

PRZEGŁĄD DOKUMENTACYJNY

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

Rok IV

Gdańsk – Wrzesień 1953 r.

Nr 9

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE I PORTOWE DZIAŁ ŻEGLUGI

Przemysł Okrętowy, Pomocniczy i Rozbudowa Stoczni

300* 629.128.1.002.2:621.791 IM

Stephenson C.: Reorganizacja Stoczni. „Shipyard reorganization”. Shipp. World, London, tyg. t. 126, Nr 3072, maj 52, s. 434, A 4, 5 str., 4 fot., 2 rys., 1 tab.

Streszczenie referatu z 17. 4. 1952 r. dla Instytutu Spawalnictwa w Tineside. Przebudowa Stoczni w r. 1951, mająca na celu przystosowanie jej do nowoczesnych metod prefabrykacji przy rosnącym zastosowaniu połączeń spawanych.

301* 629.12.011.1:621.791 IM

Spawanie przy budowie okrętów na stocznich brytyjskich: „Le soudage pour la construction des navires dans les Chantiers Britanniques”. Navires, Nr 30, listop. 52, s. 705, A 4, 5 str., 2 rys., 3 wyk.

Analiza metod i badań nad elektr. spawaniem metali niezależnych, a zwłaszcza lekkich w atmosferze neutralnej. Rozważania odnośnie napięcia i rodzaju prądu. Stosowanie oscylatorów wys. częstotliwości. Wyniki spawania grubych blach i kształtowników z aluminium. Wskazówki odnośnie techniki spawania pow. metodą. (wg. „Journal of Commerce. Shipbuilding and Engineering Edition” 7. II. 52 r. str. 1).

302* 629.128.744 IM

Braun K. V.: Obecny stan metody optycznego trasowania. „Der gegenwärtige Stand des optischen Anreissverfahrens”. Schiffbautechnik, Berlin, Nr 10, paźdz. 52, s. 313, A 4, 4 str., 1 tabl. II poz. bibl.

Wywartościowanie literatury na powyższy temat z ostatnich kilku lat. Przebieg prac przy stosowaniu metody trasowania optycznego. Zadania, środki i organizacja biura rysunkowego, nieodownego dla wprowadzenia metody trasowania optycznego. Oszczędności materiałów. Urządzenie dla wyświetlania negatywów. Przebieg materiałów w warsztacie. Opracowanie dokumentacji technologicznej. Prefabrykacja. Prowadzenie archiwum. Remonty i budowa seryjna. Porównanie kosztów wytwarzania przy różnych metodach trasowania. Kierunek dalszego rozwoju trasowania optycznego. Zestawienie zalet i wad.

303* 629.128.741.02 IM

Koehnenkamp Johann: Doświadczenia z metodą optycznego trasowania w budownictwie okrętowym. „Erfahrungen mit der optischen Anreissmethode im Schiffbau”. Jahrbuch Schiffbau. Gesell. Berlin, roczn. t. 45, 51 r., s. 216, B 5, 12 str., 5 fot., 6 rys.

Doświadczenia zebrane w ciągu 2 lat stosowania metody trasowania optycznego na stoczni Stuelcken w Hamburgu. Opis urządzeń potrzebnych do trasowania optycznego. Pierwsze statki wybudowane wg tej metody. Dokładność trasowania optycznego. Stocznice stosujące tą metodę. Korzyści nowej metody: oszczędność przestrzeni produkcyjnej, materiału robocznego, przyspieszenie procesu produkcyjnego. Dyskusja.

304* 629.124.72 IM

Zemke Horst: Rozwój nowoczesnych rybackich statków dalekomorskich. „Die Entwicklung moderner Hochsee-Fischereifahrzeuge”. Schiffbautechnik, Berlin, mies. Nr 2, luty 53, s. 49, A 4, 6, 5 str., 2 wyk., 5 tab., 15 poz. bibl.

Rozwój form kadłubów statków rybackich. Dysza Korta u trawlerów. Zachowanie się trawlerów na fali. Wskaźniki przestrzennych wymiarów. Sposoby polepszania właściwości manewrowych i sterowności. Ciężary poszczególnych elementów trawlera. Siłownia. Wpływ rodzaju siłowni na zużycie paliwa i koszty. Napęd wielkość wind trawlerów. Załoga, jej wielkość i pomieszczenia na statku.

305* 629.123.2—634.2 IM

Krone: Zastosowanie oleju opałowego na motorowcach. „Die Anwendung von Heizöl auf Motorschiffen”. Schiff u. Hafen, aHamburg, mies. Nr 2, luty 53, s. 68, A 4, 1/3 str.

Ponad 300 motorowców stosuje obecnie wyłącznie olej opałowy. Są to: trampy, zbiornikowce, drobnicowce, statki pasażerskie. Moce ich maszyn wynoszą od 3 000—15 000 KM. Wszystkie

typy silników nadają się do pracy na olej w opałowym czterosuwym, dwusuwym podwójnego i pojedynczego działania z i bez tłoków przeciwbieżnych. Większość armatorów stosuje olej, którego lepkość nie przekracza 1500 sek. Redwood Nr 1. Amortyzacja nowozainwestowanych urządzeń wynosi ok. 8 proc. oszczędności. Autor przyjmuje, że w przyszłości wszystkie firmy budujące wielkie silniki będą gwarantowały pracą swoich silników na oleju o lepkości do 3500 sek. R Nr 1 (przy 38,5 stop. C).

306* 629.123.56 IM

Zbiornikowiec motorowy „Renate”. „Tankmotorschiff „Renate”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies. Nr 2, luty 53, s. 50, A 4, 1/4 str.

Opis rzeczno zbiornikowca motorowego 600 t. o dług. 63,3 m. szer. 7,08 i wysokości bocznej 2,32 m. Napęd silnikami MAN o mocy 380 KM — szybkość do 12 km. Specjalne urządzenia sterowe (2 stery) daje dużą zdolność manewrową. Urządzenie do holowania. Nowoczesne ogrzewanie podłogowe. Statek może również wozić benzynę i jest wyposażony dla krótkich podróży morskich.

306* 629.123.2 IM

„Aallotar” — parowiec pasażerski na Bałtyk. „Baltic passenger steamship „Aallotar”. Mar. Eng. a. Nav. Arch., London, mies., t. 75, Nr 908, wrzes. 52, s. 395, B 5, 6 str., 4 fot., 3 rys.

Opis, rzut boczny i plan siłowni parowca pasażerskiego dla linii Sztokholm-Helsinki na 140 pasażerów w trzech klasach. L = 84,5 m; tonaż 2973 BRT szybkość 15 węzłów. Maszyna parowa poczwórnego rozprężania firmy Elsinore 3400 MKi. Napęd

307* 629.123—843 IM

Motorowiec „Falkenstein”. „M/s „Falkenstein”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 4, Nr 12, grudz. 52, s. 545, A 4, 0,5 str.

Opis jednośrubowego statku o nośności 6000 t. wybudowanego na stoczni H.C. Stülcken w Hamburgu. Napęd diesel-elektryczny — 4 silniki MAK po 1400 KM o 300 obr./min. — 4 prądnice po 115 KVA i jeden silnik elektryczny napędzający śrubę o mocy 4640 KM przy 125 obr./min. Prąd zmienny. Mechanizmy pomocnicze napędzane elektrycznie. Sztuczna wentylacja, elektryczne ogrzewanie. Wybudowany ster aktywny z silnikiem o mocy 400 KM. Urządzenie samosterujące.

Teoria Okrętu i Badania Modelowe

308* 629.12.073.001.24 IM

Börner W., Diedrich G.: Doświadczenia z obliczeniami stateczności. „Erfahrungen mit der Stabilitätsberechnung”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 13/14, marz. 53, s. 509, A 4, 5, 5 str., 8 wyk., 2 tabl.

Porównanie dokładności wyników obliczeń stateczności rachunkową metodą Wendela i metodą integratorkową. Opis ulepszonej metody Wendela dającej dostateczną dokładność przy zwiększonym nakładzie pracy obliczeniowej.

309* 629.12.073 IM

Csupor D.: Rozważania nad obliczeniami stateczności. „Gedanken über Stabilitätsberechnungen”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 13/14, marz. 53, s. 514, A 4, 6 str., 3 rys., 10 wyk., 1 tab.

Analiza metod Middendorfa, Schulz-Fellow, Kempfa, Hemer-Verhovsek, Wendela i Börner-Diedricha pod względem dokładności. Inne sposoby podniesienia dokładności wyników przy metodzie Wendela.

310 629.128.001.5:532.583.4 IM

!Kempf Prof., Kemal Karhan: O tarcu powierzchniowym okrętu. „Zur Oberflächenreibung des Schiffes”. Jahrb. Schiffbautechn. Gesell., Berlin, roczn. t. 45, 51 r., s. 228, B 5, 16 str., 2 fot., 2 rys., 10 wyk., 3 tab., 5 poz. bibl.

Określenie przebiegu linii burzliwego tarcia gładkich, płaskich powierzchni na podstawie porównania całkowitego oporu modelu pontonu i statku. Wartość współczynnika gładkości ustalona na podstawie pomiaru lokalnych przekrojów szybkości. Zmniejszanie oporu tarcia. Dyskusja.

311 621.181.1 IM

Verney M. P.: **Jednorurkowe wytownice pary.** „Monotube steam generators“ Ship a. Builder, London, mies., t. 6, Nr 11, maj 53, s. 385, B 5, 4 str., 2 fot., 1 rys.

Opis i schemat jednorurkowych kotłów parowych opalanych ropą. Typy budowane w W. Brytanii i ich zastosowanie na statkach.

312* 629.12.037.4:621.791 IM

Bogdanow A. M.: **Wielokrotne nadspawanie części okrętowych.** „Mnogokratnaja naplawka sudowych dietalej“. Rieczn. Transport, Moskwa, dwumies., t. 13, Nr 2, marz. — kwa. 53' s. 39, A 4, 0,5 str., 1 wykr.

Wyniki badania nad wpływem wielokrotnego nadspawania wału śruby okrętowej na wielkość wewnętrznych naprężeń. Stwierdzono możliwości stosowania wielokrotnego nadspawania, pod warunkiem zastosowania odpowiednich elektrod i metody pracy.

313* 629.12—833.6:621.3.025 IM

Krumbek H.: **Naped okrętu przy pomocy prądu zmiennego.** „Schiffsantrieb mit Drehstrom“. Schiffbautechnik, Berlin, mies., t. 3, Nr 4, kw. 53, s. 107, A 4, 2,5 str., 3 rys., 3 poz. bibl.

Zestawienie zalet prądu zmiennego przy zastosowaniu napędu diesel elektrycznego. Omówienie nawrotności i współpracy silników oraz regulacji napięcia.

314* 629.12.037—83:621.3.024 IM

Kosack H. I., Breitwieser W.: **Elektryczny naped śruby okrętowej prądem stałym.** Elektrische Schiffspropellerantriebe mit Gleichstrom. Schiff u. Hafen, Hamburg mies., t. 3, Nr 1, stycz. 51, s. 2, A 4, 6 str., 8 fot., 1 wykr., 7 schem., 51 poz. bibl.

Przegląd różnych typów napedów z prądem stałym: łodzie akumulatore, łodzie pilotowe, promy, statki żegluga przybrzeżnej, śródlądowej, lodolamacze, pogłębiarki. Analiza zalet tego rodzaju napędu oraz przykłady zastosowań. Zaleta swobody w ukształtowaniu pomieszczeń brak tunelu wałowego, brak urzażeń dla zmiany kierunku obrotów przy głównej maszynie napędowej, podział mocy napędowej na kilka zespołów. Łatwość przełączeń w wypadku awarii jednego zespołu, dokładna i łatwa obsługa urządzeń dzięki pomiarom elektrycznym, możliwość sterowania z mostku itp.

315* 621.869.6:629.12.014.21 IM

Maszy dwunożne. „Zweiheinsten“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 4, Nr 12, grud. 52, s. 548, A 4, 0,5 str., 2 fot.

Opis nowego typu maszyny, stosowanego szeroko na nowo-budowanych jednostkach. Zestawione wady i zalety.

316* 669.131.6:629.12 IM

Berndt N., Wittmoser A. dr: **Żeliwo szare jako materiał konstrukcyjny w budownictwie okrętów i maszyn okrętowych.** „Grauguss als Werkstoff im Schiffbau und Schiffsmaschinenbau“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 17/18, kw. 53, s. 670, A 4, 2 str., 4 fot., 1 wykr., 11 poz. bibl.

Zastosowanie różnych odmian szarego żeliwa w konstrukcji silników okrętowych. Ostatnie wyniki badań nad właściwościami fizycznymi szarego żeliwa.

317* 669.141.25.25:629.12 IM

Rothardt A.: **Jakie ma jeszcze obecnie znaczenie staliwo w budownictwie okrętów i maszyn okrętowych.** „Wie weit ist heute der Stahlguß für den Schiff — und Schiffsmaschinenbau noch von Bedeutung“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 17/18, kw. 53, s. 667, A 4, 3,5 str., 7 fot., 4 rys., 3 poz. bibl.

Omówienie zastosowań staliwa stopowego na śruby i tylnice okrętowe oraz elementy wałów i korpusów silników okrętowych. Ustalenie współczynników styku (kontaktności) poszczególnych

DZIAŁ PORTÓW

Hydro-, Meteor-, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

318* 624.131.431 IM

Proskornikow S. M.: **O ciężarze objętościowym gruntu nasyconego wodą.** „Ob objomnom wiesie wodonasyszczennowu grunta“. Gidrotech. Stroit., Moskwa, mies., Nr 11, list. 52, s. 45, A 4, 3 str., 1 rys., 1 tab., 1 poz. bibl.

Artykuł dyskusyjny. Krytyczne uwagi co do wzorów podanych przez Głazia w Nr 3/51 Gidrotech. Stroit. Przez wprowadzenie współczynnika wyporu dla pewnej cząstki gruntu autor dowodzi dla niektórych szczególnych wypadków słuszność wzorów Czugaiewa, a nieprawidłowości wzorów Głazia. Podkreślona jest niemożliwość praktycznego wykorzystania omawianych wzorów, ponieważ nie istnieje dotąd pozwalająca na doświadczalne ustalenie współczynników styku (kontaktności) poszczególnych cząstek w badanej próbce. Zagadnienie wymaga przeprowadzenia szczegółowych badań.

Saryczew A. T.: **O obliczaniu stateczności budowli na podstavie ogólnego oporu gruntu na ścinanie.** „O rasczotie ustojczivosti sooruzenij po obszczemu soprotiwleniju gruntow sdwigu“. Gidrotech. Stroit., Moskwa, mies., Nr 6, czerw. 52, s. 42, A 4, 2 str., 2 rys., 3 poz. bibl.

Artykuł dyskusyjny dotyczący obliczania stateczności budowli. Analizując artykuły poprzednich dyskusantów, którzy zabierali w tej sprawie głos na łamach tegoż czasopisma, a zwłaszcza art. inż. Szmitykowa, oraz na podstawie własnych spostrzeżeń autor podkreśla konieczność uwzględnienia zależności sił przyczepności od obciążenia, co wpływać może w rezultacie na zwiększenie współczynników stateczności konstrukcji. Podany jest przykład obliczania stateczności zapór ziemnych.

320 627.22.624.131.4 IM

Brinch Hansen J.: **Badania stateczności podłoża.** „Simple earth stability investigations“. Dock. a. Harb. Auth., London, mies., t. 33, Nr 389, s. 335, A 4, 2 str., 4 rys., 1 poz. bibl.

Uproszczony sposób metody sprawdzania stateczności podłoża budowli w różnych warunkach grutowych: W gruntach pozbawionych tarcia, w gruntach pozbawionych spójności, pod wpływem wody oraz w gruntach uwarstwionych. Artykuł przedstawia wartość jako przyrządek metodyczny badania gruntu budowlanego przed przystąpieniem do projektowania konstrukcji.

321* 627.22:624.131.36 IM

Medkow E. I.: **Nowy przyrząd dla badania gruntów przy trzyosiowym ścisnaniu.** „Nowyj pribor dla ispytania gruntow pri triochosnom sztatji“. Gidrotech. Stroit., Moskwa, mies., Nr 11, list. 52, s. 41, A 4, 4 str., 2 fot., 1 rys., 6 wykr.

Opis przyrządu M-2 dla badań gruntu przy trzyosiowym ścisnaniu. Przyrząd pozwala na określenie zasadniczych fizyko-mechanicznych oraz filtracyjnych charakterystyk gruntu w toku badania jednej próbki, w jednakowym stopniu nadaje się do określenia poszczególnych charakterystyk dla różnych gruntów, posiada konstrukcję umożliwiającą niezależne stwarzanie nacisku pionowego i poziomego. Przyrząd M-2 w okresie 2-letniej eksploatacji wykazał duże zalety.

322* 626.01:551.48.018 IM

Guriew J. J.: **Nowy przyrząd do pobierania powierzchniowych próbek.** „Nowyj szczup dla wziatija powierchnostnoj proby grunta“. Rieczn. Transp., Moskwa, dwumies., t. 13, Nr 2, marz.-kw. 53, s. 45, A 4, 0,5 str., 3 rys.

Przyrząd prostej konstrukcji, zabezpieczającej przed wymianą próbek przy ich podnoszeniu. Prototyp urządzenia nadaje się tylko do bardzo cienkich warstw gruntu; wadę tę można usunąć przez odpowiednie zmiany konstrukcyjne.

323 627.223.1 (261.3) IM

Moroszkina K. W.: **Zmienność rozpraszania energii w stacjonarnych prądach wiatrowych morza Bałtyckiego.** „O zakonomiernosti izmienienija rasieiwanija (dissipacji) energii w stacionarnych wiatrowych tieczienjach Baltijskowo moria“. Trudy Inst. Okieanoł. Akad. Nauk SSSR, Moskwa, mies., t. 6, Nr 6, czerw. 51, s. 49, B 5, str., 1 rys., 4 wykr., 2 tab., 4 poz. bibl.

Obliczanie rozproszenia energii w rejonie 14 latarniowców na podstawie wieloletnich obserwacji prądów na statkach latarniowców na Bałtyku. Porównanie rozproszenia energii dla prądów wiatrowych dółdowych i dla prądów przy wiatrach równoległych do brzegu. Ustala się udział efektu dynamicznego niejednorodnego działania wiatru. Określenie błędów obliczenia. Ustalenie warunków dokładności obliczenia według wprowadzonych wzorów.

324 627.223 IM

Sztokman W. B.: **Niektóre zagadnienia dynamiki prądów morskich.** „Nikolortyje woprosy dinamiki morskich tieczienij“. Iz. Ak. Nauk SSSR Ser. geofiz., Moskwa, mies. Nr 1, stycz. 53, s. 69, B 5, 8,5 str., 6 poz. bibl.

Badania wpływu zmienności parametru Koriolisa na rozkład pełnych potoków i gęstości w przekroju poprzecznym morza o kształcie wydłużonym w kierunku działania wiatru. Dowodzi się, że wpływ tej zmienności jest niewielki dla wymiarów poprzecznych mórz zamkniętych. Podane wnioski i obszerna bibliografia.

325 627.221.22 IM

Liniejkina P. S.: **Zmiana zasolenia warstwy powierzchniowej morza pod wpływem opadów.** „Ob izmienieniji solenosti powierchnostnowo słoja moria pri wypadeniji osadkow“. Izv. Akad. Nauk SSSR Ser. geofiz. Moskwa, mies., Nr 2, luty 53, s. 148, B 5, 6 str., 1 tabl., 4 poz. bibl.

Teoretyczne rozwiązania zadania i zmiany w pionie zasolenia morza pod wpływem opadów. Podane rozwiązanie przybliżone dla wypadku równomiernego rozkładu opadów. Porównanie wyników obliczeń z wynikami obserwacji.

- 326 627.222.11 IM
Jegorow E. N.: Obserwacje nad dynamiką podwodnych rew piaszkowych. „Nabliudienija nad dinamikoj podwodnych piesczanych wałow“. Trudy Inst. Okieanoł. Akad. Nauk. SSSR. Moskwa, mies. t. 6, Nr 6, czerw. 51, s. 88, B 5, 10 str., 3 rys., 2 tab., 4 poz. bibl.
Morfologia i dynamika powstania rew piaszczystych w ogóle a rew obserwowanych na brzegu Morza Czarnego w szczególności. Analiza składu materiału piaszczystego rew pod względem mechanicznym i mineralogicznym. Wyniki pomiarów konfiguracji kilku rzędów rew na różnych głębokościach oraz ich przekształcenie w czasie. Wyprowadzenie wniosków o metodyce dalszych obserwacji kształtowania się rew. Artykuł posiada dużą wartość metodyczną dla organizacji obserwacji dynamiki i morfologii plaż piaszczystych.
- 327 627.222.12 IM
Newesskij E. N.: Zmienność składu mineralogicznego osadów przybrzeżnych morskich w zależności od głębokości i konfiguracji dna. „Izmienije mineralogiczeskowo sostawa priberieżnych morskich nanosow w zawisimosti ot głubiny i rieljefa dna“. Trudy Inst. Okieanoł. Akad. Nauk. SSSR. Moskwa, mies., t. 6, Nr 6, czerw. 51, s. 99, B 5, 5 str., 2 rys., 1 tab., 2 poz. bibl.
Metody pracy i wyniki badań składu mineralogicznego osadów przybrzeżnych na morzu Kaspijskim ekspedycji terenowej Instytutu Oceanologii. Wnioskuję się, że zmiana konfiguracji dna pociąga za sobą zmianę składu mineralogicznego osadów dennych. Podane metody badawcze opracowane na podstawie omawianych badań terenowych.
- 328 627.222.11 IM
Longinow W., Leontjew O. K.: Dynamika profilu plaży piaszczystej. „K woprosu o dynamike profila piesczanowo plaża“. Trudy Insty. Okieanoł. SSSR Akad. Nauk, Moskwa, mies., t. 6, Nr 6, czerw. 51, s. 59, B 5, 10 str., 4 rys., 1 tab., 5 poz. bibl.
Omówienie długotrwałych obserwacji nad rozwojem i kształtowaniem się plaży piaszczystej oraz jej części podwodnej w warunkach brzegu akumulatywnego. Metody obserwacji plaży, częstotliwość pomiarów i wyniki. Porównanie wyników obserwacji plaży z wynikami obserwacji hydrologicznych i meteorologicznych. Analiza zaobserwowanych zmian i ich genezy. Wnioski. Artykuł przedstawia wartość metodyczną dla prowadzenia obserwacji nad morfologią i dynamiką plaży.
- 329 627.222 (223/44) IM
Rouffille A. prof.: Wyniki kilku studiów nad zmiennością poziomu plaży. „Resultats de quelques études sur les variations du niveau des plages“. Ann. Ponts Chauss. Paris, dwumies., t. 123, Nr 1, stycz.-luty 53, s. 1, A 4, 6 str., 4 wyk., 1 tab.
Opis wyników obserwacji zmienności poziomów plaży na wybrzeżach Francji. Wnioski odnośnie zachowania się plaży w okresach sztormowych i okresach spokoju. Podana organizacja badań przez dokooptowanych ochotniczo współpracowników.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO

EKONOMIKA ŻEGLUGI

- 330* 656.612.022.1:658.51 (477) IM
Danczenko A.: Linie regularne Czarnomorskiego Przedsiębiorstwa Żeglugowego. „Regularnyje linii Czarnomorskowo parochodstwa“. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 1, stycz. 53, s. 9, A 4, 3 str., 2 tab.
Podkreślenie zalet regularnej żeglugi liniowej w porównaniu z żegluga nieregularną (rejsową). Metoda ustalenia rocznego planu przewozów. Wskazanie na celowość sporządzania harmonogramów pracy statku nie przez poszczególne przedsiębiorstwa, a przez organ centralny — Centralny Oddział Dyspozytorski Ministerstwa Floty Morskiej ZSRR.
- 331* 387.1:382 „1929—1950“ IM
Zmiany w obrocie morskim. „Veränderungen im Seeverkehr“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 11. marz. 53, s. 424, A 4, 0,5 str.
Porównanie rozmiaru przewozów morskich ładunków suchych i tankowych w tonach i tonomilach w latach 1929, 1937 i 1950. Wzrost przywiezionej masy towarowej w 1950 r. o 16 proc. w porównaniu z r. 1929. Wzrastający udział przewozów tankowych. Zwiększenie odległości przewozu w badanym okresie.
- 332* 387.1:658.114.63 IM
Lühr E.: Konferencje frachtowe w żegludze liniowej. „Die Frachtkonferenzen der Linienschiffahrt“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 15/16, kw. 53, s. 584, A 4, 1,5 str.
Zestawienie istniejących obecnie 100 konferencji żeglugowych z podziałem na zasięgi terytorialne oraz na konferencje na wejściu i wyjściu (Ameryka Pn. i porty Zatoki Meksykańskiej, Europa i wybrzeża Morza Śródziemnego, konferencje wewnątrz-europejskie oraz w obrębie Oceanu Spokojnego).
- 333* 656.612.052.43:658.513 IM
Kantorowicz Ja.: O metodzie obliczania terminów dostawy ładunku. „O metodzie rasczota srokov dostawki gruzow“. Wodn. Transp., Moskwa, 3 × tyg., t. 22, Nr 24, maj 53, s. 2, A 2, 0,4 str.
Analiza metody obliczania terminu dostawy ładunku. Krytyka stosowanej metody „najmniejszych mierników“ przy obliczaniu czasu przewozu ładunku drogą wodną oraz czasu znajdowania się ładunku w porcie wysyłki.
- 334* 347.795.35:656.615.073.484 IM
Stankow F.: Ważne problemy przewozów morskich. „Ważnyje woprosy morskich pieriewozok“. Wodnyj Transp., Moskwa, 3 × tyg., t. 22, Nr 21, maj 53, s. 2, A 2, 0,33 str.
Problem bezpieczeństwa ilościowego i jakościowego stanu przewożonego ładunku na statkach. Projekt reorganizacji całego systemu odprawy ładunkowej oraz uregulowania przepisów prawnych w kierunku nałożenia odpowiedzialności za stan przewożonych ładunków na wszystkie ogniwu uczestniczące w przewozie: przedsiębiorstwa żeglugowe, port i statek.
- 335* 656.615.027.1 IM
Krawiec S.: Potrzebny jest jednolity system planowania. „Nużna jedinjaja sistemi planirowanija“. Wodnyj Transp., Moskwa, 3 × tyg., t. 22, Nr 18, maj 53, s. 3, A 2, 0,1 str.
Problem miernika szybkości statku w planowaniu rejsowym. Szybkość techniczna, a eksploatacyjna. Praktyka żeglugi ZSRR w tym zakresie.
- 336* 629.123.072.004.15 IM
Slendziuk A.: Drogi zwiększenia szybkości statków. „Puti powyszenija skorosti sudow“. Morsk. Flot, Moskwa, 2 × tyg., t. 11, Nr 5, stycz. 53, s. 3, A 2, 0,25 str.
Analiza strat w szybkości statków przy przebiegach balastowych, powstałych w wyniku niepełnego wykorzystania mocy silowni i niedostatecznego zanurzenia śruby okrętowej. Środki przeciwdziałające takim stratom: odpowiednie rozmieszczenie balastu oraz dodatkowe balastowanie przez wypełnianie woda ładowni końcowej.
- 337* 656.612.091.22:311.218(47) IM
Biekienski B.: O wprowadzeniu wykresów profesora G. E. Pawlenko. „O wniedrienji grafikow profesora G. E. Pawlenko“. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 4, kw. 53, s. 4, A 4, 1,5 str.
Trudności, na jakie napotyka we flocie radzieckiej przy wprowadzaniu w życie wykresów przegłębień, wysokości meta-centrycznej itd. sporządzonych przez prof. G. E. Pawlenko. Wskazanie na celowość zorganizowania krótkoterminowych kursów dla członków załóg okrętowych korzystających w praktyce z pomysłu prof. Pawlenko.
- 338* 656.612.052:629.123.06 IM
Burmester H.: Technika i nawigacja. „Technik und Navigation“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 3, stycz. 53, s. 180, A 4, 1 str.
Analiza stopnia usprawnienia żeglugi i zmniejszenie niebezpieczeństwa morskiego w żegludze w wyniku stosowania nowoczesnych instrumentów urządzeń elektrycznych w nawigacji.
- 339* 656.612.088 IM
Gurwicz K.: Umiejętnie likwidować skutki awarii. „Umieło likwidirawat posledstwja awarii“. Morsk. Flot. Moskwa, mies., t. 13, Nr 4, kw. 53, s. 5, A 4, 2 str.
Środki jakie należy stosować w celu skuteczniejszej walki o przedłużenie okresu użytecznego wykorzystania statku, który doznał awarii. Podkreślenie konieczności należytego fachowego przygotowania załogi.
- 340* 656.622.073.445:666.9 IM
Statek jako pojemnik do cementu dla zachodnio-niemieckich dróg wodnych. „Zementbehälterschiff für west-deutschen Wasserstrassen“. Z. Binnenschiffahrt, Duisburg, mies., t. 1, Nr 6, czerw. 52, s. 168, A 4, 1 str., 1 fot.
Rzeczna barka motorowa dostosowana do przewozu cementu nieworkowanego, dzięki wmontowaniu 26 pojemników może załadować 400 t tego ładunku. Duże oszczędności w opakowaniu, łatwy wyładunek, szybkość dostawy.
- 341* 656.616:658.5 IM
Zagłubockij P.: Nowa organizacja dokowania statków. „Nowaja organizacija dokowanija sudow“. Morsk. Flot. Moskwa, mies., t. 13, Nr 4, kw. 53, s. 18, A 4, 1 str.
Opis nowego systemu dokowania statków — zastosowanego w stoczni w Kłajpedzie, i omówienie korzyści gospodarczych, jakie daje podwójne dokowanie (zwiększenie zdolności przepustowej doków, możliwość zwiększenia stopnia mechanizacji, obniżenie kosztów własnych i skrócenie okresu remontów itd.)

- 342* 629.123.011.51:656.612.071.35 IM
 Harries: **Wietrzenie ładowni**. „Laderaumlüftung“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 22, maj 52, s. 754, A 4, 4,5 str., 11 poz. bibl.
 Rozwój i stan obecny „meteorologii“ ładowni okrętowej. Szczegółowy przegląd prac naukowo-badawczych w dziedzinie klimatologii ładowni okrętowej w latach 1914 — 1951. Zach.-nie-mieckie plany dalszych badań w tej dziedzinie.
- 343* 629.123.011.51:656.612.071.35 IM
 Höller: **Wietrzenie ładowni**. „Laderaumlüftung“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 27, lip. 52, s. 900, A 4, 5,5 str., 12 poz. bibl.
 Przegląd dotychczasowych prac i rejsów badawczych w dziedzinie klimatologii ładowni okrętowych. Systemy wentylacyjne na statkach. Osuszanie powietrza w ładowni. Konieczność ścisłej współpracy techników, nawigatorów i meteorologów nad ustaleniem zasad klimatyzacyjnych dla ładowni okrętowych.

- 344* 656.612.071.35.003 IM
 Beck E.: **Pionowe czy poziome sztautowanie?** „Vertical — oder Horizontal-Stauung?“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 36., wrzes. 52, s. 1189, A 4, 1 str.
 Korzyści i wady dwóch systemów układania drobnicy w ładowniach statku. Uzasadnienie większych zalet pionowego sztautowania.

EKONOMIKA PORTÓW

- 345* 656.62.073.26 IM
 Kazakow A. P.: **Szybkościowe metody obsługi floty**. „Skorostnyje metody obrabotki flota“. Moskwa, 1952, Rieczizdat, 0,90 rb., D., A 5, 28 str., 2 fot.
 Szybkościowe metody pracy przodującego dźwigowego I. D. Syczewa z portu Gorkij. Sposoby organizacji pracy: przygotowanie do obsługi statku, skrócenie czasu trwania cyklu, koncentracja urządzeń przeładunkowych, koordynacja pracy dźwigu z brygadą.
- 346* 656.615.073.28:629.111 IM
 Larin A.: **Pełna mechanizacja prac przeładunkowych w morskich portach**. „Kompleksnaja mechanizacja pieriegruzocznych rabot w morskich portach“. Morsk. Flot., Moskwa, mies., t. 13, Nr 2, luty 53, s. 8, A 4, 2 str.
 Definicja małej mechanizacji. Opis niektórych ważniejszych urządzeń małej mechanizacji stosowanych w portach radzieckich. Podkreślenie konieczności dostosowania nowo-budowanych typów statków do wymagań, jakie w tym względzie stawia mała mechanizacja. Znaczenie właściwej nawierzchni dróg dojazdowych w portach dla dalszego rozwoju małej mechanizacji.
- 347* 656.612.073.23:629.111 IM
 Chantadze W.: **Jak pracujemy przy przeładunku drobnicy**. „Kak my obrabatywajem gienieralnyje gruzy“. Wodnyj Transp., Moskwa, 3×tyg., t. 22, Nr 21, maj 53, s. 3, A 2, 0,25 str.
 Opis doświadczeń portu odeskiego w zakresie mechanizacji prac przeładunkowych drobnicy. Zastosowanie wózko-podnosników w ładowniach statku, używanie dźwigu gaśienicowego, ustawionego na pokładzie. Mechanizacja układania ładunków w stosy na składach.
- 348* 656.612.073.22:629.111 IM
 Siergel H.: **Nowe urządzenie załadunkowe dla trymerki w ładowniach statków przy wyładunku na redzie**. „Nowaja pogruzocznaia maszina dla sztiwki uęla w triumach sudow pri wygruzkie na redie“. Morsk. Flot., Moskwa, mies., t. 13, Nr 2, luty 53, s. 5, A 4, 3 str., 4 rys.
 Opis budowy i sposobu technicznej eksploatacji urządzenia do trzymywania sypkich ładunków masowych, przy operacjach przeładunkowych w redzie. Korzyści opisywanego urządzenia: lepsze wykorzystanie ładowni, podniesienie wydajności głównych urządzeń przeładunkowych, obniżenie kosztu własnego przeładunku i skrócenie czasu postępu tonażu pod przeładunkiem.
- 349* 627.35:629.12.011.51 IM
 Jurkin W.: **Moje doświadczenia z pracy na maszynie trymującej S-153**. „Moj opyt raboty na sztiwujuszczej maszinie S-153“. Morsk. Flot., Moskwa, 2×tyg., t. 10, Nr 93, list. 52, s. 1, A 2, 0,25 str.
 Osiągnięcia portu w Rydze przy mechanizacji trymerki dzięki zastosowaniu maszyny typu S-153, konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na stan techniczny urządzenia (przykłady, smarowanie itp.) Osiągnięta wydajność do 400 t/zmianę.

- 350* 629.123.011.51:629.111 IM
 Kapustin S.: **Podstawowe wymagania stawiane urządzeniom dla prac przeładunkowych w ładowniach statków**. „Osnownyje triebowanija k maszinam dla pieriegruzocznych rabot w triumach sudow“. Morsk. Flot., Moskwa, mies., t. 13, Nr 3, marz. 53, s. 7, A 4, 4 str.
 Omówienie warunków jakim winien odpowiadać sprzęt mechaniczny do przeładunku towarów w ładowni statków. Podkreślenie konieczności dostosowania wymiarów urządzenia do wymiarów luków statku.

- 351* 656.615.073.437:658.28 IM
 Hildebrand G.: **Wyładunek towarów masowych ze statków**. „Entladung von Massengütern aus Schiffen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 17/18, kw. 53, s. 723, A 4, 3 str., 4 fot., 1 rys.
 Charakterystyka nowego urządzenia przenośnikowego do wyładunku drobnocziarnistych towarów sypkich ze statków: przenośnik łańcuchowy produkcji szwajcarskiej o wydajności od 100 — 500 t/god. stosowany przy zbożu, soi, fosforach itp. ładunkach. Prosta konstrukcja nie wymagająca ciężkich urządzeń nabrzeżnych (fundament itp.) może być stosowana również przy przeładunku na redzie (urządzenie zawieszane się na bomach).

- 352* 656.61.073.23:621.87 IM
 Wu. O.: **Transport morski i przeładunek masowych towarów sypkich**. „Seetransport und Umschlag grosser Schüttgutladungen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 19, maj 51, s. 730, A 4, 1,5 str., 3 fot.
 Krótki opis specjalnych urządzeń do przeładunku towarów sypkich: statku samowyladowującego, dźwigu typu Hulett, wywrotnic wagonowych, mostów przeładunkowych, wyposażonych w przenośniki taśmowe, żurawi wieżowych, chwytaków pyłoszczelnych.

- 353* 627.35:656.61.073 IM
 Lampe F.: **Nowsze urządzenia przeładunkowe dla ładunków sypkich i workowanych**. „Neuere Umschlagsanlagen für loses Gut und Sackware“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 89, Nr 38/39, wrzes. 52, s. 1268, A 4, 1,5 str., 2 fot., 1 rys. 1 poz. bibl.
 Opis konstrukcji i eksploatacji nowych urządzeń elewatorowych do przeładunku zboża. Zagadnienie pełnej mechanizacji przeładunku towarów workowanych drogą zastosowania specjalnych magazynów z wbudowanymi urządzeniami piętrzącymi oraz urządzeń przenośnikowych dla przeładunku w relacji magazyn-statek i odwrotnie.

- 354 656.612.073.223:621.318.387:669.13/14 IM
 Janies D.: **Przeładunek żeliwa i stali za pomocą elektromagnesów**. „Handling iron and steel with electric magnets“. Mech. Handling, London, mies., t. 39, Nr 2, luty 52, s. 52, A 4, 5 str., 12 fot., 1 rys.
 Wielkość charakterystyczne potrzebne do wyboru odpowiedniego elektromagnesu dla założonych warunków pracy suwnicy lub żurawia. Rodzaje i wielkości elektromagnesów. Korzyści uzyskane z nich zastosowania.

- 355* 656.615.073.23:69.111 IM
 Combes P. M.: **Przeładunek drewna**. „Timber handling“. Shipp. World, London, tyg., t. 128, Nr 3115, marz. 53, s. 249, A 4, 2 str.
 Analiza porównawcza metod przeładunku drewna w portach angielskich i amerykańskich w szczególności z punktu widzenia systemu organizacji pracy, ilości zatrudnionej siły roboczej, zastosowania małej mechanizacji i kosztów przeładunku.

- 356* 656.615.073.21:691.1 IM
 Ładowanie tarcicy. **Niezadowalająca sztauerka**. „Chłopskie drewno“. „Loading sawnwood. Unsatisfactory intake. „Peasant timber“. BIMC Monthly Circ., Kopenhaga, dwumies., Nr 145, luty 53, s. 4777, A 4, C, 5 str.
 Wpływ różnych czynników na ilość tarcicy, jaką można załadować na statek (wpływ sposobu sztautowania, składu ładunku oraz rodzaju ładunku). Stwierdzenie, że ładując tzw. „chłopskie drewno“, statek może wziąć mniej ładunku o 15 — 20 proc. Definicja terminu „chłopskie drewno“.

- 357 656.615:627.32/35 IM
 Krauss G. dr.: **Układ drobnocziarnistych urządzeń przeładunkowych**. „Die Gestaltung der Stückgutumschlagsanlagen“. Der Hamburger Hafen. Sein Wiederaufbau 1949-51“ Hamburg, L. Schultheis Verlag, 1952, s. 27, D, A 4, 6,5 str., 8 fot., 5 rys.
 Przebudowa drobnocziarnistych urządzeń przeładunkowych na przykładzie portu hamburskiego. Konieczność wprowadzenia nowego podziału nabrzeża (torowiska, rampy, dźwigów). Wybór właściwego typu dźwigów nabrzeżnych. Przewaga dźwigów pełnobramowych. Konstrukcja składów portowych w związku z zwiększonym obrotem samochodowym.

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 dokumentacji.