

PRZEGŁĄD DOKUMENTACYJNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO ORAZ EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO
OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI MORSKIEGO INSTYTUTU TECHNICZNEGO
DODATEK DO MIESIĘCZNIKA „TECHNIKA I GOSPODARKA MORSKA”

Rok IV

Gdańsk – Lipiec 1953 r.

Nr 6

Gwiazdka obok porządkowych listów artykułów oznaczona 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

- 222* 629.128.2:627.24:669.14.018.29 IM
Thon W.: Rusztowanie stalowe w budowie okrętów i portów. „Das Stahlrohrgerüst im Schiffbau und Hafenbau”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t 4, Nr 5, maj 52, s. 146, A 4, 4 str., 10 fot., 1 rys., 1 wyk. —
Rozwój historyczny. Elementy składowe. Nośność. Dopuszczalne obciążenia. Zalety w stosunku do rusztowań drewnianych. Możliwości zastosowania w budownictwie okrętowym i innym. Szybkość montażu, konserwacja, magazynowanie, transport. Korzyści z stosowania rusztowań z rur stalowych.

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętów

- 223* 621.431.74:621.1-611:629.12.072.001.003 IM
Krumbeck M.: Zależności pomiędzy mocą, obrotami i zużyciem paliwa małych silników okrętowych. „Beziehungen zwischen Leistung, Drehzahl und Brennstoffverbrauch bei kleinen Bootsmotoren”. Schiffbautechn. Berlin, mies., t 2, Nr 5, maj 52, s. 146, A 4, 4 str. 1 rys., 9 wyk., 6 tab. —
Określenie różnic w wynikach pomiarów mocy silnika okrętowego, mierzonych na hamowni oraz na statku. Metody ustalania parametrów mocy silnika na lądzie. Analityczne i graficzne ujęcie mocy, zużycia paliwa i obrotów. Przykład obliczeniowy. Wpływ złe zwyminiowanej śruby okrętowej na podstawie znajomości parametrów silnika badanego na lądzie i na statku. Wpływ wyporności, kształtu i powierzchni kadłuba na sprawność śruby okrętowej. Ekonomiczna szybkość małych jednostek pływających.

- 224* 629.12.011.23:620.197.7 IM
Schneider F.: Konserwacja drewnianych elementów statku przy użyciu mieszanek solnych. „Holzschutz im Schiffbau unter Verwendung von Salzgemischen”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t 4, Nr 9, wrześ. 52, s. 253, A 4, 2 str., 4 poz. bibl. —
Konieczność stosowania środków impregnujących i konserwacyjnych do drewnianych części statku, możliwość zastępowania wysokowartościowych gatunków drzew zagranicznych przez drzewo krajowe. Niszczenie drewna przez grzyby i bakterie, badanie procesów gnilnych. Rewizja dotychczas stosowanych środków impregnujących. Zasady działania wolmentu i jego przewaga w stosunku do innych środków impregnujących.

- 225* 629.124.72.001.2 IM
Horst Zemke: Rozwój nowoczesnych dalekomorskich statków rybackich. „Die Entwicklung moderner Hochsee-Fischereifahrzeuge”. Schiffbautechn., Berlin, mies. t 3, Nr 1, stycz. 53, s. 9, A 4, x 4 str., 2 rys., 2 wyk., 3 tab. —
Ogólny rozwój budowy statków rybackich w Niemczech. Podział wyporności. Kształt kadłuba. Tabela wymiarów i mocy różnych trawlerów. Stosunek różnych wymiarów statku rybackiego. Wysokość metacentryczna MG. Współczynnik pełnotliwości. Wpływ liczby Froude’a F.

Teoria Okrętu i Badania Modelowe

- 226 629.12.001 IM
Weinblum G. prof.: Rozwój i stan prac badawczych w budownictwie okrętowym. „Entwicklung und Stand der Schiffbauforschung”. Techn. Rdsch., Bern, tyg., t. 45, Nr 7, luty 53, s. 17, B 4, 2,5 str. —
Rozwój teorii okrętów. Treść i definicja teorii okrętu. Wypór, stateczność, opór i napęd, morskość, zdolność manewrowania, wytrzymałość i brak drypa jako elementy nauki o teorii okrętów. Rozwój nauki o wyporze. Teoria podobieństwa i problemy oporu. Wpływ Englera, Froude’a, Taylora i Kryłowa na rozwój teorii okrętu. Empiryczna działalność doświadczalna. Organizacja, planowanie w różnych krajach prac naukowo-badawczych. Podkreślenie właściwego postawienia tego zagadnienia w ZSRR. Znaczenie dokonywania prób na wybudowanych statkach. Nowe drogi w pracach badawczych.

- 227* 629.12.011.1.001.11 IM
Weinblum G.: Przyszły rozwój form okrętu w świetle teorii okrętu. „Die künftige Entwicklung des Schiffes im Lichte der Schiffstheorie”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 45/47, 48, list. 52, s. 1941, 1683, A 4, 8 str., 10 rys., 3 wyk., 19 poz. bibl. —

Rozważania nad możliwościami przystosowania form okrętu do wymagań dużej szybkości. Okręty dwukadłubowe i podwodne. Łodzie ślizgowe i na płatach nośnych. — w świetle najnowszych osiągnięć hydromechaniki okrętu. Polepszenie właściwości morskich statków i racjonalizacja konstrukcji kadłuba.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenie

- 228* 629.12.011.22.004.6:621.791.834 IM
Szerstiuk W.: Zastosowanie spawania automatycznego i półautomatycznego przy remontach statków. „Primienie awtomatycznej i poluawticzeskoj swarki w sudorimontie”. Morsk. Flot, Moskwa mies., t. 13, Nr 1, stycz. 53, s. 22, A 4, 1,5 str. —
Omówienie racjonalnego zastosowania produkowanych w ZSRR automatów i aparatów do spawania przy remoncie statków nitowanych i spawanych.

- 229* 629.12.011.73:531.252.2/3 IM
Barabanow N.: Wzmocnienie prostokątnych wycięć w pokładzie. „Podkrieplenie priamougolnych wryezow w palubie”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 2, luty 53, s. 20, A 4, 3,5 str. 3 rys., 2 wyk. —
Analiza wzrostu naprężeń w pokładzie w pobliżu naroży otworów prostokątnych. Wnioski co do konstrukcyjnych rozwiązań stosowanych w tych miejscach wzmocnień.

- 230* 629.12.068:699.87 IM
Lurje M.: O cieplnej izolacji statków. „O tiepłowoju izolacji sudow”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 1, stycz. 53, s. 17, A 4, 3 str., 2 tab. —
Przegląd materiałów izolacyjnych używanych na statkach z punktu widzenia ich własności fizycznych i użyteczności eksploatacyjnej.

DZIAŁ PORTÓW

Hydro-, Meteoro-, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

- 231* 532.584:627.24 IM
Wielikanow M. A.: O stworzeniu uzasadnionej fizycznie teorii ruchu zawiesziny stałej w wodzie. „Za sozdanje fiziczeski obosnowannoj teoriji dwiżenja wzvieszennych nanosow”. Izw. Akad. Nauk SSSR Otd. techn. Nauk, Moskwa, mies., Nr 12, grudź. 52, s. 1848, B 5, 18 str., 25 poz. bibl. —
Artykuł dyskusyjny reasumujący wszystkie poprzednie argumenty przytoczone w poprzednich numerach Izwesti. Krytyka teorii dyfuzyjnej Makkawiejewa, krytyka wypowiedzi Szmidta, Karuszewa oraz odpowiedzi na wypowiedzi i krytyka Szmidta, Karuszewa, Makkawiejewa, Wwierskowskiego, Fidmana, Archangielskiego. Wnioski o konieczności rozszerzenia i podniesienia jakości technicznej i naukowej obserwacji w naturze oraz eksperymentów laboratoryjnych.

- 232* 532.584:532.72:627.222.21 IM
Karaszew A. W.: Porównanie teorii ruchu zawiesziny stałej grawitacyjnej i dyfuzyjnej w zastosowaniu do zadań praktycznych. „Srawnienje grawitacionnoj i diffuzionnoj teoriji dwiżenja wzvieszennych nanosow primitielno k praktičeskim zadaczam”. Izw. Akad. Nauk SSSR Otd. techn. Nauk, Moskwa, mies., Nr 12, grudź. 52, s. 1840, B 5, 7,5 str., 20 poz. bibl. —

Porównanie możliwości rozwiązania zadań praktycznych na podstawie teorii ruchu zawiesziny dyfuzyjnej i grawitacyjnej. O brakach pracy prof. Wielikanowa i metodzie porównywania teorii grawitacyjnej i dyfuzyjnej oraz korelacji na podstawie dużego materiału z natury. Uwagi odnośnie nieprawidłowości postawienia i rozwiązania na podstawie teorii grawitacyjnej. Niezgodność wykresu zamoczenia na podstawie teorii grawitacyjnej z obserwacjami w naturze. Zadania dalszych badań.

233 627.751:621.879.24 IM
Dherse M.: **Kanał dojeściowy do portu Le Havre, pogłębianie sposobem gospodarczym.** „La passe d'accès du port du Havre, son dragage en régie directe“. Ann. Ponts Chauss., Paris, dwumies., t. 105, lip. 35, s. 96, B 5, 38 str., 6 rys., 1 wykr., 4 tab. —

Warunki wykonawstwa robót pogłębiarskich w kanale wejściowym do portu Le Havre. Trudności wykonawstwa za pośrednictwem przedsiębiorstw prywatnych, przejście na system robót sposobem gospodarczym. Kalkulacja kosztów własnych oraz analiza cen. Uwagi o zastosowaniu sworzni kubłowych ze stali manganowej. Organizacja pomiarów głębokości, metody pomiarów na redzie. Wnioski. Artykuł posiada znaczenie jako przyczynek do organizacji robót w ciężkich warunkach hydro-meteorologicznych. Wartościowe uwagi o zastosowaniu stali specjalnej do części zużywalnych pogłębiarek.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie

234* 627.74:621.879.24 IM
Piatonow W. A.: **Ulepszenie sposobów wykonawstwa robót przy refulowaniu budowlı ziemnych.** „Uswierszenstwovanie sposobow proizvodstva rabot po wozvidienju namymnyh sooruzenij“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., t. 21, Nr 12, grudz. 52, s. 15, A 4, 6 str., 2 fot., 6 rys., 3 tab. —

Omówienie ograniczenia ogólnej wydajności taboru pogłębiarskiego robotami refulacyjnymi, wymagającymi starannego przygotowania i zsynchronizowania. Prace pomocnicze i ich zależność od rodzaju sprzętu. Szczegółowe omówienie rurociągów refulacyjnych i ulepszeń w ich konstrukcji. Rury clenkosienne stalowe, błyskawiczne złącza rurociągów. Analiza wprowadzonych ulepszeń oraz oszczędności uzyskanych w okresie doświadczalnym. Mechanizmy i urządzenia pomocnicze oraz metody pracy. Zmechanizowanie przekładania rurociągów refulacyjnych. Wnioski. Artykuł posiada duże znaczenie dla modernizacji metod i sprzętu pomocniczego przy robotach refulacyjnych.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO EKONOMIKA ŻEGLUGI

235 387.1:382 IM
Neupert H. dr: **Handel światowy i żegluga morska.** „Welthandel und Seeschiffahrt“. Nauticus, Darmstadt, roczn., t. 29, 1952, s. 11, B 5, 12 str., 4 rys. 4 tab., 2 poz. bibl. —

Analiza współzależności rozwojowych światowego obrotu towarowego oraz tonażu morskiego. Nieproporcjonalny rozwój tonażu w stosunku do obrotów towarowych od chwili zakończenia I wojny światowej. Specyficzność przewozów ropy oraz żegluga tankowej. Powiązanie wysokości cen towarów i stawek frachtowych. Wpływ wielostronnych porozumień międzynarodowych oraz protekcyjizm na rozwój żegluga.

236* 347.791.1:658.8.03:629.12 IM
Rynek sprzedaży statków 1952. „Der Schiffsverkaufsmarkt“ 1952. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 4, stycz. 53, s. 194, A 4, 1 str., 1 tab. —

Tendencja spadkowa na światowym rynku sprzedaży statków w wyniku spadku koniunktury wojennej. Przeciętny spadek cen statków o 50 proc. w porównaniu z rokiem 1951. Wzmożona sprzedaż statków na złom.

237* 387.1:656.612.033:311.141 „1952“ IM
Indeks frachtów morskich 1952. „Der Seefrachten — Index 1952“ Hansa, Hamburg, tyg., t. 90 Nr 4, stycz. 53, s. 198, A 4, 0,5 str. —

Analiza niemieckich, norweskich i angielskich indeksów frachtów morskich w 1952 r. Przeciętny spadek frachtów o około 20 — 45 proc. w porównaniu z rokiem 1951.

238 656.612.2(48) „1939—1951“ IM
Heeckt H. d: **Skandynawskie floty handlowe.** „Die skandinavischen Handelsflotten“. Nauticus, Darmstadt, roczn., t. 29, 1952, s. 36, B 5, 9 str., 4 tab. —

Rozwój zmiany strukturalne skandynawskich flot handlowych po drugiej wojnie światowej. Wzrost duńskiej, szwedzkiej i norweskich flot handlowej o 26 proc. w porównaniu z 1939 r. Rozmiar pracy pośredniczącej tonażu skandynawskiego, szczególnie norweskiego. Wzrost wyników finansowych flot skandynawskich.

239 656.612.2.(43 + 45 + 52) „1938—1951“ IM
Arnold B. dr: **Floty handlowe Niemiec, Włoch i Japonii po drugiej wojnie światowej.** „Die Handelsflotten Deutschlands, Italiens und Japans nach dem Zweiten Weltkrieg“. Nauticus, Darmstadt, roczn., t. 29, 1952, s. 23, B 5, 13 str., 1 rys., 9 tab., 1 poz. bibl. —

Analiza stanu i rozwoju flot handlowych Niemiec, Włoch i Japonii po II wojnie światowej. Na rok 1951 Włochy wykazują osiągnięcia 89 proc. stanu przedwojennego, Niemcy 25 proc., Japonia 64 proc. Spadek przeciętnej wielkości statku w Niemczech o 40 proc., w Japonii 63 proc.

240* 627.215.:627.23.470/478 IM
Lachnickij W. E.: **Budownictwo portowe na wielkich budowlach komunizmu.** „Portowoje stroitelstwo na wielkich strojkach komunizma“. Reczn. Transp., Moskwa, dwumies., t. 13, Nr 1, stycz.-luty 53, s. 9, A 4, 2,5 str. —

Analiza budownictwa portów rzecznych w związku z rozbudową jednolitego głębokowodnego systemu transportowego w europejskiej części ZSRR oraz globalnym zwiększeniu przewozów rzecznych. Rekonstrukcja istniejących i budowa nowych portów w wyniku powstania nowych warunków nawigacji i rozszerzenia strumieni ładunkowych.

241 656.625. 073.26:658.511.3 IM
Żulin W. K.: **Mistrz prac przeładunkowych.** „Mastier pie-riegrucocznyh rabot“. Moskwa, 1952, „Rieczizdat“ D. A 5, 32 str., 1 fot. —

Analiza i opis przoduujących metod pracy dźwigowych i brygadzystów moskiewskiego portu śródlądowego przy przeładunku różnorodnych towarów. Opis zastosowania metody inż. Kowalowa w pracy dźwigowych.

242* 656.615.073.23:658.5 IM
Luszczewskij W.: **O wykorzystaniu mechanizmów.** Ob ispolzowanij mehanizmw“. Morsk. Flot, Moskwa 2 X ty., t. 11, Nr 18, marz. 53, s. 1, A 2, 0,25 str. —

Znaczenie właściwej organizacji pracy i rozszerzenia zakresu zastosowania maszyn i urządzeń małej mechanizacji dla usprawnienia prac przeładunkowych w porcie. Przykłady osiągnięć w porcie w Rydze.

243* 656.615.073.23:627.35:665.5 IM
Naumann dr: **Nowsze urządzenia portowe dla przeładunku ropy w krajach zamorskich i w Europie.** „Neuere Hafenanlagen für den Ölumschlag in Übersee und Europa“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 9/10, luty 53, s. 381, A 4, 4 str., 5 fot. —

Opis wyposażenia szeregu portów zamorskich oraz europejskich w urządzenia specjalne do przeładunku ropy i obsługi zbiornikowców (Kuwait, Beirut, Algier USA, Islandia, Francja, Anglia). Doświadczenia eksploatacyjno-techniczne z lat powojennych.

PRAWO MORSKIE

244 347.795:656.612.039.11 IM
Lebuhn J. dr: **Zagadnienie nowoczesnych konosamentów.** „Neuzeitliche Konnosamentsfragen“. Wyd. 1, Hamburg, 1849, D. A 5, 64 str., 55 poz. bibl. —

Szczegółowa analiza niemieckiego ujednoliconego konosamentu z r. 1940 na tle Reguł Haskich i znolizowanego niemieckiego prawa handlowego. Ocena ważności poszczególnych klauzul konosamentowych.

245* 347.763.13/14 IM
Przenoszenie uwag z kwitu sternika. „Übertragung von bemerkungen auf Mate's-Receipt“, Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 49/50, grudz. 52, s. 1721, A 4, 0,5 str. —

Odpowiedzialność armatora za uszkodzenia ładunku przy wydaniu czystych konosamentów za rewersem ze względu na uwagi w kwicie sternika. Odpowiedzialność załadowcy za uszkodzenia wymienione w kwicie sternika.

246* 347.791.35/38 IM
Breuer G.: **Statki morskie wpisane i niewpisane w rejestr.** „Eingetragene und nicht eingetragene Seeschiffe“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 9/10, luty 53, s. 393, A 4, 1,5 str. —

Ogólne wiadomości o rejestrze statków morskich. Definicje statku i żegluga morskiej. Bandera statku a obowiązek wpisania statku do rejestru.

Niniejszy przegląd Bibliograficzny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych publikacji z zakresu Budownictwa Okrętowego, Morskiego, Ekonomiki Transportu Morskiego. Pełna dokumentacja ukazuje się w postaci kart dokumentacyjnych wydawanych przez Centralny Instytut Dokumentacji Naukowo-Technicznej (Warszawa, Al. Niepodległości 188). CİDNT przyjmuje prenumeratę kart dokumentacyjnych, która może obejmować zarówno całą dokumentację naukowo-techniczną, jak i oddzielne jej działy lub poszczególne zagadnienia i tematy techniczne.

CİDNT (wykonuje za zwrotem kosztów) fotokopie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem bibliograficznym jak i kartami dokumentacyjnymi.

PRZEGŁĄD DOKUMENTACYJNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO ORAZ EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO
OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI MORSKIEGO INSTYTUTU TECHNICZNEGO
DODATEK DO MIESIĘCZNIKA „TECHNIKA I GOSPODARKA MORSKA”

Rok IV

Gdańsk – Sierpień 1953 r.

Nr 6

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

247* 629.128.1:373.6 IM

Helms A.: Szkolenie robotników wykwalifikowanych dla nowej techniki budownictwa okrętowego. „Facharbeiter-nachwuchs für die neue Schiffbautechnik“, Schiffbautechnik, Berlin, mies., Nr 12, grudz. 52, s. 378, A 4, 2 1/4 str.

Artykuł dyskusyjny na temat właściwej metody szkolenia przyszłych dobrze przygotowanych robotników przemysłu okrętowego, którzy potrafiliby nie tylko budować specjalne elementy kadłuba, ale wykonywać również remonty statków. Złe wyniki początkowego szkolenia w wąskiej specjalności. Konieczność systematycznego szkolenia teoretycznego i praktycznego. Charakterystyka kwalifikacyjna. Zakres pracy kadłubowca. Wiadomości potrzebne dla ślusarza budowy stalowych kadłubów. Umiejętności, jakie musi on opanowywać. 2 1/2-letni okres nauki.

248* 629.128.002.2 IM

Stephenson S.: Konstrukcja okrętu z części prefabrykowanych. „Prefabricated Ship Construction“, Motorship, London, mies., t. XXXIII, Nr 387, lip. 52, s. 106, A 4, 2 str., 1 fot.

Opis przedstawienia się jednej ze stoczni na budowę okrętów z części prefabrykowanych, z podaniem szczegółów, potrzebnych urządzeń i maszyn. Do przeróbki 22.000 t. stali w roku potrzeba było 6 helingów, które były zajęte na budowę okrętu przez 180–255 dni. Po przejściu na system prefabrykacji i nowych metod produkcji potrzebne były tylko 3 helingi.

249* 629.128.004.15:658.512 IM

Geist R.: Drogi do wykonania planu 1953 r. w budownictwie okrętowym. „Wege zur Planerfüllung 1953 im Schiffbau“. Schiffbautechnik, Berlin, mies. t. 3, Nr 2, luty 53, A 4, 1,5 str.

Konieczność stosowania najnowszych metod produkcyjnych we wszystkich operacjach budowy okrętów. Konserwatywnizm w stoczniach. Metody produkcyjne w socjalistycznej gospodarce Związku Radzieckiego. Wykorzystanie wyników prac naukowo-badawczych. Przykłady celowego stosowania postępu technicznego w budownictwie okrętowym.

250* 629.12.011:669.7.0 IM

Piedler: Lekkie metale w budownictwie okrętowym. „Leichtmetall im Schiffbau“, Jahr. Schiffbautechn. Gesell. Berlin, roczn., t. 45, 51 r., s. 206, B 5, 10 str. 15 fot., 1 rys.

Łodzie i szalupy z lekkich metali — ich właściwości i zalety. Spawanie konstrukcji z lekkiego metalu. Zbiorniki powietrza z lekkiego metalu wypełnione moltiprenem jako lepsze od mosiężnych. Davitsy z lekkiego metalu. Trapy — jako tratwy. Kominy, maszty, pokrywy luków, nadbudówki, ramy okienne, drzwi na statkach — z metali lekkich. Sposób łączenia lekkiego metalu ze stalą oraz z innymi metalami. Klejenie — nowa metoda łączenia lekkich metali. Dyskusja.

251 629.12.011.869.71 IM

Corlett F.C.B.: Aluminium jako materiał do budowy okrętów. „Aluminium as a Shipbuilding Material“ Shipb. Mar. Ing. Builder, London, mies. t. 59, Nr 528, sierp. 52, s. 492, B 5, 5 str., 9 tab.

Po drugiej wojnie światowej zużycie aluminium jako materiału do budowy okrętów stale wzrasta. Największą ilość zużyto dotychczas na „United States“ dla nadbudówek, kominów, łodzi ratunkowych, masztów itd. Opis szczegółowy zagadnienia stopów glinu, zachowanie się podczas produkcji, a zwłaszcza przy spawaniu.

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętów

252* 621.124.001.24 IM

Lachanin W.: Określenie charakterystyk cieplnych okrętowych maszyn parowych w warunkach eksploatacji. „Opredelenije tieplowych charakteristik sudowych paro-

wych maszin w usłowijach ekspluatacji“ Morsk. Flot. Moskwa, mies., t. 13, Nr 1, stycz. 53, s. 15, A 4, 2,5 str.; 2 wykr.

Metoda zgrubnego obliczania wpływu zmiany parametrów na cieplne charakterystyki okrętowej maszyny parowej. Przykład obliczenia liczbowego.

253* 629.123.3/ IM

Odbudowa Radzieckiej Floty Handlowej. „Rebuilding the Soviet Merchant Fleet“. Motorship, London, mies., t. XXXIII, Nr 386, maj 52, s. 75, A 4, 1 str., 2 fot.

Motorowiec towarowo-pasażerski „Tobolsk“ zbudowany we Włoszech dla ZSRR. 3650 BRT. Zabiera 100 pasażerów I kl., 250 pasaż. II kl. i 2270 ton ładunku. Statek rozwija szybkość 16,5 węzła przy pomocy dwóch silników Diesel-Fiat o mocy 1500 KM każdy.

254* 629.12.068 IM

Forwerk Werner: Na temat malowania statków. „Zum Thema Schiffsanstrich“. Schiffbautechnik, Berlin, mies. Nr 2, luty 53, s. 58, A 4, 2 str., 1 poz. bibl.

Wymagania stawiane farbom okrętowym. Usuwanie zendry z blach najlepiej za pomocą piaskowania piaskiem o średnicy 1–1,5 mm przy ciśnieniu 2,5 atm. Metody malowania: wiercanie lub natrys. Kadłub zewnątrz miniować pędzlem. Minimalny okres potrzebny do wyschnięcia farby. Nietrwałość efektów malowania w czasie deszczu, silnej mgły lub oblodzenia. Wpływ obrobienia kadłuba na szybkość statku. 9 miesięcy maksymalna trwałość malowania podwodnej części kadłuba statku na Bałtyku.

255 629.124.72.037:629.12.05 IM

Hoppe W.: Znaczenie logu i dynamometru w rybołówstwie dalekomorskim. „Die Bedeutung des Fahrt- und Schubmessers in der Hochseefischerei“. Jahr. Schiffbautechn. Gesell., Berlin, roczn., t. 44, 50 r., s. 256, B 5, 11 str., fot. 5 rys., 10 wykr.

Badanie śrub napędowych trawlera przez pomiary uciagu przy pomocy przyrządów. Opis stosowanych przyrządów jak: logu mechanicznego, obrotomierza i przyrządu do pomiaru siły pchania śruby, stosowanie przy połowach przyrządu wskazującego napężenie sieci, oraz przyrządów samopiszących; wywarościowanie danych z połowów przyrządów i echosondy do wykrywania ławic ryb. Koszt przyrządów amortyzuje się podczas dwóch połowów.

256 629.124.72 IM

Hoppe H.: Znaczenie wskaźnika szybkości i uciagu w rybołówstwie dalekomorskim. „Die Bedeutung des Fahrt- u. Schubmessers in der Hochseefischerei“, Jahr. Schiffbau-techn. Gesell. Berlin, roczn. t. 44, 50 r., s. 256, B 5, 11 str., 2 fot., 10 rys., 4 wykr.

Brak naukowych podstaw w stosowanych metodach połowów przez trawlerzy. Przyrządy pomiarowe zastosowane dla ustalenia stosunku między szybkością statku, obrotami śruby i uciągiem trawlera rybackiego. Przebieg wykresu uciagu w zależności od napełniania się sieci rybami. Opór desek trałowych. Optymalna szybkość połowu niezależna od wielkości sieci. Metoda pomiaru uciagu śruby, jako wskaźnik oporu sieci. Pomiar nacisku śruby okrętowej na łożysko oporowe. Dyskusja nad stosowaniem urządzeń pomiarowych na mniejszych jednostkach rybackich.

257* 629.123.4-843.6 IM

Foerster E. Dr. Ing.: Motorowce towarowe „Odin“ i „Baldur“ wybudowane przez Nordseewerke Emden dla Tow. „Frigga“ w Hamburgu. „Die Frachtmotorschiffe „Odin“ und „Baldur“ erbaut von den Nordseewerken Emden GmbH für die Seereederei „Frigga“ AG Hamburg“. Schiff- u. Hafen, Hamburg, mies. Nr 5, maj 52, s. 151, A 4, 17 fot., 10 str. 6 rys., 6 wykr., 6 tyb.

Opis 2 statków ochronnopokładowych zbudowanych dla transportu rudy o nośności 10500 t. i szybkości 13 węzłów. Podwodna część kadłuba wg. form. Maera. Napęd silnikami M.A.N. typu KGZ 70/120 o mocy ok. 3500 KM. 2 zespoły prądowców na prąd stały 200 V. Wentylacja ładowni i pomieszczeń naturalna. Elektryczne windy. Pokazany plan różnych załadowań statku z odpowiednimi momentami stateczności.

Pogłębiarka „Alfons Jagot”. „La drague „Alfonse Jagot“ Navires, Ports & Chantiers, Paris, mies., roczn. 4, Nr 33, luty 53, s. 82, A 4, 3 str., 6 fot.

Charakterystyka pogłębiarki — dł. 34,50 m, szer. 7,90 m, wys. do pokładu 2,60 m, silnik — 200 KM, wydajność dla gruntów miękkich 250 ltr., dla gruntów twardych 100 l. Szybkość taśmy kubkowej 18 kub/min. głęb. 2–9 m. Opis wprowadzonych nowości dot. napędu i jego zabezpieczenia, zmiany szybkości taśmy kubkowej przy stałej szybkości silnika, działanie różnych wind i pomp, smarowania rozgłośni dyspozycyjnej.

259

629.12.098

IM

Planowanie okrętów handlowych (perspektywy przyszłości). „Le trace des navires marchands (perspectives d'avenir). Navires, Ports & Chantiers, Paris, mies., roczn. IV, Nr 33, luty 53, s. 86, A 4, 5 str., 1 tab.

Szczegółowe omówienie wpływu różnych czynników na kształt, wymiary itd. okrętów handlowych różnego typu. Analiza tendencji rozwojowych różnych typów okrętów, szybkości, typu napędu i umieszczenia maszyn głównych. Zagadnienie nowych metali, spawanie, kształty kadłuba itp. (wg. rozprawy W. Ayres, I.N.A. z dn. 3.IV.1952 r.)

260*

629.124.72

IM

Większe trawlerzy budowy brytyjskiej dla Islandii. „Large British-built trawlers for Iceland“ Marine Eng. a. Naval Architect, London, dwutyg. t. 75, Nr 903, maj 52, s. 208, 6 str., 3 fot., 5 rys., 1 tab.

Dwa trawlerzy motorowe nowoczesnej konstrukcji o poj. 722 BRT. Załoga umieszczona została na dziobie na 2 pokładach. Dalej w kierunku rufy umieszczono instalację chłodniczą. Napęd 6-cyl. 4-takt. silnikiem typu Ruston o mocy N=1450 PS przy n=435 1/min. i v=13,5 węzła. Sprzęgło Vulcan i przekładnia sterowana olejem. Motor główny pędzi również prądnice dla silnika elektr. windy trawlowej.

261*

629.124.72

IM

Statek rybacki „Bremen“ Statek flagowy Przedsiębiorstwa Połowowego „Nordsee”. „Fischdampfer „Bremen“ Flag-schiff der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG Bremerhaven“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., Nr 2, luty 53, s. 57, A 4, 1/2 str., 1 fot.

Statek „Bremen“ oddany do eksploatacji w styczniu 53 r. dł. 51,39 m, szer. 8,70 m, wysok. 4,95 m, 564 BRT, pojemność ładowni ryb do 5.500 koszy. Maszyna napędowa parowa 3-prężna z turbiną na parę odłotową o mocy 1000 KM. Posiada radar, echosonde, żyrokompas, goniometr.

262

629.123.4-83/-84

Statek towarowy diesel-elektryczny „Falkenstein”. „Das Electro-Frachtschiff „Falkenstein“, Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 5, Nr 3, marz. 53, s. 101, A 4, 1 str., 1 rys.

Ochronnopokładowiec z możliwością pływania jako pełnopokładowiec o wymiarach głównych: Lc=134,4 m, Lpp=120,0 m, B=16,0 m, H=9,7 m, nośności 7700 t i szybkości 15,4 węzła. Napęd spalinowo-elektryczny: 4 silniki spalinowe firmy MAK typ MA 581 o mocy 1400 KM. Opis wyposażenia maszynowego. Wielkość luków i ładowni. Wyposażenie ładunkowe. Pomieszczenie dla załogi.

Teoria Okrętu i Badania Modelowe

263*

629.12.079 : 532.582.4

IM

Dirks A.: O wpływie współczynnika pełnotliwości statku morskiego przy specjalnym uwzględnieniu oporu fal. „Über den Einfluss des Völligkeitsgrades auf die Wirtschaftlichkeit eines Seeschiffes unter spezieller Berücksichtigung des Seegangswiderstandes“. Schiffbautechn., Berlin, mies., t. 3, Nr 1, stycz. 53, s. 14, A 4, 2,5 str., 1 tab.

Zależność między iloczba Froude'a i współczynnikiem ustalania mocy napędowej na podstawie krzywych Ayre. Stosunek pomiędzy szybkością pomiarową i szybkością marszową. Przykład uwzględnienia oporu fal przy projektowaniu statku. Wpływ na koszty budowy statku i koszty eksploatacji statku. Uwzględnienie przy projektowaniu statku średniej wielkości fal na morzach trasy statku.

264

629.12.011.1”.

IM

Kloess H.: Kształty okrętów i ich rozwój. „Über Schiffsförmern und ihre Entwicklung“. Jahrb. Schiffbautechn. Gesell., Berlin, rocznik, t. 45, 51 r., B 5, s. 30, 22 str. 10 fot., 10 rys., 3 wykr., 2 tab., 24 poz. bibl.

Źródła wiadomości o kształtach statków morskich z okresu 5000 lat. Sześć etapów rozwoju sztuki budownictwa okrętowego: od pierwszych statków do okrętów Wikinków, od Wikinków do epoki wielkich odkryć (1500 r.), okres do czasu stworzenia przez Francuzów teorii okrętów (połowa 18 m.), czwarty etap rozwoju statków żaglowych i żegluga do szczytu doskonałości (Klipper — 1880 r.), piąty etap budownictwa okrętów stalowych i napędu maszynowego do roku 1930 oraz ostatni okres wprowadzenia poza metodami empirycznymi metod ściśle matematycznych dla określenia kształtów statku. Wnioski i dyskusje.

265

629.128.001.5:532.583.4

IM

Schlichting O.: O hydrodynamicznych zasadach metody Froude'a dla określenia oporu statku i sposób jej wykonania. „Über die hydrodynamischen Grundlagen des Froudeschen Verfahrens zur Bestimmung des Schiffswiderstandes und dessen technische Durchführung“ Jahrb. Schiffbau. Gesell. Berlin, roczn., t. 45, 51 r., s. 55, B 5, 23 str., 7 rys., 9 wykr., 2 tab.

Uzyskiwanie i przeliczanie wyników prób modelowych w odniesieniu do statku. Trudności przy ujmowaniu wpływu lepkości cieczy na opór. Opór tarcia i opór ciśnienia w zależności od lepkości. Różnice między oporami tarcia określonymi rachunkowo względnie eksperymentalnie. Wpływ gładkości powierzchni na opór statku. Wielkość stosowanych modeli oraz wymiary basenów doświadczalnych. Zalety i wady prób modelowych wg Froude'a i Wellenkampa. Napęd modeli. Pomiarzy szybkości i mocy modeli.

266*

629.12.05

IM

Torsjometry i aparaty pomiarowe. „Torsiomètres et appareils de mesure“. Navires, Ports & Chantiers, Paris, mies., roczn. 3, Nr 31, grudz. 52, s. 796, A 4, 7 str., 17 rys., 1 poz. bibl.

Szczegółowy przegląd nowoczesnych torsjometrów optycznych, akustycznych i elektrycznych oraz przyrządów do pomiaru obciążenia śruby opartych na różnych zasadach. Liczne rysunki z objaśnieniami. Główne cechy, wady oraz stopień dokładności na stacji prób i na okrętach. Wg. „Transactions of the Institute of Marine Engineers“ lipiec 1952 vol. IXIII Nr. 7 str. 115).

267*

629.12-9.001.5

IM

Ustalenie mocy maszyny napędowej okrętu na podstawie wyników badań modelowych. „Estimation de la puissance de l'appareil propulsif du navire d'après les résultats d'essais de modele“. Navires, Ports & Chantiers, Paris, mies., roczn. 4, Nr 33, luty 53, s. 93, A 4, 7,5 str., m wykr., 4 tabl.

Metoda określenia mocy maszyny napędowej oraz liczba obr./min śruby potrzebnych dla nadania okrętowi określonej szybkości. Porównanie wyników prób modelowych z wynikami prób okrętu. Metoda korekty. Wyniki prób modelowych. Porównanie wyników z wynikami otrzymanymi metodą Froude'a (wg rozprawy J. L. Kent z dn. 25.1.1952 r.).

268*

629.12.011:534.13

IM

Horn: Działalność Komisji dla „drgan okrętowych“ w roku 1952. Tätigkeit des Fachausschusses für „Schiffsvibrationen“ im Jahre 1952“. Schiff. u. Hafen, Hamburg, mies., Nr 2, luty 53, s. 60, A 4, 1 str.

Powołanie do życia Jesienią 1952 r. w Schiffbautechnische Gesellschaft Komisji dla „drgan okrętu“. Dotychczasowy stan wiedzy oraz prace doświadczalnych w tej dziedzinie. Elastyczne drgania własne kadłuba jako całości. Pomiar drgań. Źródła ich wytwarzania: maszyny i śruba okrętowa. Zwalczanie wibracji.

BUDOWA OKRĘTÓW, MASZYN I WYPOSAŻENIA

269*

629.12.066 : 621.024/025.003.1

IM

Thompson H.: Minimalne koszty instalacji. „Minimum installation costs“. Shipp. World, London, tyg., t. 126, Nr 3062, marz. 52, s. 277, A 4, 3 str., 4 tab., 1 poz. bibl.

Analiza kosztów kabli na przykładzie dużego liniowca pasażerskiego. Możliwości oszczędności. Szczegółowa analiza typów kabli (różne rodzaje izolacji, opancerzenia itd.) oraz przekrojów i dopuszczalnego obciążenia kabli z punktu widzenia ekonomicznego. Polemika odnośnie względnych kosztów przy prawie stałym i zmiennym. Podkreślona konieczność analizy zażądań ze strony armatora. Artykuł niniejszy jest jednym z cyklu artykuł. na temat instalacji elektrycznej na okrętach.

270*

621-218.8 : 629.12 : 691.19

IM

Postl R.: Elastyczne ustawianie maszyn łokowych na statkach. Elastische Lagerung von Kolbenmaschinen auf Schiffen“. Schiffbautechn., Berlin, mies., t. 2, Nr 5, maj 52, s. 141, A 4, 6 str., 5 rys., 1 wykr.

Rodzaje elementów sprężynujących. Właściwości sprężyn stalowych. Trudności w stosowaniu korkowych elementów sprężynujących ze względu na niekorzystny stosunek dopuszczalnego naprężenia do modułu elastyczności. Przydatność i dobre właściwości gumy. Inne rodzaje podkładek, konstrukcja elementów sprężynujących. Drgania — ograniczniki, tłumiki, przewodnictwo, usuwanie i zmniejszanie ich. Przykłady obliczeniowe. Przy stosowywanie konstrukcyjne silników budowanych dla ustawiania sztywnego na ustawianie elastyczne. Ustawianie głównych wolnoobrotowych maszyn napędowych.

271*

629.12.06

IM

Nell W.: Światłówki na okrętach. „Leuchtstofflampen auf Schiffen“. Schiffbautechn., Berlin, mies., t. 2, Nr 5, maj 52, s. 150, A 4, 4 str., 7 fot., 3 schem., 1 tab.

Opis światłówek z zimnymi elektrodami na wysokie napięcie i z elektrodami żarzonymi. Porównanie wydajności trwało-

ści i innych cech charakterystycznych tych lamp. Analiza możliwości zastosowania dla różnych napięć i rodzajów prądu. Podkreślenie zalet tych lamp. Zalecenia.

272* 629.12-47 : 629.12-788 IM

Pedder F. W.: **Zabezpieczenie statków specjalnych dla dalekich doraźnych podróży.** „Disposition a prendre pour d'occasionelles longues traversées de navires de types speciaux”. Bull. techn. Bur. Veritas, Paris, mies., t. 17, Nr 7, lip. 35, s. 169, A 4, str. 2, rys. 1, poz. bibl.

Omówienie środków zabezpieczenia statków specjalnych, jak pogłębiarki, statki rzeczne i in. na wypadek dalekich podróży jednorazowych. Wzmocnienia pokładu i podłuzne, zabezpieczenie wejść zapewnienie środków usuwania wody. Szczegółowe omówienie zabezpieczenia pogłębiarki wielokubowej z własnym napędem, promów morskich, dźwigów pływających i holowników.

273* 629.12.037.4 : 669.14.018.29 : 669.356 IM

Walter A.: **Zastępowanie brązowych powłok powierzchniowych na wałach śrubowych przez stalowe.** „Zamiana brązowych obliczków giebnych wałów stalowymi”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 1, stycz. 53, s. 20, A 4, 2 str., 2 wykr.

Przegląd możliwości zastępowania brązowych tulei nasadzonych na wał śrubowy w miejscach ułożyskowania w pochwie przez także tuleje stalowe. Porównanie współczynników tarcia i szybkości zużycia.

274* 629.128.0022

Schole Wiliam Dr.: **Nowoczesne metody budowy w okrętownictwie.** „Fortschrittliche Bauweisen im Schiffbau”. Jahrb. Schiffbau. Gesell., Berlin, roczn., t. 44, 50 r. s. 69, B 5, 20 str., 20 fot., 1 rys., 3 wykr., 4 tab.

Rozwój nowoczesnego budownictwa okrętowego: od statków nitowanych po kadłuby całkowicie spawane; stosowanie profili walcowanych w początkowej fazie aż do budowania okrętów z materiałów bezprofilowych — system ten wymaga dokładnej obróbki wstępnej począwszy od traserni. Oszczędność materiału przez stosowanie nowych metod, opis stosowanych nowoczesnych automatycznych spawarek elektr., automatyczne autogeniczne wycinarki, montaż sekcji na warsztacie, badanie spawów przy pomocy fotografii rentgenowskiej. — Liczne fotografie pokazują przebieg montażu na helingu.

275* 629.12.014.5 IM

Busmann F.: **Ster aktywny.** „Das Aktivrunder”, Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., Nr 7, lip. 51, s. 250, A 4, 5 str., 4 fot., rys. 4, 2 wykr.

Nowy typ steru wytwarzającego aktywne siły, skonstruowane przez firmę Pleuger w Hamburgu. Statki wyposażone w ster aktywny. Konstrukcja steru. Opis silnika kłatkowego, poruszającego śrubę steru. Działanie steru aktywnego. Zalety i wady takiego urządzenia.

276* 629.12.066:629.12.014:629 IM

Johns J.: **Nowe rozwiązania urządzeń elektrycznych na s.m. „Irmgard Pleuger”.** „Neuartige elektrotechnische Einrichtungen auf m/s „Irmgard Pleuger”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., rocz. 4, Nr 7, lip. 52, s. 234, A 4, 1,5 str., 2 fot., 2 poz., bibl.

Opis zastosowanego po raz pierwszy dla okrętów „pulpitu sterującego” AEG w sterowni, gromadzącego w sobie wszystkie przyrządy potrzebne dla kontroli ruchu i kierowania okrętu. Wyliczone zalety takiego rozwiązania: łatwa praca oficera wachtowego, łatwiejsze rozplanowanie sterowni itd. Opis steru aktywnego sterowanego z tegoż pulpitu.

Różne

277* 629.12.011.22:620.193.2:669.1.89 IM

Zagreb W. W.: **Bitumiczne powlekanie powierzchni statków metalowych.** „Bitumnyje pokrytja powierzchnostiej metalicznych sudow”. Reczn. Transp., Moskwa, dwumies., t. 12, Nr 5, wrześ.-paźdz. 52, s. 32, A 4, 3 str.

Zastosowanie preparatów bitumicznych jako środków antykorozyjnych dla powlekania kadłubów stalowych jednostek śródlądowych. Sposoby przygotowania powierzchni i gruntowania, znaczenia właściwego wykonawstwa, kontrola i ochrona pracy.

278* 621.431.74:621.43.018.86:621.317.7 IM

Roach J. R. Hempson J. G.: **Zmodyfikowany indykator elektryczny f-m Farnboro.** „A modified Farnboro electric indicator”. Mot. Ship. London, mies., t. 33, Nr 390, wrześ. 52, s. 243, A 4, 2,5 str., 5 rys., 6 wykr.

Opis konstrukcji i działania elektrycznego indykatora ciśnienia dla okrętowych silników spalinowych. Przekroje mechanicznych i przykładów wykresów dla silników od 100 do 1500 obr./min.

279*

629.12.002.2

IM

Waas H.: **Postęp techniczny przy nowych budowach Związku Żegluga i Dróg Wodnych.** „Technischer Fortschritt bei den Schiffsbauten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 1/2, stycz. 53, s. 98, A 4, 2 str., 2 fot., 2 rys.

Opis usprawnień technicznych zastosowanych przy budowie nowych jednostek. Śruby nastawne dla holowników i łodołamaczy. Wyeliminowanie drgań przez zastosowanie płyty gumowej. Elastyczne umocowanie silników w kadłubie. Wyposażenie jednostek w aparaturę kontrolno-pomiarową.

DZIAŁ PORTÓW

Laboratoria Wodne i Przyrządy Pomiarowe

280* 627.223

IM

Szankin P. A.: **O wysokości podchodzenia fal na skarpe.** „O wysocie wskazywania wólna na otkos”. Riechn. Transp., Moskwa, dwumies., t. 13, Nr 1, stycz.-luty 52, s. 23, A 4, 1,5 str., 2 wykr.

Wzór Dziunkowskiego uzupełniono na podstawie badań laboratoryjnych uwzględniając także długość fali. Wyniki badań w terenie pozwoliły określić współczynnik chropowatości pokrycia skarpy.

281* 627.223.6:627.235:551

IM

Danel M.: **Falowanie i clapotis graniczne.** „Houl limité et clapotis limité”. Houille blanche, Grenoble, dwumies., t. 7, Nr A, marz. 52, s. 140, A 4, 1 str., 1 wykr.

Zagadnienie niezgodności niebezpiecznego falowania z najwyższym falowaniem; Jako przytoczone podaje się interwencje fali odbitej wewnątrz basenów portowych, która może w sprzyjających warunkach wytworzyć graniczną wartość clapotis, niebezpieczną dla morskich budowli hydrotechnicznych. Opis wyników doświadczeń laboratoryjnych.

282* 627.512

IM

Wendrow S. L.: **O ustaleniu poziomu wysokiej wody dla projektowania budowli brzegowych na rzekach.** „O wyborze rasczotnowo urownia dla projektow bieriegowowo stroitelstwa na riekach”. Riechn. Transp., Moskwa, dwumies., Nr 6, list.-grudz. 52, s. 31, A 4, 5 str., 5 wykr., 1 tab., 3 poz. bibl.

Omówienie zmienności spływu wody z dorzeczy niektórych rzek, spowodowanych wprowadzeniem nowych systemów gospodarki rolnej oraz wykonaniem wielkich budowli wodnych. Przy ustaleniu maksymalnych poziomów wody dla projektowania budownictwa hydrotechnicznego należy opierać się nie tylko na danych statystycznych z poprzedniego okresu, ale też uwzględniać dynamikę zależności między spływem maksymalnym na minimalnym w oparciu o studia nad stopniem przewidywanej regulacji spływu. Podanie wyniki analiz przepływów Wołgi i Donu za okres ostatnich 70 lat.

283* 627.18:624.042

IM

Nazarow W. W.: **Uproszczona metoda obliczania stateczności skarp ziemnych.** „Uproszczonnyj metod rasczota ustojczivosti ziemlanych otkosow”. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., Nr 11, list. 52, s. 28, A 4, 2 str., 3 wykr., 3 poz. bibl.

Wprowadzając w miejsce spójności fikcyjne obciążenie skarpy po $\frac{C}{\text{tg}}$ (C — spójność, — kąt tarcia wewn.) autor, w oparciu o klasyczną teorię parcia gruntu, wprowadza wzór na krytyczność skarpy przy zadanych jej charakterystykach i podaje krywe zależności wysokości skarpy od jej nachylenia i kąta tarcia wewnętrznego.

284* 626.133:691.32

IM

Gorszunow G. S.: **Beton konstrukcji hydrotechnicznych na budowie Cymlańskiego hydrowęzła.** „Bieton gidrotechnicheskich sooruzenij Cimplanskowo gidrouzła”. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., Nr 11, list. 52, s. 7, A 4, 2 str., 2 wykr., 1 tab.

Artykuł omawia zwiększoną plastyczność betonów zastosowanych na budowach kanału Wołga — Don, zastosowanie drobnoziarnistych piasków oraz warunków, które spowodowały wprowadzenie powyższych charakterystyk.

285* 627.3:625.1

IM

Cornick Henry F.: **Rozplanowanie kolei portowych.** The lay out of dock railways”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 33, Nr 379, maj 52, s. 7, A 4, 4,5 str., 7 rys., 20 wykr., 1 tab.

Krytyka niewłaściwego sposobu stosowanego dawniej przy budowie portu bez równoczesnego zaprzjektowania torów kolejowych, jako integralnej części projektowania budowy portu. Ogólne rozplanowanie kolei w porcie, warunki, jakim winny odpowiadać sortownie wymienne, sortownie dla poszczególnych basenów portowych, tory kolejowe na nabrzeżach. Szczegółowa analiza szyn kolejowych, ich ciężaru oraz typy podkładek i haków do umocnienia szyn do podkładów.

Bötz: Oświetlenie magazynów portowych przez lampy żarzeniowe lub przez lampy jarzeniowe. „Beleuchtung von Hafenschuppen durch Glühlampen oder Leuchtstofflampen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 8/9, luty 52, s. 324, A 4, 1,5 str., 1 fot., 1 rys., rys. 2 wyk.

Wyniki stosowania lamp jarzeniowych do oświetlenia magazynów portowych. Oplacalność stosowania tego rodzaju oświetlenia.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie

287*	627.18	IM
------	--------	----

Kiazimow G. A.: Wyrównywanie i wykańczanie skarp na budowie Wołga—Don. „Planirowka i odtwórka otkosów na Wołgodonstroje“. Mechaniz. trud. Rabot, Moskwa, mies., Nr 6, czerw. 52, s. 34, A 4, 1,5 str., 6 fot.

Opis organizacji robót przy wyrównywaniu skarp kanałów na wymienionej w nagłówku budowie. Sposób mechanizacji tych robót, przy użyciu najprostszych mechanizmów został ustalony w drodze rozpisania konkursu i data możność zaoszczędzenia kilku milionów rubli.

288*	627.744:621.879	IM
------	-----------------	----

Glasier A. M. M.: Pogłębianie portu Ridham Dock. „Dredging at Ridham Dock“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 33, Nr 388, luty 53, s. 307, A 4, 1 str., 1 fot.

Opis zastosowania dorywczo-wykonanej instalacji ssąco-refulującej na pontonie dla stałego usuwania zamuleń w basenie portowym bez przeszkód dla pracy portu. Urobek jest odprowadzany na naturalny odkład w zatoce zamkniętej wałem.

289*	629.124.2:629.124.72:629.122.5:629.125.5:621.879.24	IM
------	---	----

Małe i specjalne jednostki pływające. „Small and specialised craft“. Shipp. World., London, tyg., t. 128, Nr 3107, stycz. 53, s. 75, A 4, 8 str., 15 fot., 7 rys.

Krótkie opisy 2 trawlerów, 2 holowników, 4 towarowców przybrzeżnych specjalnych, pociąg motorowego pasażerskiego, 3 pogłębiarek specjalnych i motorówki ratowniczej, budowanych w r. 1952 w stocznich brytyjskich.

290*	621.879.6	IM
------	-----------	----

Szalandy-wywrotki. „Tilting pontoons“. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 80, Nr 9, sier. 52.

Opis nowej konstrukcji pontonów zastępujących szalandy w wypadku materiałów o ciężarze właściwym bliskim 1. Wysypywanie odbywa się przez wywrócenie pontonu o 130 stop., który dzięki symetrycznej budowie może być ładowny na obu powierzchniach — pokład i dno zamieniają się rolami.

291	627.752 : 621.879.24	IM
-----	----------------------	----

Nowa pogłębiarka wielokadłubowa dla portu Boulogne Pas de Calais-II. „Nouvelle drague à godets pour le port de Boulogne Pas de Calais II“. Bull. techn. Bur. Veritas, Paris, mies., t. 15, Nr 10, paźdz. 33, s. 182, A 4, 3 str., 2 fot., 1 rys.

Opis pogłębiarki wielokadłubowej z własnym napędem o wydajności godzinowej 600 m³. Głębokość robocza do 23 metrów. L = 72 m, B = 12,95 m, H = 5,95 m. Wyporność w stanie roboczym 2100 t. Podany rozkład ciężarów. Opalanie kotłów pyłem węglowym lub ropą. Urządzenia do mielenia węgla. Dwa silniki parowe 520 i 600 KM przy 145/160 obr/min. Mechanizmy pomocnicze, kubły 850 litrowe ze staliwa, drabina 38 metrów. Pochłaniacze uderzeń na zawieszeniu drabiny kubłowej. Typ pełnomorski do pracy na fali.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO EKONOMIKA PORTÓW

292	656.615.073.25:627.35	IM
-----	-----------------------	----

Pupke W. dr.: Modernizacja obrotów drobnicowych. „Modernisierung des Stückgutverkehrs“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 15/16, kw. 52, s. 514, A 4, 2 str., 4 fot.

Możliwości przyspieszenia przeładunku drobnicy szczególnie w magazynach, drogą zastosowania wózko-podnośników. Konieczność dostosowania opakowania zewnętrznego towaru do pracy przy pomocy wózko-podnośników. Zadania załadowców, portów i żegluga w zakresie racjonalizacji przeładunku drobnicy.

Wundram O.: Dlaczego szybki port? „Warum schneller Hafen?“, Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 15/18, kw. 53, s. 586, 726, A 4, 4 str.

Analiza możliwości przyspieszenia obsługi statków w portach morskich drogą właściwego wyposażenia statków w urządzenia przeładunkowe i pomocnicze, ulepszenia organizacji pracy w porcie oraz właściwego rozwoju mechanizacji prac przeładunkowych. Ilościowe wyposażenie portów w dźwigi nabrzeżne. Przystosowanie składów portowych dla pracy sprzętu zmechanizowanego. Problem właściwej paletyzacji ładunków.

294*	656.61.073.235.004.15	IM
------	-----------------------	----

Wundram O.: Stan i rozwój obrotu pojemnikowego. „Stand und Entwicklung des Behälterverkehrs“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 4, Nr 5, maj 52, s. 167, A 4, 1,5 str.

Pojemniki jako środek usprawnienia przewozów morskich. Rozwój obrotu pojemnikowego w skali światowej. Charakterystyka eksploatacyjno-techniczna pojemników. Próby konstrukcji całych urządzeń transportowych w formie pojemników.

PRAWO MORSKIE

295*	347.796.3:347.113:343	IM
------	-----------------------	----

Konwencje burkselskie z 10 maja 1952 dotyczące unifikacji prawa morskiego. „Les conventions de Bruxelles du 10 mai 1952 sur l'unification du droit maritime“. Droit Marit. Franc. Partis, mies., Nr 47, list. 52, B 5, s. 575, str. 16.

Teksty trzech konwencji o ujednolicieniu niektórych przepisów dotyczących: właściwości sądów karnych w sprawach ze zderzenia statków, właściwości sądów cywilnych w sprawach ze zderzenia, zajęcia statków morskich w trybie zabezpieczenia, podpisanych 10 maja 1952 w Brukseli.

296	347.795.35:347.451:658.75	IM
-----	---------------------------	----

Anulowanie transakcji cif. „Annulierung eines cif-Kaufvertrages“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 23, czerw. 52, s. 769, A 4, 0,5 str.

W razie zaistnienia sporu z tytułu realizacji transakcji „cif“ sprzedawca nie może zasłaniać się wobec nabywcy stwierdzeniem, że transakcja miała charakter pośredni pomiędzy klauzulą cif i ex-ship, ze względu na to, że miejsce wykonania umowy, a w związku z czym i ciężar dowodowy mają tutaj różny charakter. Zmiana więc miejsca załadunku statku i podział partii towaru, są dostatecznymi argumentami do rozwiązania umowy.

297*	656.612.076.32:347.794	IM
------	------------------------	----

Nowy czarter dla kopalniaków z Europy do Anglii. „New pitprops charter Europe/U.K.“, BIMC Monthly Circ., Kopenhaga, dwumies., Nr 145, luty 53, s. 4754, A 4, 2 str.

Motywy i historia powstania czarteru „N.C.B. Pitprops Charter Party (Europe)“ wydanego przez National Coal Board w Londynie (zarząd znacjonalizowanych kopalń węgla) dla przewozów kopalniaków z Europy do Anglii. Omówienie niektórych postanowień, szczególnie o maklerach i o normach załadowania i wyładowania.

298*	347.732.54:656.61.076.32	IM
------	--------------------------	----

Makler czarterującego. „Befrachters Makler“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 36, wrzes. 52, s. 1172, A 4, 1 str.

Analiza stosowania klauzuli czarterowej „makler czarterującego“ na terenie Szwecji przy przewozach rudy i drewna. Wskazówki dla armatorów odnośnie sposobów zwalczania tej klauzuli.

299*	347.757:656.61.073.29	IM
------	-----------------------	----

Termin otwarcia akredytywy w handlu zamorskim. „Zeitpunkt der Akkreditivveröffnung beim Überseekauf“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 33/34, sier. 52, s. 1085, A 4, 0,5 str.

Omówienie orzeczenia, w którym zawyrokowano, że w braku umownego uzgodnienia, winna akredytywa być otworzona z początkiem uzgodnionego terminu załadowania lub zaraz po nim.

Niniejszy przegląd bibliograficzny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych publikacji z zakresu Budownictwa Okrętowego, Morskiego, Ekonomiki Transportu Morskiego. Pełna dokumentacja ukazuje się w postaci kart dokumentacyjnych wydawanych przez Centralny Instytut Dokumentacji 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 oddzielnie jej działy lub poszczególne zagadnienia i tematy techniczne.

CIDNT wykonuje (za zwrotem kosztów) fotokopie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem bibliograficznym jak i kartami dokumentacjami.