

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 V

Gdańsk – Styczeń 1954 r.

Nr 1

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

1* 629.128:621.791 IM

Wright E. W. i in.: **Spawalnictwo w budownictwie okrętowym**. „Welding problems in shipbuilding”. Ship. World, London, tyg., t. 127, nr 3105, grudz. 52, s. 514, A 4, 1 str.

Podstawowe koncepcje stosowania spawów do konstrukcji okrętowych. Rodzaje i kształt stosowanych wzmocnień dla konstrukcji otworów. Podstawowe badania wytrzymałościowe dla ustalenia wymiarów wzdlużnych dna zbiornikowców. Badania na modelach oraz badania pełno-wymiarowe. Konstrukcja całkowicie spawane zapewnią zupełnie bezpieczeństwo pływającym jednostkom.

2* 629.123.4.072 IM

Amerykańska żegluga i budownictwo okrętów. „American shipping and shipbuilding”. Shipp. World, London, tyg., t. 128, nr 3117, marz., 53, s. 293, A. 4, 1 str.

Z ogłoszonych danych eksploatacyjnych pierwszych czterech szybkościowych liniowców amerykańskich typu Mariner wynika, że okręty te należą obecnie do najszybszych frachtowców jak, również, że szybkości obrane są opłacalne. Wielka ilość urządzeń przeładunkowych pozwala na szybkie rozładowanie i skłócenie postoju w portach. Szybkości marszowe wynoszą $v = 20 - 22,91$ węzł.

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętów

3* 621-233.13 IM

Katin A., Tiganow G.: **Nowa metoda sprawdzania równoległości osi czopów korbowych i wału wykorbionego na miejscu**. „Nowy miedotrowierki parallelnosti osiej motylewych szekel i kolenczatowo wała na miescie”. Morskoy Flot, Moskwa, mies., t. 13, nr 4, kw. 53, s. 17, A 4, 1,5 str., 6 rys.

Uproszczony sposób sprawdzania równoległości osi czopów korbowych i łożyskowych bez demontowania maszyny. Mierzenie położenia czopów względem siebie przy pomocy odpowiedniego wskaźnika.

4* 629.128.74 IM

Burak M.: **Zastosowanie i eksploatacja pływającego doku sekcijnego**. „Oswojenie i eksploatacja płowczewo siekcionnogo doka”. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., t. 13, nr 1, maj 53, s. 18, A 4, 5 str., 4 rys., 1 tab.

Podane wymiary sekcji i opis pierwszych prób dokowania. Porównanie momentu gnącego statku pływającego z momentem gnącego statku zadokowanego na doku składającym się z 3 i 4 sekcji. Przypadek dokowania statku długiego na 4 sekcjach. Kontrola naprężeń wzdlużnych.

5* 621.187.12:629.122 IM

Wawilow S. P.: **Termochemiczne zmęczenie wody kotłowej na statkach rzecznych**. „Tiermochemiczeskoje umiachczenie kotłowej wody na riecznych sudach”. Reczn. Transp., Moskwa, dwumies., t. 12, nr 3, maj — czerw. 52, s. 44, A 4, 1,5 str., 2 rys.

Urządzenie do termochemicznego zmęczenia wody kotłowej specjalnej konstrukcji. Dodatnie wyniki przeprowadzonych badań.

6* 629.124.72.06/05 IM

Motorowe trawlerzy dla Nowej Funlandii. „Motor trawler for Newfoundland”. Ship. a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 16, paźdz. 53, s. 560, B 5, 2 str., 1 fot., 1 rys.

Dwa trawlerzy motorowe „Nordelite” i „Nordepis”. Długość 31 m. szerokość 7,65 m. Silnik Crossley 450 KM. Wyposażenie nawigacyjne — radar, echosonda, „Fischlupe”.

7* 629.124.2.037.21 IM

Traktory wodne z napędem Woitha. „The Woith water tractors”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 15,

wrześ. 53, s. 528, B 5, 2 str., 2 fot., 2 rys.

Nowe typy holowników z napędem Woith Schneider opracowane w Niemczech: 150, 300 i 500 KM. Umieszczenie pędnika na dziobie zapewnia stateczność kursową przy holowaniu. Małe wymiary, doskonałe właściwości manewrowe.

8* 629.123.5-445.6 IM

Kombinowany okręt do przewozu rudy i ropy. „A combined ore and oil carrier”. Mot. Ship. London, mies., t. 34, nr 397, kw. 53, s. 31, A 4, 7 str. 16 fot., 23 rys., 4 tab.

Pomysł stoczni Goetawerken, aby w pewnych rejsach uniknąć biegon pod balastem dał początek statkom kombinowanym do przewozu rudy i ropy. Po pierwszych trzech statkach stocznia wybudowała obecnie największy tego typu o nośn. 25930 tdw. Zasobnie rudy o pojemn. 12800 umieszczone są w środku, po bokach zaś i pod spodem znajdują się zbiorniki dla ropy o pojemn. 27400 m³. 4 pompy paliwowe o wyd. 1600 t/h mają napęd parowy. Napęd silnikiem Goetawerken o mocy $N = 8200$ KM przy $n = 115$ min⁻¹.

9* 629.124.72:621.791 IM

Całkowicie spawany trawler motorowy „Sheriffmuir”. „All welded diesel trawler „Sheriffmuir”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 7, styc. 53, s. 248, B 5, 2 str., 1 rys.

Trawler na morze Północne, długość 30,5 m, silnik Crossley 350 KM, szybkość 10 węzłów, 11 ludzi załogi. Pomieszczenia załogi na rufie.

10* 629.124.2.037.16 IM

Holownik „Kinderdijk” z dyszą Kortaa. „Kort nozzle tug „Kinderdijk”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 12, czerw. 53, s. 424, B 5, 2 str., 5 fot.

Holenderski holownik wyposażony w dyszę Kortaa i śrubę nastawną De Schalde. Silnik MAN o mocy 325 KM. Uciąg na palu 6 t. Dysza nieco zmodyfikowana. Doskonałe właściwości manewrowe.

11* 629.123.4:521.431.74 IM

Frachtowiec „Songkhla”. „The cargo liner „Songkhla”. Shipp. World, London, tyg., t. 128, nr 3120 kw. 53, s. 369, A 4, 3 str., 4 fot., 3 rys.

Motorowiec frachtowy „Songkhla” jest pierwszym z serii trzech zamówionych okrętów tego typu o nośności 10100 tdw. Napęd przy pomocy 2 silników dwutaktowych z doładowaniem, nowego typu B&W 740/1600, pojedynczego działania rewersyjnych, każdy o obrocie $n = 115$ min⁻¹. Średnie ciśn. ind. wynosi 8 kg/cm. Przez doładowanie uzyskuje się moc 8300 KM 7 cylindrami zamiast norm. 9 cylindrami. Oszczędność wagowa wynosi 30 proc. a 20 proc. zyskujemy na długości.

12* 629.123.4:621.431.74 IM

Okręt motorowy „Buffalo”. „The motor ship „Buffalo”. Mot. Ship., London, mies., t. 34, nr 397, kw. 53, s. 20, A 4, 2,5 str., 4 fot., 6 rys., 1 tab.

Jednośrubowy frachtowiec motorowy „Buffalo” o nośności 9500 tdw., posiada najsilniejszy silnik napędowy zbudowany do chwili obecnej w Norwegii. Silnik ten typu Akers — B&W. 2 — takt. pojed. działania posiada 7 cylindrów i rozwija moc $N = 8700$ KM przy $n = 117$ min⁻¹. W czasie marszu spalany będzie olej ciężki, w czasie manewrów olej dieslowy.

13 529.129.2 IM

Nowy sposób podnoszenia statków. „Neue Art der Schiffshebung”. Weserlotse, Bremen, mies., t. 2, nr 11, list. 49, s. 12, A 4, 0,3 str.

Charakterystyka nowej metody podnoszenia statków z głębokości do 100 m przy zastosowaniu pontonów oraz specjalnej kabiny operacyjnej, z której można dokonywać niezbędnych czynności (ciącie, spawanie, zakładanie ładunków wybuchowych itp.). Poważne możliwości obniżki kosztów podnoszenia statków oraz skrócenia prac podwodnych.

Teoria Okrętu i Badania Modelowe

14* 629.12.037:629.12.098 IM

Hannam T. E.: **Zasady działania i projektowania okrętowej śruby napędowej**. „Principles and design of the

marine screw propeller". Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 7, 8, 9, 10, stycz., luty, marz., kw. 53; s. 221, 263, 306, 347, B 5, 27,5 str., 8 rys., 8 poz. bibl.

Artykuł opracowany dla konstruktorów małych jednostek. Korzystanie z wykresów. Praktyczne wskazówki odnośnie obliczania współczynników z prób. Przykłady projektowania śrub dla holowników, statków ratowniczych i in.

15* 629.124.1:531.783:518 IM

Kafali K.: **Obliczenia mocy holowania.** „E. H. P. calculation”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 14, sierp. 53, s. 484, B 5, 3 str., 9 wykr., 1 tab.

Graficzna metoda obliczania mocy holowania dla małych jednostek. Opracowany wzór uzależnia moc holowania od szybkości, długości statku, oraz współczynnika, który znajduje się z wykresów.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

16* 629.124.72.011.21 IM

Brammall A.: **Budowa drewnianego statku rybackiego.** „Building a wooden fishing vessel”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 7, stycz. 53, s. 228, B 5, 7,5 str., 1 rys.

Zwięzły opis typowych konstrukcji stępki, tylnic, wręgów, poszycia i inn. Sposoby łączenia i uszczelniania. Konserwacja.

17* 629.12:699.844:697.133.00.24 IM

Slade H. F.: **Izolacja termiczna i akustyczna na statku.** „Thermal and acoustic insulation on shipboard”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 11, 12, maj, czerw., 53, s. 338, 413, B 5, 8 str., 6 rys., 1 wykr., 1 tab.

Rodzaje izolacji. Pomiar i obliczenia przewodzenia, współczynniki. Dostosowanie do konstrukcji kadłuba. Przykład izolacji folią aluminiową. Metody tłumienia głosu.

18* 629.123.56:621.124 IM

Warunki pary wysokoprężnej. „High steam conditions”. Shipp. World, London, tyg., t. 128, nr 3119, kw. 53, s. 341, A 4, 1 str.

Zbiornikowiec „Esso Oxford”, zbudowany w Anglii, odznacza się tym, że posiada maszynownie na parę o wysokim, jak na ang. stosunki, ciśnieniu $p = 60$ atm i 455 stop.C przegrzaniu pary. To samo ciśnienie robocze będą posiadały maszynownie 6 innych zbiornikowców tego samego typu i wielkości, które obecnie buduje się w Stanach Zjedn. Turbina o podwójnej przekładni napędza 1 wał śrubowy i posiada moc $N = 12500$ KM nadając statkowi szybkość marszową $v = 16$ węzłów.

19* 621.125:629.12 IM

Okrętowa turbina gazowa o mocy 6500 KMw. „A 6500—SHP gas turbine”. Mot. Ship., London, mies., t. 33, nr 396, marz. 53, s. 520, A 4, 2 str., 1 fot., 5 rys., 1 wykr.

Instalacja składa się z 2 turbin gazowych przy czym jedną turbinę napędza kompresor, druga zaś generator el., którego prąd służy do napędu silnika wału śrubowego. Moc turbiny kompres. wynosi $N = 13700$ KM, turbiny generat. $N = 6500$ KM, zaś el. silnika śrubowego $N = 6000$ KM. Obroty turbin wynoszą $n = 4000$ wzgl. 5600 min⁻¹. Najwyższe temperatury gazów spalin wynoszą: 710 stop. C, za turbiną 470 stop. C, za podgrzewaczami zaś 275 stop. C. Powietrze potrzebne do spal. w ilości 58 kg/sek zostaje skompresowane w kompresorze na ciśn. 4,1 kg/cm² i temp. 200 stop. C, temp. powietrza dochodzi do 400 stop. C za podgrzewaczami.

20* 629.12.037.16:658.5 IM

Niektóre brytyjskie wytwórnie śrub. „Some British propeller manufacturers”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 11, maj 53, s. 378, B 5, 5,5 str., 5 fot.; 1 rys., 2 tab.

Przegląd produkcji mniejszych śrub. Coraz więcej śrub nastawnych. Wielkie znaczenie dokładnej obróbki skrzydeł. Schemat zamówienia i organizacji produkcji.

21* 629.125:628.74 IM

Broughton C. — Black: **Urządzenie przeciwpożarowe na małych jednostkach.** „Fire fighting equipment in small craft”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 16, paźdz. 53, s. 551, B 5, 3 str., 1 fot., 3 rys.

Zapobieganie pożarom. Gaszenie za pomocą dwutlenku węgla i innych środków. Typowe rozwiązania na motorówkach. Zabezpieczenia w ciasnych kotłowniach.

22* 621.436 IM

Silnik diesla Nelson 140/225 h. p. „The 140/225 n. p. Nelson Diesel engine”. Ship a. Boat Builder, London, mies., t. 6, nr 7, stycz. 53, s. 238, B 5, 2,5 str., 1 rys.

Nowy silnik wytwórni Meadows Ltd. budowany ze sprężarką typu Buchi (225 hp) i bez (140), Obroty 1550; podano gabaryty i ciężar.

DZIAŁ PORTÓW

Hydro-, Meteor-, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

23* 551.46.018 IM

Tauber G. M.: **Obserwacje hydrologiczne i meteorologiczne na morzu.** „Gidromieteorologiceskije nabludienija w morie”. Meteor. i Gidr., Moskwa, mies., nr 11 list. 52, B 5, 2 str.

Omówienie obecnego stanu prowadzenia obserwacji hydrologicznych i meteorologicznych na statkach w morzu. Krytyka niektórych metod i przyrządów dla dokonywania obserwacji, a w szczególności przyrządów do pomiaru szybkości wiatru. Propozycja zmiany typów przyrządów i metod.

24* 627.223.5/6 IM

Teodorowicz A. A.: **Nowe cechy dla określenia typu falowania morskiego.** „Nowyje priznaki dla opriedielenja tipa wołonienja moria”. Meteor. i Mel., Moskwa, mies., nr 3, marz. 53, s. 54, B 5, 3 str., 6 poz. bibl.

Chronologiczne rozpatrzenie różnych metod określenia typu falowania morskiego z podkreśleniem zalet i wad każdej z nich. Propozycja ustalenia jedenastu typów falowania, których ściśle określenie opisowe i matematyczne podaje autor.

25* 627 223.6:551.553.11 IM

Szulejkin W. W.: **Przekazywanie energii wiatru falowaniu.** „Kak eniergjia pieriedajotsia wołnie”. Dok. Akad. Nauk. SSSR, Moskwa, t. 91, nr 5, sierp. 53, s. 1079, B 5, 4 str., 2 poz. bibl.

Rozpatrzenie asymetrii ciśnienia wiatru na stok fali pod kątem widzenia przekazywania energii wiatru falowaniu. Przeprowadzona analogia pomiędzy przekazywaniem energii falowaniu wiatru a przekazywaniem energii ruchu człowieka huśtawce.

26* 532.570.83 IM

Pastriulin M. K.: **Zagadnienie metodyki prac hydrotechnicznych.** „K woprosu o metodikiie gidromietricheskich rabot”. Meteor. i Mel., Moskwa, mies., nr 5, maj 53, s. 48, B 5, 2,5 str.

Omówienie sposobu określenia ilości i lokalizacji pionów pomiarowych na przekrojach hydrometrycznych przy pomiarze przepływu, granic przestrzeni mariweł o szybkości prądu równej dolnej granicy szybkości prądomierza, sposobów kontrolowania pomiarów szybkości, pomiaru odpływu zawiesziny stałej, dokładności ważenia filtrów przy określaniu zawartości wagowej zawiesziny.

Laboratoria Wodne i Przyrządy Pomiarowe

27* 627.223.5:551.46.018 IM

Łagunin B. Ł.: **Techniczne wyposażenie prac oceanograficznych.** O „techniczeskom osnoszczenji okieanograficzkich rabot”. Meteor. i Gidr., Moskwa, mies., nr 9, wrześ. 52, s. 48, B 5, 2,5 str., 1 rys.

Omówienie konieczności modernizacji i automatyzacji wyposażenia technicznego do prac oceanograficznych. Zalecenie stosowania aparatury samopiszącej do pomiarów prądów morskich. Zalety i korzyści stosowania aparatury niezależnej w okresie rejestracji do 30 dni.

28* 551.46.018 IM

Sysojew N. N.: **Windy oceanologiczne „Ocean”.** „Okieanologiceskije lebiodka „Okean”. Trudy Inst. Okeanoł. Akad. Nauk SSSR, Moskwa, roczn., t. 5, 1951, s. 136, A 5, 7 str., 6 rys., 1 tab.

Opis windy do badań oceanologicznych typu „Ocean”. Działanie tej windy, zalety i wady oraz metody posługiwania się nią. Możliwości regulacji szybkości w zakresie każdorazowo dostosowanym do warunków pomiaru.

29* 627.7:531.719.35 IM

Margarett A. D.: **Pomiary echosondą przy molach.** „Echo sounding of jetties”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, nr 392, czerw. 53, s. 56, A 4, 1 str., 4 rys., 1 tab.

Opis sposobu pomiaru echosondą w pobliżu pirsów, mola i falochronów. Nowy sposób określania odległości sekstantem przy zastosowaniu łaty z podziałką na brzęku. Podany sposób eliminacji błędów odległości poziomych, spowodowanych pochylem dna. Artykuł ma znaczenie przyczynkowe dla pomiarów w portach.

30* 627.333.2:624.041.62 IM
Djakow M. Ja: **Obliczenie żelbetowych nabrzeży palowych za pomocą głównych wykresów momentów.** „Rasczot żelzobietonnykh svoynkh nabriezhnykh pri pomoszczii glawnnykh epiur momentov“. Trudy Leningr. Inst. Inż. Morsk. Transp., Moskwa, roczn., t. 16, 1950, s. 29, B 5, 8,5 str., 1 poz. bibl.

Na podstawie poprzednio ogłoszonej pracy „O obliczaniu żelbetowych nabrzeży palowych z uwzględnieniem sprężystości oczepu“ proponuje się przeprowadzenie obliczeń dla nabrzeży o palach dłuższych (12 — 12 m) na podstawie wykresów głównych momentów. Wprowadzenie ułatwień, polegających na założeniu, że końce pali są utwierdzone przegubowo. Stwierdzenie małej rozbieżności wyników obliczania metodą uproszczoną a metodą ścisłą. Kilka przykładów. Wnioski. Artykuł ma podstawowe znaczenie dla obliczania nabrzeży palowych.

31* 627.341:624.042/43 IM
Tołmaczew N. K.: **Badania stanu naprężonego urządzeń cumowniczych pod obciążeniem poziomym od cum okrętowych.** „Issledowanie napriazhonnovo sostojanija priczalnykh ustrojstv vosprinimajuszczich szwartowyje usilja“. Trudy Leningr. Inst. Inż. Wodn. Transp., Moskwa, roczn., t. 16, 1950, s. 48, B 5, 22 str., 12 rys., 3 wykr., 5 tab., 6 poz. bibl.

Skrócona publikacja pracy kandydackiej autora. Rozpatrzenie szeregu niewyjaśnionych jeszcze czynników mających decydujące znaczenie przy obliczaniu statycznym i wytrzymałościowym nabrzeży portowych pod obciążeniem cumowniczym. Omówienie zasadniczych złożeń, czynników decydujących o typach konstrukcji urządzeń cumowniczych. Podana klasyfikacja urządzeń. Rozpatrzenie odosobnionego bloku cumowniczego, obciążenia, przekazywania obciążenia. Wyprowadzenie wniosków, podanie przykładów. Artykuł ma podstawowe znaczenie dla projektowania nabrzeży portowych morsk. i rzecznych.

32* 627.341.3 IM
Donald Hamish Little: **Niektóre projekty elastycznych urządzeń odbojowych.** „Some designs for Flexible fenders“. Proc. Inst. of Civ. Engrs, London, mies., t. 2, nr 1, cz. II, luty 53, s. 42, A 5, 67., 8 fot., 26 rys., 4 wykr., 2 tab., 2 poz. bibl.

Rozpatrywanie najtańszej morskiej konstrukcji hydrotechnicznej — pirsu na morzu, najtańszej lekkiej konstrukcji sztywnej. Konieczność stosowania urządzeń odbojowych dla pochłaniania energii dobijającego statku. Omówienie istniejących urządzeń odbojowych. Szczegółowy urządzeń z gumy oraz urządzeń grawitacyjnych. Rozpatrzenie nowego aspektu zagadnienia pod kątem widzenia sił podłużnych i uderzeń, które są równie ważne, jak obciążenie prostopadłe do linii cumowniczej. Przyszły rozwój urządzeń odbojowych z uwzględnieniem tych sił.

33* 627.33:627.235 IM
Ayers J. R.: **Nabrzeża i falochrony.** „Seawalls and breakwaters“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 33, nr 384, paźdz. 52, s. 181, A 4, 6 str., 18 rys., 1 wykr.

Krótki opis ważniejszych konstrukcji nabrzeży i falochronów: różny stopień ich skuteczności. Opis wyników kilku badań modelowych nad falochronami narzutowymi z bloków. Wnioski wynikające z kilku poważniejszych katastrof.

34* 624.155.058 IM
Horace Denton Morgan, Kenneth Haswell C.: **Wpędzanie i próbné obciążanie pali.** „The driving and testing of piles“. Proc. Inst. of Civ. Engrs, London, mies., t. 2, nr 1, cz. I, stycz. 53, s. 43, A 5, 32 str., 15 fot., 5 rys., 15 wykr., 7 tab.

Opis metod wpędzania i obciążania pali dla określania dopuszczalnego bezpiecznego obciążenia. Liczne przykłady prób. Analiza wzorów na obciążanie pali oraz stosowanie płuczek przy wpędzaniu. Obciążenia próbné pojedynczych pali i grup pali. Artykuł ma znaczenie jako przyczynek do sporządzania norm obciążania pali

Budownictwo Ładowe i Komunikacja w Portach

35* 691.327:620.17 IM
Murdock L. J.: **Kontrola jakości betonu.** „The control of concrete quality“. Proc. Inst. of Civ. Engrs, London, mies., t. 2, nr 4, cz. I, lip. 53, s. 426, A 5, 32 str., 8 fot., 4 rys., 9 tab., 13 poz. bibl.

Obszerne omówienie metody kontroli jakości betonów. Zażądanie współpracy wykonawcy, projektanta i technologa. Rozpatrzenie wszystkich stadiów wykonywania prac betonowych. Analiza metody pobierania próbek, analizy i prób wytrzymałościowych betonu. Propozycja wprowadzenia metod analizy statystycznej dla stwierdzenia stopnia niejednorodności betonu. Wnioski oraz obszerna dyskusja.

36* 627.824:626.35.001.2 IM
Szankin P. A.: **Obliczanie oskaławania skarp zapór ziemnych.** „O rasczot kamiennykh kriepienij otkosov“. Gidrotechn. i Mel., Moskwa, mies., t. 5, nr 6, czerw. 53, s. 55, B 5, 5,5 str., 3 rys., 2 wykr., 2 tab., 2 poz. bibl.

Sposób obliczania oskaławania skarpu zapór ziemnych z uwzględnieniem falowania na zbiornikach wodnych oraz filtracji poprzez warstwę zabezpieczającą. Podany przykład liczbowy. Artykuł posiada również znaczenie dla projektowania umocnień brzegowych w budownictwie morskim.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo morskie

37* 627.879.24:621.879.42 IM
Goriunow S. I.: **Podniesienie wydajności pogłębiarek ssących.** „O powyszenji proizvoditelnosti ziemsnnaradov“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., t. 22, nr 9, wrześ. 53, s. 17, A 4, 8 str., 1 fot., 2 wykr., 4 poz. bibl. ,

Analiza wpływu oporów w rurociągu ssącym pogłębiarki na charakterystyki pompy oraz charakterystykę rurociągu tłocznego. Wnioski co do zmniejszenia oporów w rurociągu ssącym i podniesienia wydajności w gruncie.

38* 621.879.24 IM
Mołocznikow L. N.: **Doświadczenia eksploatacji pogłębiarek ssących 500—60.** „Iz opyta eksploatacji ziemsnnaradov 500—60“. Mechaniz. Stroit., Moskwa, mies., t. 10, nr 9 wrześ. 53, s. 17, A 4, 4 str., 2 fot., 2 rys., 1 tab.

Doświadczenia z eksploatacji pogłębiarek ssących ze spulchniaczem typu 500—60 na wielkich budowach komunizmu. Osiągnięcia produkcyjne i sposoby ich uzyskania. Podany schemat urządzeń pogłębiarskich 500—60. Sposoby modernizacji urządzeń oraz postępowe metody remontu. Tabela dopuszczalnych luzów montażowych i maksymalnego dopuszczalnego zużycia elementów.

39* 621.879.2 IM
Pogłębiarka motorowa ssąca nasiebierna „Sambre II“. „The motor suction hopper dredger „Sambre II“. Ports a. Dredging, Haarlem, 5 x roczn., nr 10, 1953, s. 8, B 5, 1,5 str., 2 fot.

Opis pogłębiarki nasiebierniej ssącej z napędem silnikowym oraz urządzeniem do przeładunku z ładowni własnej do szalandy lub z możliwością refulowania na brzeg. Pojemność ładowni 950 m³, głębokość robocza 18 m. Smok umieszczony w szybie na rufie statku. Pogłębiarka wyposażona w specjalne urządzenie do przyspieszenia osadzania urobku drobnozianistego w ładowni w 30—35 min. Napęd 1000 KM. Artykuł przedstawia wartość jako przyczynek dla ulepszenia osadzania się urobku w ładowniach pogłębiarek nasiebiernych i szalandach.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

40* 656.61.073.23:331.875.061.3 IM
Konferencja w sprawie mechanizacji przeładunku. „Cargo Handling Conference Rotterdam, May 1953“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 33, nr 380, czerw. 52, s. 61, A 4, 3 str.

Zagadnienie wyboru najkorzystniejszych dróg rozwoju mechanizacji przeładunku. Rola i znaczenie wyszkolonego personelu i właściwego sprzętu. Ekonomiczny aspekt mechanizacji portu. Zagadnienie przeładunku w relacjach wodnych na przykładzie portu Rotterdam. Konieczność międzynarodowej komasacji i systematyzacji doświadczeń z ładunkami samozapalnymi (węgiel, bawełna, juta itd).

41 656.615.073.21:664.41 IM
Żaładunek soli zabezpieczony przed złą pogodą. „Salzverladungen vor Schlechtwetter geschützt“. Weserlotse, Bremen, mies., t. 6, nr 1, stycz. 53, s. 8, A 4, 1,5 str., 2 rys.

Mechanizacja przeładunku soli w relacji wagon kryty — ładownia statku. Opis urządzenia przenośnikowego, zastosowanego w porcie Brema. Wyładunek odbywa się jednocześnie z czterech wagonów (przy zastosowaniu łopat mechanicznych). Trymerka zmechanizowana (urządzenie rozrzutowe).

42 656.615.073.23:621.867 IM
Nowe urządzenie załadunkowe. „Neuartiges Beladege-rät“. Weserlotse, Bremen, mies., t. 4, nr 1, stycz. 51, s. 9, A 4, 1 str., 2 rys.

Nowe urządzenie przeładunkowo-przenośnikowe z wysięgnikiem, zmontowane na wózku elektrycznym, umożliwiające m. in. załadunek do krytych samochodów. Największy wysięg: 3500 mm, największa wysokość podnoszenia: 3750 mm, nośność 750 kg, ciężar własny 800—1500 kg. Większe bezpieczeństwo pracy.

Duże urządzenia do przeładunku towarów masowych w Bremie. „Bremens Grossanlagen für Massengut“. Weserlotse, Bremen, mies., t. 1, nr 5, wrześ. 48, s. 3. A 4, 1 str., 2 rys.

Opis eksploatacyjno-techniczny urządzenia do przeładunku soli potasowych luzem i w workach (urządzenia przenośnikowe). Osiągana wydajność przy przeładunku luzem: 400—800 t/gminę; przy przeładunku worków: 300—600 worków na zmianę.

44 656.615.073.23:621.865.7 IM

Nowy sprzęt sztauerski. „Neuartiges Stauereigeschirr“. Weserlotse, Bremen, mies., t. 3, nr 12, grudz. 50, s. 12, A 4, 1 str., 1 fot.

Opis nowego typu uchwytu sztauerskiego stosowanego w ładowni przy przeładunku sztuk ciężkich. Uniwersalność nowego uchwytu. Łatwa możliwość wymiany zużytych części.

45* 656.615:627.3 IM

Mühradt F.: **Najnowszy rozwój układu drobnicowych urządzeń przeładunkowych portu hamburskiego.** „Neueste Entwicklungen bei der Ausgestaltung der Stückgutanlagen des Hafens Hamburg“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, nr 36/38, wrześ. 53, s. 1477, A 4, 3,5 str., 3 rys.

Podział nabrzeża na torowiska, hangary, magazyny i drogi dojazdowe. Przewaga pełnobramowych dźwigów drobnicowych. Podział ruchu przelotowego i ładunkowego na torowiskach portowych. Wielkość i wyposażenie hangarów. Zarys techniki przeładunku drobnicy.

46* 656.615:627.3 IM

Koomans-Tuyn: **Najnowsze osiągnięcia portów Rotterdam i Amsterdam.** „Latest developments in the ports of Rotterdam and Amsterdam“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, nr 36/38, wrześ. 53, s. 1487, A 4, 3,5 str., 5 rys.

Typy nabrzeży w portach holenderskich. Tendencje zwiększenia szerokości nabrzeży w związku z wzrostem udziału transportu kolejowego i samochodowego w obsłudze obrotu ładunkowego portu. Zagadnienie eksploatacji sprzętu zmechanizowanego. Budownictwo magazynowe.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO

EKONOMIKA ŻEGLUGI

47 656.622/625:331.876.3:658.542 IM

Kalinin B. A.: **Zbadanie i upowszechnienie doświadczeń stachanowców żeglugi śródlądowej.** „Izuczenie i raspostranienje opyta stachanowcow riecznowo flota“. Moskwa, 1952, Rieczizdat, D., A 5, 76 str.

Metodyka badania, analizy, uogólnienia i upowszechnienia przodujących doświadczeń załóg pływających żeglugi śródlądowej oraz portów rzecznych. Wytyczne przygotowania obserwacji, przeprowadzenia chronometrażu i fotografii dnia roboczego oraz analitycznej oceny zebranego materiału.

48 656.622/625:331.876.3:658.542 IM

Kalinin B. A.: **Średnioprogresywne normy techniczno-ekonomiczne w transporcie rzeczonym.** „Sriednieprogriessniwnyje tiechniko-ekonomiczeskije normy na riecznom transportie“. Moskwa, 1950, Rieczizdat, D., A 5, 52 str., 7 rys.

Rozwój ruchu stachanowskiego w radzieckiej żegludze śródlądowej. Istota i znaczenie norm średnioprogresywnych. Upowszechnienie przodujących doświadczeń jako narzędzie ustalenia norm średnio — progresywnych. Wskazówki metodyczne badania najlepszych sposobów pracy. Przykłady opisu przodujących metod pracy załóg pływających, dźwigowych oraz tokarzy.

49* 387.1:382.17.003 IM

Bilans dewizowy transportu morskiego. „Devisenbilanz des Seetransportes“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, nr 39, wrześ. 53, s. 1614, A 4, 1 str.

Liczyby bilansu dewizowego zach. niemieckiego transportu morskiego w latach 1950, 1951, 1952. Zagadnienie metodyczne sporządzenia tego rodzaju bilansu.

50 669—415:658.73:656.612.033:311.141 IM

Ceny blachy grubej a indeks frachtowy. „Grobblechpreise und Frachtenindex“. Weserlotse, Bremen, mies., t. 5, nr 10, paźdz. 52, s. 4 A 4, 0,5 str.

Ceny blachy oraz robocizna jako podstawowe koszty w budownictwie okrętowym. Porównanie rozwoju cen blachy z kształtowaniem się indeksów frachtowych w latach 1951—52 wykazujące, szczególnie w stosunkach zach.-niemieckich, nieproporcjonalnie wysoki wzrost cen blachy godzący w rozwój budownictwa okrętowego i żeglugi.

51* 656.612.033:656.612.073.434 IM

Obliczenie objętości przy wystających częściach służących do podnoszenia. „Massberechnung bei überstehenden Hebevorrichtungen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, nr 27, lip. 53, s. 1101, A 4, 0,5 str.

Omówienie wyników ankiety na temat, czy należy zaliczać do objętości przesyłki wystające części, służące do prac przeładunkowych, jak np. uchwyty, haki itp. Wiele przedsiębiorstw żeglugowych nie dołącza takich części. Załadowcy nie są zobowiązani umieszczać takie części na przesyłkach.

EKONOMIKA PORTÓW

52 656.625.073.26:331.276.3:658 IM

Ajzenwarg E. W., Markow Z. A.: **Zastosowanie metody inżyniera Kowalowa w porcie.** „Primienienje metody inženiera Kowalowa w portu“. Moskwa, 1951, Rieczizdat, D., A 5, 84 str., 12 rys., 23 tab.

Organizacja i technika pracy przy zastosowaniu metody inż. Kowalowa w moskiewskim porcie śródlądowym. Przygotowanie i technika chronometrażu. Sposoby upowszechniania przodujących doświadczeń. Metody pracy najlepszych dźwigowych i brygadzystów.

53 656.625.073.26:331.876.3:658.542 IM

Badanie i upowszechnianie stachanowskich metod pracy przy pracach za- i wyładunkowych. „Izuczenie i raspostranienje stachanowskich prijemow truda na pogruzoczno-razgruzocznykh rabotach“. Moskwa, 1951, Rieczizdat, D., A 5, 76 str., 13 rys., 16 tab.

Zastosowanie metody inż. Kowalowa przy badaniu i upowszechnianiu przodujących sposobów przeładunku towarów masowych i drobnicowych. Wskazówki metodyczne dla zastosowania metod inż. Kowalowa w porcie.

54 656.2:656.615.033.94 IM

L. dr.: **Równość portów.** „Port Equalization“. Weserlotse, Bremen, mies., t. 3, nr 7, lip. 50, s. 9, A 4, 1 str.

Zasady kolejowej polityki taryfowej w odniesieniu do portów morskich, stosowane w Stanach Zjednoczonych oraz w Niemczech. Zasadnicza różnica amerykańskiego i niemieckiego systemu portowych taryf kolejowych.

PRAWO MORSKIE

55* 347.796.3:347.9 IM

Lutjen J. dr.: **Zderzenie się w czasie mgły dwóch statków wyposażonych w radar.** „Nebelkollision zweier Radar-schiffe“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, nr 3, stycz. 53, s. 178, A 4, 2,5 str., 2 wyk.

Analiza wyników badań pierwszego znanego wypadku zderzenia się dwóch statków („Scythia“ i „Wabana“) zaopatrzonych w radar, na pełnym morzu, zwinionego obustronnie. Przebieg chronologiczny zdarzenia. Skutki nieprzestrzegania przez obie strony przepisów drogi i powierzchniowego, niefachowego posługiwania się radarem. Orzeczenie sądu morskogo.

56* 347.799(09) IM

Busch W.: **Historia i powstanie prawa drogi morskiej.** „Vorgeschichte und Entwicklung der Seestrassenordnung“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, nr 21/22, 32, 42, maj, sierp., paźdz. 53, s. 887, 1356, 1747, A 4, 8,5 str.

Rozwój historyczny prawa drogi morskiej, szczególnie w wieku XIX. Charakterystyka doskonalenia się przepisów w miarę postępu technicznego żeglugi. Analiza ostatnich zmian w przepisach drogi morskiej.

Niniejszy przegląd dokumentacyjny 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) — CIDENT przyjmuje prenumeratę kart dokumentacyjnych, która może obejmować zarówno całą dokumentację naukowo-techniczną, jak i oddzielnie jej działy lub poszczególne zagadnienia i tematy techniczne.

CIDENT wykonuje (za zwrotem kosztów) fotokopie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem dokumentacyjnym, jak i kartami dokumentacyjnymi.