteigerung zur Hochleistung der Motoren”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 3, Nr 7, lip. 51, s. 241, 30 × 21 cm, 3 str., 4 wykr., 1 tab. — Przegląd sposobów doładowania silników. Doładowanie silników 4-suwowych. Nowe tendencje doładowywania silników. Silnik jako komora spalania dla turbin spalinowych. Wspólne problemy doładowywania silników 4- i 2-suwowych.

Radio i nawigacja techniczna

352* 629.123.4:538 C3-11.51

Nauen J.: Zachowanie się kompasów magnetycznych na motorowych statkach przybrzeżnych. „Verhalten von Magnetkompassen auf Küstenmotor-Schiffen”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 26; czerw. 51, s. 1034, 30 × 21 cm, 1,5 str., 4 rys. — Wyniki obserwacji stanu magnetycznego motorowca przybrzeżnego „Hilda Rebeca”. Wielkość dewiacji. Wpływ konstrukcji. Stosowanie stopów lekkich.

353* 620.12.011.1/5:629.12.011.7 C3-11.51

Gorlanskij J.: Awotin P.: Teoria i konstrukcja morskich statków transportowych. „Teoria i ustrojstwo morskich transportnych sudow”. Moskwa-Leningrad, 1948, wyd. „Morskoj Transport”, D., 22 × 15 cm, 408 str., 309 rys., 6 wykr., 13 tab. — Podręcznik dla wydziałów nawigacyjnych wyższych uczelni ZSRR. Najważniejsze wiadomości z zakresu teorii okrętu, konstrukcji i wyposażenia statków handlowych (brak zupełnie głównych i pomocniczych instalacji maszynowych). Pięć części książki zawiera kolejno: teorię okrętu, konstrukcję morskich statków handlowych, konstrukcję kadłuba, urządzenia okrętowe, rurociągi. Liczne rysunki objaśniające.

DZIAŁ PORTÓW

Hydro-, meteorp., geologia morza i mechanika grantów

354** 627.223.6 C3-11.51

Awiericzew A., Rengarten G.: Nomogram określający elementy fal. „Nomogramma dla opriedelenja elementow wohn”. Morsk. Flot. Moskwa, mies. Nr 7, lip. 51, s. 31, 25 × 17 cm, 6 str., 7 wykr., 1 tab., 1 poz., bibl. — Uproszczony sposób obliczenia elementów fali, przy minimalnej ilości danych. Wyniki odczytuje się na nomogramie powstałym z zestawienia wykresów szybkości rozpraszania się fali, zależności okresu od długości fali; oraz wykresu uzupełniającego.

355* 627.223.6 C3-11.51

Roll H. dr.: Wyniki z obserwacji fal na Atlantyku północnym, Morzu Północnym i Bałtyku. „Ergebnisse von Wellenbeobachtungen aus Nordatlantik, Nordmeer, Nord- und Ostsee”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 28, lip. 51, s. 1097, 30 × 21 cm, 2 str., 1 rys., 1 tab. — Wyniki i omówienie obserwacji elementów fali i zjawisk towarzyszących, dokonywanych przez międzynarodową sieć stacyjnych statków meteorologicznych na ptn. Atlantyku, oraz przez latarniowce na Morzu Północnym i Bałtyku. Znaczące odchylenia w porównaniu z wynikami teoretycznymi, zwłaszcza odnośnie zależności pomiędzy długością i wysokością fali. Obecny system rejestracji obserwacji. Jego wady i przydatność. Wpływ poznania tych zjawisk na nowoczesne budownictwo okrętowe. Nawiązanie do badań prof. Kempfa na s. s. „Havenstein” w r. 1937/8.

Laboratoria wodne i przyrządy pomiarowe

356* 627.223.6(47) C3-11.51

Afonskij A. W.: Radzieckie osiągnięcia w dziedzinie badań falowych. „Otieczestwiennye dożdenija w oblasti wolnowych issledowanij”. Gidrotech. Stroit., Moskwa, mies., Nr 7, lip. 51, s. 46, 29 × 20 cm, 1 str., 2 rys., 2 poz., bibl. — Przetwarzające osiągnięcia radzieckie w laboratoryjnych badaniach fal. Omówienie dwóch rodzajów wywoływaczy fal — radzieckiego i amerykańskiego. Zalety urządzenia radzieckiego, wady urządzenia amerykańskiego.

367** 627.23 C-3-11.51

Knapp R.: Badania modelowe portu Apra. „Model studies of Apra Harbour”. Dock a. Harbour Auth. London, mies., t. 32, Nr 370, 371, wrzes. 51, s. 125, 155, 9,5 str., 7 fot., 10 rys., 1 wykr., 4 tab. — Opis badań modelowych kalifornijskiego Instytutu Technologicznego dla portu Apra na wyspie Guam na Pacyfiku. Badania rozkładu zaburzeń wewnątrz portu, spowodowanego falowaniem długookresowym. Analiza okresu wahań własnych basenów i awanportu oraz rezonansu fal. Metody wykonywania doświadczeń oraz zastosowana aparatura. Wnioski, określające obszary narażone na wielkie zaburzenie. Współczynniki wzmożenia wysokości fali zinterferowanej oraz przesunięcia poziome na powierzchni wody, jak i szybkość tych przesunięć. Prądy wewnątrz portu wpływ zjawisk pływowych na prądy wewnątrz portu oraz na wymianę wód. Wpływ falowania sztormowego i tajfunów na prądy wewnątrz portu. Powiązanie wszystkich zjawisk z rozplanowaniem konstrukcyjnym portu. Zsumowanie wyników badań i wnioski ogólne, dotyczące całości badań modelowych portu Apra.

Morskie budownictwo hydrotechniczne i drogi wodne

358* 626.826 C3-11.51

Berland O. S.: O współczynniku oporu hydraulicznego przy burzliwym ruchu cieczy w gładkich rurach. „O koeficientie gidrawliczeskogo soprotiwlenija pri turbulentnom dwizenii zhidkosti w gładkich trubach”. Gidrotech. Stroit., Moskwa, mies., Nr 1, stycz. 51, s. 35, 28 × 22 cm, 1 str. W oparciu o wzór wprowadzony w tym samym numerze czasopisma w artykule A. D. Altszula, wyprowadzono wzór na współczynnik oporu hydraulicznego, wykazujący zgodność z danymi doświadczalnymi.

359* 626.826 C3-11.51

Jufin A. P.: Ruch niejednorodnej cieczy w poziomych stałowych nie zamulonych rurach. „Dwizenje nieodnorodnoj zhidkosti

po poziomym stalnym niezalany trumam". Izw. Akad. Nauk SSSR, Otd. techn. Nauk, mies., Nr 8, sierp. 49, s. 1146, 26 x 17 cm, 14 str., 1 rys., 3 poz., bibl.— Opis doświadczeń nad ruchem mieszaniny piasku i wody w rurach, w celu wyznaczenia strat ciśnienia. Ustalenie wzoru na obliczenie strat ciśnienia oraz wzoru na krytyczną szybkość ruchu mieszaniny.

360* 624.132.3/6 C3-11.51

Sennikov W. E.: Z doświadczeń małej hydromechanizacji. „Iz opyta małej gidromechanizacji”. Mechaniz. trudn. Rabot. Moskwa, mies., Nr 7, lip. 51, s. 47, 29 x 22 cm, 1 str., 1 rys.— 3 przykłady zastosowania hydromechanizacji w robotach ziemnych o mniejszych rozmiarach. Zalety stosowania hydromechanizacji w tych wypadkach.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO

DZIAŁ EKONOMICZNY

Planowanie

361* 387.1:656-073.23:658.51.008 IB-11.51

Tatarienko N.: O ewidencji i planowaniu pracy floty i portów. „Ob ucetie i planirovanii raboty floty i portov”. Morsk. Flot, Moskwa, tyg. t. 9, Nr 16, luty 51, s. 2, A4 1 str.— Krytyka dotychczasowych mierników pracy radzieckich portów i floty morskiej. Projekt wprowadzenia w życie tzw. „umownych ton”, uwzględniających stopień pracochłonności przeładunku oraz „umownych tono-mil”, wyrażających rzeczywistą pracę floty morskiej.

362* 386.2:629.124.22:658.532.2 IB-11.51

Szanczurowa W. K.: Wpływ wskaźnika „jakości” tonażu na mierniki eksploatacyjne i analizę pracy statków holowniczych. „Wiljanie pokazatielja „kaczestwa” tonaża na eksploatacionnye izmieriiteli i analiz raboty buksirnych sudov”. Riecznoj Transp. Moskwa, dwumies., t. 10, Nr 3, maj—czerw. 50, s. 10, A4, 3 str., 4 wykr., 3 tab., 1 poz., bibl.— Krytyka dotychczasowych metod analizy pracy statków holowniczych. Propozycja nowego wskaźnika „jakości” tonażu, wyrażającego stosunek nośności eksploatacyjnej do liczby wyrażającej siłę oporu wody. Korzyści: precyzyjniejsze określenie wydajności pracy tonażu holowniczego. Zastosowanie wskaźnika ilustrowane przykładem praktycznym.

363* 387.1:629.123 : 658.511.6.008 IB-11.51

Innokow B.: „Obrót statku” czy „rejsoobrot statku” „Oborot sudna” ili rejsooborot sudna”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 5, maj 51, s. 10, B3, 4 str.— Krytyka obecnie stosowanego we flocie radzieckiej wskaźnika obrotowości statku i projekt wskaźnika „rejsoobrotu statku”, opartego na dwóch nowych pojęciach: „współczynniku przebiegu z ładunkiem” i „współczynniku załadowania statku”. Korzyści nowego wskaźnika ilustrowane przykładem praktycznym.

364* 387.1 : 389-6.008 IB-11.51

Sluckij S.: W sprawie postępów norm pracy floty morskiej. „K woprosu o prograssiwnych normach raboty morskowo floty”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 10, Nr 1, stycz. 50, s. 10, B5, 3 str., 3 poz., bibl.— Ogólne podstawy ustalania średnio-postępów norm pracy floty morskiej. Krytyka norm opartych na materiale sprawozdawczym. Podkreślenie konieczności uwzględnienia perspektywy rozwojowej w żegludze i w portach, a także przemian w technice, technologii i organizacji całego transportu.

365* 387.1:656.073.23:658.516.008 IB-11.51

Rowicz J.: O normach obsługi morskich statków. „O normach obrabotki morskich sudov”. Morsk. Flot, Moskwa, tyg. t. 9, Nr 25, 28 marz. 51, s. 2, A4 1 str.— Projekt ulepszenia dotychczasowych metod ustalania norm za- i wyładunku w portach radzieckich: uwzględnienie czasu nieproduktywnego postoju, wprowadzenie obowiązku obsługi wszystkich statków zawiązanych do portu wg grafiku, rewizja dotychczasowej klasyfikacji ładunków wg właściwej objętości przeładunkowej („udielnyj pogruzocznyj objom”).

366* 387.1:658.532.2:656.078.002 IB-11.51

Bruchis G.: O normach obsługi statków morskich. „O normach obrabotki morskich sudov”. Morsk. Flot, Moskwa, gaz., t. 9, Nr 44 (741), czerw. 51, s. 3, A2, 1/4 str.— Określenie stosunku norm w grafiku ruchu statku do norm wydajności pracy w porcie. Grafiki w swej części uwzględniającej czas postoju statku w porcie winien opierać się na normach ustalonych przez portowe zespoły robocze.

367* 387.1:656.078.11.002 IB-11.51

Borisow A.: Nasze poprawki w karcie technologicznej. „Naszi poprawki w technologiczeskoj karte”. Morsk. Flot, Moskwa, tyg., t. 8, Nr 5 (598), 13 stycz., 50, A4, 1 str.— Wykrywanie „waskich gardel” przepustowości, przy pomocy analizy uprzednio sporządzonych kart technologicznych szybkościowej obsługi statków. Przykłady zwiększenia wydajności urządzeń przeładunkowych przez właściwe rozwiązanie kwestii organizacji prac na nabrzeżu.

Eksploatacja żeglugi

368* 387.1 : 382-145 IB-11.51

Dyskryminacja bandery. „Flagg diserimination”. Fairplay, London, tyg., t. 176, Nr 3538, 15 marz. 51, s. 635, A4, 0,75 str.— Komentowana wypowiedź przedstawiciela żeglugi brytyjskiej na temat skutków nadużywania dyskryminacji bandery. Charakterystyczny przejaw sprzeczności interesów żeglugi W. Brytanii i St. Zjednoczonych.

369* 387.1:382-145 IB-11.51

Liberalizowanie i dyskryminacja bander. „Liberalisierung und Flaggendiskriminierung”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 83, Nr 4, 27 stycz. 51, s. 207, A 4, 1 str.— Poglądy Komisji Morskiej Rady Europejskiej Współpracy Gospodarczej (E. C. A.) na praktyki i metody dyskryminacji żeglugowej, w szczególności na ograniczanie praw załadowcy do swobodnego wyboru bandery w przewozie morskim. Streszczenie propozycji Komisji zmierzających do liberalizowania stosunków w międzynarodowym obrocie żeglugowym.

370* 387.1:656-091 IB-11.51

Laun: Klasyfikacja statków w Strefie Wschodniej. „Schiffsklassifikation in der Ostzone”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 17/18, 28 kw. 51, s. 654, A4, 0,5 str.— Przepisy nowego państwowego towarzyszywa kontroli i klasyfikacji statków Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

371* 387.1:656-053-06 IB-11.51

Czy armatorzy powinni dawać swym agentom bardziej szczegółowe informacje o swoich statkach? „Should shipowners give their agents more detailed information about their vessels?”. The Balt, a. Intern. Marit. Conf., Kopenhaga, dwumies., Nr 133, luty 51, s. 4103, A1, 1 str.— Wskazanie celowości udzielania agentowi klarującego niezbędną informacji co do przybycia statku.

372* 387.1:658.513.4:629.123.56 IB-11.51

Pomieranc P.: Stachanowski godzinowy harmonogram tankowca „Moskwa”. „Stachanowskij poczasowoj grafik tankera „Moskwa”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 5, maj 51, s. 5, B5, 3,5 str.— Rola harmonogramu stachanowskiego dla walki o wydajność pracy tankowców.

373* 387.1:658.513-4.002 IB-11.51

Neiman J.: Rejs według godzinowego grafiku. „Reis po czasowomu grafiku”. Morsk. Flot, Moskwa, gaz., t. 9, Nr 24 (72), marz. 51, s. 2, A2, 1/4 str.— Opis realizacji grafiku godzinowego na tankowcu „Wolganieft”. Dzięki współpracy załogi statku przy przygotowaniu tanków do przetwarzania ropy, statek skrócił w znacznym stopniu swój postój w portach.

374* 387.1:658-513.4.002 (47) IB-11.51

Kiszniowski N.: Miesiąc pracy według grafiku godzinowego. „Miesiac raboty po czasowomu grafiku”. Morsk. Flot, Moskwa, gaz., t. 9, Nr 11 (708), luty 51, s. 3, A2, 0,5 str.— Opis sporządzenia i realizacji grafiku godzinowego na tankowcu „Moskwa”. Dokładne prowadzenie statku po kursie socjalistyczna opieka nad urządzeniami i mechanizmami okrętowymi, współpraca załogi przy przetwarzaniu ropy w portach, czyszczenie we własnym zakresie tanków pozwoliły na realizację oszczędności 10.000 rubli.

375* 387.1:658.513.4.002 IB-11.51

Beldeman: Według grafiku godzinowego. „Po czasowomu grafiku”. Morsk. Flot, Moskwa, tyg., t. 8, Nr 84 (677), 21 paźdz. 50, s. 3, A4, 1 str., 1 rys.— Wpływ stosowania harmonogramu na szybkościowy przeładunek statków. Przykłady osiągnięć portu odeskiego w dziedzinie racjonalizacji procesu przeładunkowego.

376* 387.1:629.123.4:656-073 IB-11.51

Rudowce: „Ore carriers”. Fairplay, London, tyg., t. 176, Nr 3538, 15 marz. 51, s. 628, A4, 0,3 str.— Wpływ charakteru rudy jako ładunku (zwłaszcza warunki za- i wyładunku) na nowoczesną specyfikację (konstrukcję) specjalizowanego w tym zakresie tonażu. Analogia z tonażem tankowym.

377* 387.1:338.585.62:4.071 IB-11.51

Przyczyny faworyzowania dużych tankowców. „Reasons for favouring large tankers”. Fairplay, London, tyg., t. 176, Nr 3548, 24 maj 51, s. 1100, A4, 1 str.— Redukcja kosztów transportu, przede wszystkim załogi i bunkru (w skali per 1 ton-mila) przy eksploatacji jednostek dużych. Ograniczenia wielkości statków chodzących przez Suez.

378* 387.1:656-028-61:656-073.437-002 IB-11.51

Tarnsport morski ładunków masowych. „Sea transport of bulk cargoes”. Dock a. Harb. Auth. London, mies., t. 327, Nr 365, marz. 51, s. 335, B4, 3 str., 3 fot.— Opis urządzeń przeładunkowych i statków przeznaczonych do przeładunku towarów masowych. Analiza kosztów inwestycji portowych w świetle obrotu portowego. Nowy typ rudowcełowca o nośności 8.500 ton, który własnym transporterem wyładuje z szybkością 1.500 ton na godzinę. Osiągnięcia portu Hullett — załadunek 10.000-tonowego statku w ciągu 20 minut.

379* 387.1 : 629.1-06/071 : 338.585 : 66.048 IB-11.51

Destylacja wody świeżej na liniowcach. „Fresh water distillation in liners”. Ship. World, London, tyg., t. 124, Nr 3010, 7 marz. 51, s. 236, A4, 0,3 str. — Zastosowanie urządzeń destylacyjnych na statkach jako instrument zwiększenia zdolności przewozowej tonażu i redukcji kosztów (wody świeżej, portowych — skrócenie czasu postoju, także bunkru) przy niewykonywaniu zwiększonego TDW. Przykład: oszczędność £ 1.500 w podróży do Australii (10 tyg.).

380* 387.1:656.073.235 IB-11.51

Garoche P.: Kontener i jego zastosowanie. „Le container et son emploi”. Jour Mar. March., Paris, tyg., t. 1620, 4 stycz. 51, s. 11, A1, 2,5 str. — Zagadnienie ekonomiczne związane z transportem kontenerami. Zastosowanie kontenerów w żegludzie i transporcie lądowym. Wyszczególnienie korzyści i niedogodności.

Eksplotacja portów

381* 387.1:627.352:658.532.1.009 IB-11.51

Biecpalij N.: Rezerwy zwiększenia wydajności pracy. „Riezirwy powyszeny proizvoditel'nosti truda”. Morskoy Flot, Moskwa, tyg., t. 8, Nr 87, 1 list. 50, s. 3, A4, 1 str. — Doświadczenia dźwigowego portu Zdanow w zakresie operatywnego podniesienia wydajności dźwigów portowych ze szczególnym podkreśleniem znaczenia współpracy dźwigowego z zespołem przeładunkowym (głównie z sygnalistą) oraz roli i znaczenia mechanizacji prac w ładowni statku.

382* 387.1:656.073.23:331.875.004.621.87 IB-11.51

Urakow I.: Rezerwy malej mechanizacji. „Riezirwy maloj mechanizacji”. Morskoy Flot, Moskwa, tyg., t. 9, Nr 41, 23 maj 51, s. 3, A4, 1 str. — Rola „malej mechanizacji” (układarki, wózki elektryczne, ciągniki itp.) w racjonalizacji procesu przeładunkowego w porcie. Możliwość przystosowania układarek do obsługi różnorodnych ładunków.

383* 387.1:656.615.627.3.003:621.873 IB-11.51

Henney K. A., Neumann H.: Czy dźwig nabrzeżny podnosi wydajność i rentowność portu morskigo? „Erhöht der Uferkran die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit eines Seehafens?”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 17/18, 28 kw., 51, s. 631, A4, 12 str., 4 fot., 10 rys., 33 poz. bibl. — Różnice między portami amerykańskimi i kontynentalnymi w zakresie techniki przeładunku przy użyciu dźwigu nabrzeżnego i urządzeń statku. Wyższe nakłady inwestycyjne i eksploatacyjne przy korzystaniu z urządzeń przeładunkowych statku. Dźwig nabrzeżny jako niezbędne wyposażenie portów europejskich podnoszące wydajność i rentowność ich pracy.

384* 387.1:656.615:656.073.23.003 IB-11.51

Lutz R.: Przeładunek ze statku morskigo na lądowy środek lokomocji w portach drobnicowych. „Umschlag von Seeschiff auf Landfahrzeug in Stückguthäfen”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 1/2, 6 stycz. 51, s. 136, A4, 5 str., 11 rys., 1 tab., 8 poz. bibl. — Analiza sposobów przeładunku drobnicy ze szczególnym uwzględnieniem wzrastającego udziału samochodów ciężarowych jako dowozowego środka transportowego w porcie. Powołanie typów nabrzeży portowych i rozmieszczenia urządzeń z pewnymi sposobami przeładunku.

385* 387.1:627.21:656.073.23.002(94) IB-11.51

Faulks G. H.: Czynniki wpływające na przeładunek towarów — skuteczne metody w porcie Sydney. „Factors affecting cargo handling — efficient methods at the Port of Sydney”. Dock & Harb. Auth., London, mies., t. 32, Nr 367, maj 51, s. 15, B4, 2 str., 3 fot. — Metody zmierzające do przyspieszenia obrotu ładunkowego w porcie Sydney. Regulacja nasilenia masy towarowej przy pomocy fluktuacji opłat portowych. Racjonalizacja procesu przeładunkowego i składowczego w porcie. Wczesne zawiadomienie dyspozytora portu o nadejściu statku eliminuje w 94 procentach postój statku na redzie.

386* 347.794:656.039.45 IB-11.51

Fisher J.: Przestojowe — zbędne i przestarzałe zwyczaje w portach szwedzkich. „Demurrage försäkring och unnodiga „customs” i svenska hamnar”. Svens Sjöfarts Tidning, Göteborg, tyg., Nr 24, 14 czerw. 51, s. 869, A4, 3 str. — Rewizja obowiązującego w portach szwedzkich „zwyczaju” ustalającego dzienne raty przeładunkowe drzewa, niezgodne z obecnymi warunkami pracy w portach.

387* 387.1:627.352:658.532.1 IB-11.51

Amielin N.: Obsługa jednym dźwigiem dwóch ładowni. „Obsluživanie odnim kranom dwuch trumow”. Morskoy Flot, Mo-

skwa, tyg., t. 8, Nr 95; 29 list. 50, s. 3, A4; 0,5 str. — Doświadczenia dźwigowego w zakresie operatywnego sposobu podniesienia wydajności dźwigu ze szczególnym podkreśleniem metody obsługi jednym dźwigiem jednocześnie dwu ładowni. Praktyczny sposób roztoczenia socjalistycznej opieki nad mechanicznym urządzeniem przeładunkowym.

Koszty i ceny w transporcie morskim

388* 387.1 : 658.15 : 338.984 IB-11.51

Siniawin O. A.: O rozrachunku gospodarczym statku. „O sudowym chozrasczotie”. Riecz, transp., Moskwa, dwum., t. 11, Nr 3, maj-czerw. 51, s. 4, A4, 1 str., 2 tab. — Krytyka dotychczasowego systemu (miesięcznego) rozrachunku gospodarczego na statkach żeglugi śródlądowej i propozycja metody opartej na rozrachunku rocznym, celem uwzględnienia w nim kosztów amortyzacji, remontów w okresie zimowym oraz kosztów utrzymania statku w okresie pozaeksploatacyjnym.

389* 387.1 : 658.15 : 338.984 IB-11.51

Terk D.: Wewnątrzzakładowy rozrachunek gospodarczy. „Wnutrizawodskoj chozrajstwiennyj rasczot”. Morskoy Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 3, marz. 51, B 5, 4 str. — Doświadczenia przedsiębiorstw radzieckich w zakresie realizacji wewnątrzzakładowego rozrachunku gospodarczego. Wytyczne przy wprowadzaniu powyższego systemu w przedsiębiorstwach żeglugowo-portowych (system premii, terminowe zaopatrzenie materiałowe, likwidacja pozaplanowego remontu statków itd.).

390* 378.1 : 656.612.3 : 656.003 IB-11.51

Szwedzka żegluga i budownictwo statków: stosunek wysokich stawek frachtowych do kosztów eksploatacyjnych. „Swedish shipping and shipbuilding — the relation of high freight rates to operating costs”. Ship. World, London, tyg., t. 124, Nr 3009, 28 lutego 51, s. 216, A4, 1 str. — Wpływ dewaluacji waluty na stawki frachtowe w żegludze szwedzkiej, jako przejaw kryzysu pieniężno-kredytowego żeglugi kapitalistycznej. Malejąca w stosunku do lat poprzednich tendencja tempa rozbudowy tonażu szwedzkiego przy stale rosnącej krzywej kosztów.

DZIAŁ PRAWA MORSKIEGO

391* 387.1:368.2:656.61 (47) IB-11.51

Piastansky P. P.: Żegluga i ubezpieczenia transportowe w Związku Radzieckim. „Schiffahrt und Transportversicherung in der Sowietunion”. Verkehr, Wien, tyg., t. 7, Nr 20, 19 maja 51, s. 630, A4, 1 str. — Organizacja żeglugi i ubezpieczeń w ZSRR. Omówienie z punktu widzenia kontrahenta zagranicznego.

392* 387.1:368.232:658.114.001 IB-11.51

Ubezpieczenia morskie. Instytucja klauzul ładunkowych (wszystkie ryzyka). „Assurances maritimes, Institute cargo clauses (all risks)”. Lloyd Anversois, Anvers, gaz., t. 94, Nr 29286, stycz. 51, s. 1, A2, 0,5 str. — Zmiana dotychczasowych klauzul ubezpieczenia ładunków w transporcie morskim na warunkach: F.P.A. (free of particular average) i W.A. (with average) — przez „Institute of London Underwriters”, wprowadzona z dniem 1 stycz. 1951 r. Nowa klauzula obejmuje wszystkie ryzyka (all risks), z wyjątkiem strat, uszkodzeń i wydatków pieniężnych spowodowanych zwłoką lub wadami fizycznymi ładunku.

393* 347.792.5 IB-11.51

Reguły Haskie. „The Hague Rules”. The Balt. a Internat. Maritime Conf., Kopenhaga, dwum., Nr 134, kw. 51, s. 4152, A4, 0,3 str. — Zmiany w ustawodawstwie państw skandynawskich odnośnie granicy odpowiedzialności armatora.

394* 347.792.5 IB-11.51

Odpowiedzialność armatora za brak należytej staranności. „Responsabilité de l'armateur pour défaut de due diligence”. Journ. de la Marine March., Paris, tyg., t. 33, Nr 1634, 26 kw. 51, s. 650, A5, 0,5 str. — Zasady odpowiedzialności armatora za przygotowanie statku do podróży przy różnych typach tonażu (tankowy, chłodniczy, owocowy, (bananowce) i zwykłe statki towarowe.

395* 347.794.003 IB-11.51

Amerykańskie klauzule: „klauzula o niedyskryminacji” i „klauzula o niewynagradzaniu urzędników”. „American clauses „Non-discrimination clause”. „Officials not to benefit clause”. The Balt. a Internat. Conf., Kopenhaga, dwumies., Nr 133, luty 51, s. 4125, A4, 0,5 str. — Teksty i omówienie dwóch klauzul czarterpartii dla przewozu ładunków „marszałowskich”. Wykluczenie dyskryminacji narodowościowych, rasowych itp. w stosunku do zatrudnionych przy tych transportach.

Niniejszy Przegląd Bibliograficzny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych publikacji z zakresu budownictwa okrętowego, morskigo i ekonomiki transportu morskigo. 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) fotografie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem bibliograficznym jak i kartami dokumentacyjnymi.