

PRZEGŁĄD DOKUMENTACYJNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO ORAZ EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO
OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI MORSKIEGO INSTYTUTU TECHNICZNEGO

Rok V

Gdańsk – Sierpień–Wrzesień 1954 r.

Nr 8/9

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE I PORTOWE DZIAŁ ZEGLUGI

Przemysł Okrętowy, Pomocniczy i Rozbudowa Stoczni

289* 621.791.052.2:669.71 IM

Strassburger E.: O spawaniu aluminium i jego stopów. „Über des Schweißen von Aluminium und seinen Legierungen“. Schiffbautechnik, Berlin, mies., t. 4, Nr 2, lut. 54, s. 58, A 4, 4 str., 9 rys., 9 poz. bibl.

Spawanie gazowe. Rozpuszczalniki tlenków glinu. Rodzaje elektrod. Spawanie arkatowe. Metody specjalne. Przygotowanie spoin. Wskazówki konstrukcyjne. Przykłady zastosowania różnych metod spawalniczych. Alumińowe stopy odlewnicze. Nowsze metody spawania z gazem ochronnym.

290* 629.128 (43) „1952“ IM

Hartwich K.: Stocznia „Deutsche Werft“ w r. 1952. „Die Deutsche Werft im Jahre 1952“. Schiff u. Hafen Hamburg, mies., t. 5, Nr 1, stycz. 53, s. 23, A 4, 3 str., 14 fot.

Rozwój stoczni, osiągnięcia, modernizacja produkcji przy budowie większych zbiornikowców, czas budowy 8 dni/1000 tdw, osiągany dzięki budowie sekcijnej. Stan zamówień na 1952 r. Obecny stan zamówień — 41 statków motorowych i turbinowych.

291* 629.128.7 IM

Champness E. L.: Duże suche doki. „Large dry docks“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 391, maj 53, s. 21, A 4, 4 str. 1 rys. 2 wyk., 2 tab.

Omówienie obecnych tendencji rozwojowych wymiarów głównych statków i okrętów. Rozpatrzenie możliwości rozwojowych w przyszłości. Analiza wymiarów głównych doków suchych oraz wyprowadzenie wniosków co do założeń ekonomicznych budowy i eksploatacji doków suchych. Artykuł posiada dużą wartość dla opracowujących założenia techniczno-ekonomiczne budowy i eksploatacji suchych doków.

292* 629.128:621.791:77.038.12.003 IM

Pullin V. E.: Ekonomiczne aspekty inspekcji radiograficznej. „The economic aspects of radiographic inspection“. Engineer, London, tyg., t. 194, Nr 5051, list. 52, s. 641, 34 × 25 cm, 1,5 str.

Badania radiograficzne oraz promieniami gamma znajdują coraz szersze zastosowanie w technice. Wzrastająca pewność konstrukcji, badanych tymi metodami. Metoda badań rentgenowskich, mimo wysokich kosztów, jest w technice konstrukcji okrętowych i silnikowych bezwzględnie opłacalna. Badanie spawów przy konstrukcjach na stocznich, badanie odlewów. Badanie bezpieczników, przylączników — promieniami X. W związku z wysokim kosztem badań, przy konstrukcjach spawanych należy badać tylko najbardziej wątpliwe miejsca konstrukcji.

293* 629.128:621.86 IM

Zastosowanie dźwigów samobieżnych w stocznich. „Use of mobile cranes in shipyards“. Shipp. World, London, tyg., t. 129, Nr 3137, sierp. 53, s. 133, A 4, 0,5 str., 2 fot.

Ogólny opis konstrukcji i sposobu wykorzystania w budownictwie okrętowym dźwigu samobieżnego typu „Coles“. Podkreślenie korzyści gospodarczych, jakie daje zastosowanie wymienionego dźwigu w stoczni.

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętów

294* 629.123.4 - 84 IM

Jednośrubowy okręt motorowy „Pavia“. „The single-screw motor vessel“ „Pavia“. Shipbuilder — London, mies., t. 60, wrześ. 53, s. 524, A 4, 2 str., 1 fot., 2 tab.

Motorowiec „Pavia“ o wymiarach głównych $L_c = 106,14$ m, $B = 15,06$ m, $T = 6,90$ m, pojemność 3410 BRT. Cztery ładownice mają pojemność 5720 m³, wzgl. 5250 m³ poza tym objętość chłodni 200 m³. Ma liczne wyposażenie pokładowe, składa się z 8 bomb o nośności 5,0 t, dwa bomby 7,00 t, dwa 10,0 t oraz jeden ciężki bom o nośności 25,0 t. Duży nacisk położono na wyposażenie pomieszczeń dla załogi. Napęd silnikiem diesla o przeciwbieżnych tiokach typu Rowan-Doxford, 4-cylindr., 600/2320 m/m, przystosowany do spalania oleju dieslowego i ciężkiego.

295* 629.124.72 IM

Nowy japoński statek-matka dla polowu wielorybów. „Neues japanisches Walfangmutterschiff“, Hansa, Ham-

burg, tyg., t. 91, Nr 6, luty 54, s. 287, A 4, 0,5 str., 4 rys., 1 tab.

Okręt wielorybiczny „Mujajima Maru“ odróżnia się od okrętów tego typu budowanych w Europie, gdyż nie posiada tunelu wciągowego a wieloryby transportuje się windami na pokład $L_c = 151,50$ m, $L_p = 140,0$ m, $B = 19$ m, $H = 10,4$ m, $T = 8$ m, nośność 8400 tdw. Pojemność ładowni chłodzonych 2800 m³.

Napęd silnikiem dwusuwowym o mocy $N = 5525$ Km, $v = 75$ w. Załoga obejmuje 328 osób, łącznie z robotnikami zajm. tymi przy przeróbce wielorybów. 4 łodzie ratunkowe, każda z nich ma silnik 20 KM.

296* 629.123.5 - 84 IM

Samotrymujący „Dunnet Head“. „The self-trimmer „Dunnet Head“. Shipbuild. Shipp. Rec., London tyg., t. 82, Nr 8, sierp. 53, s. 245, A 4, 2 str., 1 fot., 7 rys., 1 tab.

Motorowiec jednopokładowy 749 BRT, ma dwie ładownice o łącznej objętości 1180 m³ — 42500 stóp sześciennych. Nośność 900 ts. przy $T = 4,04$ m. Wymiary główne: $L_p = 54,8$ m, $B = 9,42$ m, $H = 4,56$ m. Napęd silnikiem diesla, 4-cylindr., typu Atlas-Polar, o mocy $N = 640$ KM przy $n = 250$. Osiągnięto prędkość $v = 10$ w. 2 zespoły prądowców, napędzane silnikiem diesla typu Ruston 6-cyl., każdy o mocy $N = 400$ KW × 220 V.

297 656.62.073.23:621.869.6 IM

Klein A.: Statki samowyladowujące się należące do przedsiębiorstwa żeglugowego „Braunkohle“. „Die Bandkähne der Reederi „Braunkohle“. Fördern u. Heben, Wiesbaden, mies., t. 3, Nr 9, wrześ. 53, s. 381, A 4, 6,5 str. 6 fot., 3 rys.

Specjalne statki śrادلądowe do przewozu brykietów z wbudowanymi urządzeniami przeładunkowymi typu przenośnikowego. Wydajność urządzenia przenośnikowego ok. 400 t/godz.

298* 629.12.011.563 IM

Usunięcie dymu na okrętach. „Rauchbeseitigung auf Schiffen“. Schiffbautechnik, Berlin, mies., t. 3, Nr 4, kw. 53, s. 126, A 4, 1 str., 6 rys.

Celem usunięcia plagi dymu na dwu-śrubowym statku pasażerskim długości 171 m i szybkości 20 węzłów przeprowadzono próby w doświadczalnym kanale powietrzonym. Zbadanie 6 typów kominów o różnej wysokości. Podanie wyników. Wg autora najlepsza szybkość wylotowa spalin u wylotu wynosi 40 m/sec. Sugestia użycia masztów okrętowych jako kominów.

299* 621.436 - 634.2.004.12 IM

Schmidt F. dr: O technice stosowania paliwa ciężkiego. „Zur Technik des Schwerölbetriebes“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 5, Nr maj 53, s. 184, A 4, 3 str., 2 rys., 3 wyk.

Opanowanie metody stosowania paliwa ciężkiego dla dużych silników krzyżulcowych. Metoda ograniczania wpływu szkodliwych właściwości paliwa. Dążności do ustalenia gatunku paliwa ciężkiego do stosowania w pracy dieslów. Skuteczność działania urządzenia oczyszczającego paliwo na statku. Próby przeprowadzone u MAN'a. Schemat dodatkowy instalacji na paliwo ciężkie. Przyczyny stosowania oleju ciężkiego przy manewrowaniu silnika. Podgrzewanie oleju. Zmiany w pompce wtryskowej i w dyszach. Chłodzenie i smarowanie.

300* 621.928.3 - 76:629.12 IM

Optenberg W.: Separatory olejowe w pracy na okręcie. „Oelseparatorn im Schiffsbetrieb“ Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 9/10, luty 53, s. 371, A 4, 4 str., 8 rys.

Do ważnych mechanizmów pomocniczych, motorowych i turbinowych statków należą separatory oleju smarnego i napędowego. Omówienie oczyszczania i odwadniania olejów i zasada działania różnych typów separatorów dla olejów gazowych, olejów dieslowych i ciężkich. Sposób umieszczenia na statkach. Uzyskiwanie olejów ze ścieków zennowych. Wydajność separatorów w zależności od właściwości olejów.

301* 629.124:76 - 84/83 IM

Dwuśrubowy diesel — elektryczny statek pilotowy „Wyuna“. „The Twin-screw Diesel - electric pilot vessel „Wyuna“, Shipb. a. Mar. Eng. Builder, London, mies., t. 60, Nr 544, list. 53, s. 625, A 4, 10 str., 14 tab., 11 rys. i fot.

Szczegółowy opis techniczny, ze szczególnym uwzględnieniem konstrukcji kadłuba statku pilotowego dla 20 pilotów. Gł. dane techn.: dł. 185 st., pojemność 1304 BRT. moc na wale 1400 HP, szyb. 13 węzłów. Plan ogólny, plan maszynowni. 3 główne zespoły prądowców 380 kW, 400 V pr. stałego i 3 zespoły pomocnicze

60 kW 22b V pr. stałego. Zmodyfikowany układ Leonarda. 2 silniki napędowe 700 HP na wale przy 150 obr/min. na napięcie 600 V.

- 302 626.75.629.124.32 IM
Wołowienko K. P.: **Żegluga na Dnieprze za pomocą pchania**. „Sudowozhdenie tołkaniem na Dnieprze”. Wopr. Techn. na Rieczn. Transp., Moskwa, roczn., Nr 21-22, 1953, s. 5, A 5, 23 str., 11 rys. 7 tab., 1 poz. bibl.
Omówienie techniki żeglugi za pomocą pchania na rzece Dniepr. Opis urządzenia sprzężenia wozu, wyposażenie jednostek w urządzenia oporowe, urządzenia do cumowania, sygnalizacyjne. Omówienie sposobów nawigacji i wskaźników eksploatacyjnych. Artykuł przedstawia wartość ze względu na nowość techniki w Polsce.

- 303 626.75.629.124.32 IM
Szpalutin E. G., Chejfić M. B.: **Doświadczenie żeglugi za pomocą pchania w żegludzie towarowej na rzece Woldze w 1952 r.** „Opyt sudowozhdenia sposobom tołkanja w Woltzskom gruzowom parochodstwie w 1952 godu”. Wopr. Techn. na Rieczn. Transp., Moskwa, roczn., Nr 21-22, 1953, s. 29, A 5, 21 str., 4 rys. 10 tab.
Krótki przegląd zastosowania pchania w 1952 r. w żegludzie na Woldze. Opis organizacji wdrożenia tego sposobu żeglugi w okresie nawigacji 1952 r. Podane szczegóły rejsów doświadczalnych, pomiary dynamometryczne przy pchaniu, braki i niedociągnięcia tego sposobu żeglugi. Wyprowadzone wnioski.

- 304* 626.123.3-83.84 IM
Statek pasażerski z napędem diesel-elektrycznym dla wód specjalnie płytkich. „Fahrgastschiff mit Diesel-Elektroantrieb für bessenders flache Gewässer”. Verkehr, Berlin, mies., t. 7, Nr 7, lip. 53, s. 116, A 4, 2 str., 2 fot., 2 rys.
Opis statku specjalnie zbudowanego dla płytkich wód o dług. 22 m, szer. 4,5 m, wys. 1,6 m. Moc silnika napędowego 100 KM. Zanurzenie 1,27 m, ciężar 47 t. Zabiera 197 pasażerów. Szybkość 18 km/godz. na głębokiej wodzie, 13 km/godz. na płytkiej wodzie. Duża zdolność manewrowa.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

- 305* 621.12 IM
Marschewski B.: **Napęd parowy w okrętnictwie.** „Der Dampftrieb im Schiffbau”. Schiffbautechnik, Berlin, mies., t. 2, Nr 6, czerw. 52, s. 188, A 4, 2 str., 4 rys. 1 tab.
Artykuł dyskusyjny do ogłoszonych poprzednio artykułów inż. Weislera pod tym samym tytułem, które ukazały się w n-rze stycz. i lutowym 1952 r. w tymże czasopiśmie. Sprostowanie pewnych nieścisłości powstałych w czasie druku. Omówienie przebiegu napędu parowego nad silnikowym i uzasadnienie tego poglądu na przytoczonych przykładach. Korzyści spalania węgla w żegludzie śródlądowej.

- 306* 629.12 - 8:621.002 IM
Dirks A.: **Niektóre nowsze problemy napędu okrętu ze szczególnym uwzględnieniem budowy maszyn okrętowych.** „Einige neuere Probleme des Schiffsantriebes unter besonderer Berücksichtigung des Schiffsmaschinenbaues”. Schiffbautechnik, Berlin, mies., t. 4, Nr 1, stycz. 54, s. 22, A 4, 8 str., 10 rys. 6 wykr., 3 tab.
Referat wygłoszony na sesji okrętowców w Berlinie. Opracowano w nim nast. tematy: silniki dieslowe dwu i cztero suwowe. Instalacje dieslowe z przekładniami, turbina gazowa. Pędzenie silników diesla olejem ciężkim. Kotły parowe i napędy parowe. Regulacja równych biegów kilku maszyn. Kierownictwo centralne i na odległość. Żywotność maszyn okrętowych. Napęd strumieniowy dla statków. Dyskutant zwraca uwagę na obecny stan napędów okrętowych, który ustabilizował się przez stosowanie turbin przekładniowych przy mocach powyżej 10 000 KM wał., stosowanie silników dwusuwowych jednostronnego działania, przy średniej mocy, dwustr. działania, dla mocy większych. Zaś silniki 4-suwowe stosuje się jako napędy dla średn. i mniejsz. mocy.

- 307* 662.998:629.123.44.005 IM
Niemann H.: **Kierunki rozwoju urządzeń izolacyjnych na statkach - chłodniach.** „Entwicklungstendenzen im Kälteschutz von Kühlschiffen”. Schiff und Hafen, Hamburg, mies., t. 6, Nr 1, stycz. 54, s. 1, A 4, 13 str., 3 fot., 13 rys., 4 wykr., 6 tab., 14 poz. bibl.

Metody i konstrukcje izolowania pomieszczeń chłodzonych na statkach-chłodniach. Zapotrzebowanie zimna w ładowniach. Wpływ układu pomieszczenia i sposobu zaizolowania na jego skuteczność. Wpływ nowoczesnych metod technologii budowy statków na straty ciepła. Wpływ szalowania na efekt izolacji. Izolowanie od wpływu zbiorników. Sposoby przeciwdziałania wilgoci. Koszt wykonania 1 m³ ładowni chłodzonej w Europie i Ameryce.

- 308* 629.123.44.005 IM
Prinzing O.: **Urządzenie chłodnicze ładowni dla „Franchina Fassio”.** Die Ladungskühlanlage der Franchina Fassio. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 5, Nr 11, list. 53, s. 580, A 4, 4 str., 6 fot., 1 wykr.

Opis szczegółowy instalacji, która zgodnie z życzeniem armatora gwarantuje temperaturę w ładowni od + 12 do - 12° C, celem przewożenia mięsa wzgl. owoców. Instalacja jest w ten sposób skonstruowana, że umożliwia jednocześnie stosowanie w ładowni temperatury powyżej a w drugiej poniżej zera. Na podstawie doświadczeń na innych statkach zastosowano instalację z Freonem 12. Celem zmniejszenia ciężaru jako izolację w ładowniach zastosowano nast. warstwy: 1-sza warstwa impregn. korek; 2-ga: iporka W8; 3-cia: płyty korkowe; 4-ta: 1 n/m papa bitumiczna; 5-ta: 5 m/m grub. internit, podłoga zaś zamiast warstwy internitu, wyłożona jest deskami 63 m/m grub. Aregonpine. Pomiary potwierdziły gwarantowany współczynnik przewodzenia ciepła $k = 0,40 \text{ kcal/m}^2\text{h}^\circ \text{C}$ z $\pm 10\%$ tolerancją.

DZIAŁ PORTÓW

Hydro-, Meteor-, Gelogioa Morza i Mechanika Gruntów

- 309* 627.229.6.001 IM
Miche M.: **Zastosowanie teorii statystycznej falowania okresowego do badań sporadycznego załamywania się fali.** „Application de la théorie statistique des houles fluctuantes a l'étude des deferlements sporadiques”. Houille blanche, Grenoble, dwumies., t. 8, Nr A, marz.-kw. 53, s. 139, A 4, 2 str., 2 wykr., 2 tab.
Komunikat na sesję naukową Stow. Hydrotech. Francji. Po krótko podane zasady teorii statystycznej falowania okresowego. Rozszerzenie tej teorii na prawdopodobieństwo sporadycznego załamywania się fali na redach i możliwość określania statystycznego wysokości fali przez pomiar szybkości średniej posuwania się fali.

- 310 627.223:551.553.11 IM
Schaat S. A.: **Notatka na temat przekazywania energii po stycznej pomiędzy wiatrem a falą.** „A note on the tangential transfer of energy between wind and waves”. Trans. Amer. Geoph. Union, Washington, dwumies., t. 31, Nr 6, grudz. 50, s. 867, B 5, 3 str., 1 rys., 1 poz. bibl.

Obliczanie siły tarcia w drugim przybliżeniu dla sfalowanej powierzchni wody. Przebieg siły tarcia powierzchniowego do szybkości fali, porównywanie tej szybkości z szybkością wiatru.

- 311 627.223.6 IM
Artur R. S. i in.: **Prosty sposób kreślenia promieni fali.** „The direct construction of wave rays”. Washington, dwumies., t. 33, Nr 6, grudz. 52, s. 885, B 5, 10 str., 7 rys., 1 wykr., 1 poz. bibl.

Opis falowania o małych krzywiznach grzbietów fali. Umożliwia w sposób analityczny rachunkiem operatorowym przebieg promienia fali. Opis sposobu kreślenia fali. Artykuł stanowi przyczynek do rozszerzenia możliwości wykonywania planów falowania.

Laboratorium Wodne i Przyrządy Pomiarowe

- 312* 627.223.6:551.48.018 IM
Lacombe M.: **Rejestracja fali na statku.** „Enregistrement de houle à bord d'un bâtiment”. Houille blanche, Grenoble, dwumies., t. 8, Nr A, marz.-kw. 53, s. 138, A 4, 1 str., 1 poz. bibl.

Komunikat na sesji naukowej Stow. Hydrotechn. Francji. Omówienie ostatnich doświadczeń opisanych przez Tuckera w nr. z 18. 10. 52 w czas. „Nature”, wykonanych przez National Institute of Oceanography W. Brytanii nad pomiarem fali aparatem umieszczonym na statku. Omówienie konstrukcji aparatu, zakresu jego działania, dokładności pomiarów. W dyskusji podany szereg propozycji odnośnie innych rozwiązań konstrukcyjnych. Artykuł ma znaczenie przyczynkowe dla pomiarów falowania na otwartym morzu jak również dla pomiarów ruchu statku na fali.

- 313 627.223.6.001.5 IM
Johnson J. W.: **Wpływ skali w modelach hydraulicznych odtwarzających ruch falowy.** „Scale effect in hydraulic models involving wave motion”. Trans. Amer. Geoph. Union, Washington, dwumies., t. 30, Nr 4, sierp. 49, s. 517, B 5, 8,5 str., 3 wykr., 2 tab., 37 poz. bibl.

Krótki przegląd prac dotyczących sprawdzenia teorii falowania w sposób doświadczalny. Bardziej szczegółowe omówienie problemów, przy których rozwiązaniu były zastosowane modele w kilku skalach, co pozwoliło na oszacowanie wpływu skali na wiarygodność wyników modeli hydraulicznych odtwarzających ruch falowy. Rozpatrzenie fal wiatrowych, tłumienie fali oscylującej, działania fali w obszarze przybrzeżnym, prądów brzegowych, równowagi profili plaży morskich, stateczności falochnów oraz falowania w portach.

Morskie Budownictwo Hydrotechniczne i Drogi Wodne

- 314* 627.24:691.11 IM
Reece P.O.: **Drewno w portowych konstrukcjach budowlanych.** „Structural timber for dock work”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 33, Nr 390, kw. 53, s. 373, A 4, 5 str., 2 fot., 5 rys., 9 tab.

Dalszy ciąg artykułów z poprzednich numerów czasopisma. Typy połączeń konstrukcji drewnianych. Łączenie elementów rozciąganych. Łączniki, gwóźdźce, śruby i wkłady. Łączniki pierścieniowe, dyski łącznikowe wciskane. Wiele danych cyfrowych. Podane współczynniki bezpieczeństwa dla połączeń rozciąganych.

- 315* 627.3:691.11 IM
Woods R. P.: **Drewno w budownictwie portowym**. „Structural timber for dock work“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 359, wrześ. 53, s. 139, A 4, 4 str., 2 fot., 1 rys., 3 tab., 3 poz. bibl.

Dalszy ciąg 3 artykułów podanych w czasopiśmie w 1953 r. Omówienie zalet i wad pali o przekroju okrągłym i czworokątnym. Podane wzory obliczenia wytrzymałości i nośności pali drewnianych. Amerykańska klasyfikacja drewna na pale. Przepuszczalność i nasiąkliwość różnych gatunków drewna. Omówienie sposobów łączenia elementów konstrukcyjnych stosowanych w Ameryce i Anglii. Podane krajowe możliwości dostawy drewna na pale.

- 316* 627.341.3 IM
Donald Hamish Little: **Dyskusja nad artykułem „Niektóre projekty urządzeń odbojowych“**. „Correspondence on paper „Some desing for flexible fenders“. Proc. Inst. of Civ. Engrs, London, mies., t. 2, Nr 2, Cz. II, czerw. 53, s. 532, A 5, 15 str., 8 rys.

Obszerna dyskusja nad artykułem opublikowanym w nr. 1 cz. I — luty 1953, na temat elastycznych urządzeń odbojowych. Podany szereg nowych rozwiązań praktycznych.

Procesy Brzegowe i Ochrona Brzegów

- 317* 627.52 IM
Cubley Crowther G.: **Powojenne ubezpieczenia brzegów morskich wzdłuż południowo-wschodniego wybrzeża Anglii przedsięwzięte przez Zarząd Dróg Wodnych w Kent jako część czynności związanych z melioracją**. Post-war coast protection works along the South East Coast of England, which have been undertaken by the Kent River Board as part of their functions in connexion with land drainage“. Inst. of Civ. Engrs, London, mies., t. 2, Nr 1, cz. II, luty 53, s. 196, A 5, 16 str., 6 fot., 4 rys.

Opis odbudowy, przebudowy i modernizacji wielu umocnień brzegowych morskich na południowo-wschodnim wybrzeżu Anglii po drugiej wojnie światowej w połączeniu z pracami melioracyjnymi.

- 318* 627.522.3:627.523.21 IM
Geoffrey Owen Lockwood: **Morskie ubezpieczenia brzegowe w Silloth (Cumberland)**. „Sea defence work at Silloth, Cumberland“. Proc. Inst. Of Civ. Engrs, London, mies., t. 2, Nr 1, cz. II, luty 53, s. 188, A 5, 11 str., 4 fot., 2 rys., 1 tab., 1 poz. bibl.

Opis konstrukcji i budowy ubezpieczeń morskich brzegów w Silloth w Cumberland. Długość 0,5 mili na fundamentach w stalowych ściankach szczytnych z nadbudową betonową, ostrogi drewniane długości 60 m. Korony tworzy bulwar.

- 319* 627.223/223:779.35 IM
Alin Le Fur: **Określenie spadku plaży na podstawie lotniczych zdjęć fotograficznych falowania morskiego**. „Note sur la determination du regime des plages par examen de la houle sur les photographies aeriennes“. Ann. Hydrograph., Paris, roczn., t. 2, sierp. 4, 1951, s. 167, B 5, 12 str., 2 wyk., 1 tab.

Opis doświadczeń wykonanych na plaży Vauville nad metodą określenia spadku plaży na podstawie zdjęć lotniczych falowania morskiego. Podane podstawy teoretyczne elementów fali, warunki fali. Opis zdjęć fotograficznych falowania poddanych analizie z omówieniem właściwych warunków wykonywania zdjęć. Praktyczne zastosowanie metody. Sposoby sprawdzania wyników. Analiza metody i sprecyzowanie warunków. Wniosek. Artykuł ma duże znaczenie przy czynkowe dla badań ukształtowania plaży na podstawie fotografii lotniczej.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie

- 320* 621.879.6 IM
Refuler „Saloum“. „The barge-unloading reclamation dredger „Saloum“. Ports a. Dredging, Haarlem, 5 × roczn. Nr 10, 1953, s. 11, B 5, 1 str. 2 fot.

Opis refulera dostarczonego dla francuskiej Afryki Zachodniej. Refuler napędzany silnikiem spalinowym przystosowany do odprowadzania urobku na duże odległości przy pracy 24 godzinnej.

- 321* 621.879.24 IM
Pogłębiarka dostarczona Pakistanowi. „Pakistan dredger delivered“. Ports a. Dredging, Haarlem, 5 × roczn., Nr 10, 1953, s. 4, B 5, 0,5 str., 1 fot.

Opis pogłębiarki ssącej ze spalnicznikiem i własnym napędem „Aminul Bahr“. Pogłębiarka przeszła z Holandii do Pakistanu o własnych siłach. Niezwykła konstrukcja pogłębiarki: duże wymiary dla pracy na płytkich wodach, urządzenia ssące.

- 322* 621.879.24 IM
Olbrzymia pogłębiarka zamówiona dla Suez. „Gigant dredger booked for Suez“. Ports a. Dredging, Haarlem, 5 × roczn., Nr 10, 1953, s. 4, 0,5 str., 1 fot.

Opis i główne parametry pogłębiarki zamówionej dla Suez Canal Company. Moc silowni pogłębiarki 3000 KM. Głębokość robocza ca 20 m. Napęd parowo-turbinowy. Liczba załogi — 65 ludzi na 3 zmiany. Typ pogłębiarki ssąco refulującej ze spalnicznikiem.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

- 323* 656.073.23:621.869.9 IM
Akatow S. K. i in.: **Efektywna mechanizacja wewnętrzzakładowa czynności przeładunkowych i transportowych**. „Effiektiwnaia miechanizacija wnutrizawodskich pieriegruzocznych i transportnyh operacij“. Mechaniz. trudoj. Rabot, Moskwa, mies., t. 7, Nr 10, paźdz.-list. 53, s. 14, A 4, 2,5 str., 6 fot., 2 rys.

Mechanizacja prac przeładunkowych i przewozowych w rełacji magazyn-wagon oraz magazyn-magazyn. Zastosowanie układek i przenośników rolkowych przy przeładunku skrzyń, wózków i ciężkich sztuk. Mechanizacja przeładunku węgla przy zastosowaniu układek kosзовych. Efekty mechanizacji.

- 324 627.352:656.615(43) IM
Nowe dźwigi drobnicowe w Europahafen. „Neue Stückgutkrane im Europahafen“. Weserlotse, Bremen, mies., t. 7, Nr 4, kw. 54, s. 8, A 4, 0,5 str., 3 fot.

Charakterystyka nowego typu dźwigów drobnicowych, zastosowanych w porcie Brema. Dźwig półbramowy. Wysokość kabiny nad nabrzeżem 14,5 m. Wysięg 20,5 m. Specjalna konstrukcja bramy, gwarantująca dobrą widzialność dla dźwigowego.

- 325* 656.615.073.23:629.113 IM
Bezszynowy przepychacz wagonowy. „Rail-less shunting tractor“. Shipp. World, London, tyg., t. 129, Nr 3141, wrześ. 53, s. 213, A 4, 0,5 str., 1 fot.

Ogólny opis konstrukcji i sposobu działania bezszynowego przepychacza wagonowego z własnym napędem „Epping Auto-Shunter“. Podkreślenie uniwersalności tego typu przepychacza.

- 326 629.113.6:656.615.073.23 IM
Steinert: **Wózki elektryczne z urządzeniami do załadowania**. „Elektrokaren mit Aufbauten zum Selbstbeladen“. Fördern u. Heben, Wiesbaden, mies., t. 3, Nr 7, lis. 53, s. 307, A 4, 1 str., 3 fot.

Specjalne wysięgniki oraz uchwyty do beczek, skrzyń itp. zmontowane na zwykłych wózkach elektrycznych, umożliwiające ich samoczynne załadowanie.

Wypożyczenie Portów i Urządzenia specjalne

- 327* 627.3 IM
Komans N. Th., Tuyn C. J.: **Komunikat na II Sekcję 18-go Międzynarodowego Kongresu Żegluga w Rzymie w 1953 r.** „Rapport a la Section II du XVIII-e Congres International de Navigation a Rome en 1953“. Congr. Intern. de Nav., Bruxelles, wyd. jednr., 1953, Komunikat 2, s. 123, B 5, 8 str., 5 rys.

Opis postępu technicznego w ruchu towarowym w portach Rotterdam i Amsterdam. Analiza ulepszeń w wymiarach zaplecza za nabrzeżami, długości nabrzeży oraz w konstrukcji magazynów. Podkreślenie dążności do uzyskania większej odległości pomiędzy magazynem a nabrzeżem dla ułatwienia transportu kolejowego oraz ruchu małej mechanizacji transportu poziomego. Zageszczenie sieci kolejowej na nabrzeżach. Przebudowa nawierzchni przy nabrzeżach dla ruchu małej mechanizacji i ruchu kołowego. Poziom posadzki magazynów na jednej wysokości z poziomem jezdni. Zanik peronów towarowych. Skróć w jęz. francuskim.

- 328* 627.351:627.3 IM
Bernardi R. i in.: **Komunikat na II Sekcję XVIII Międzynarodowego Kongresu Żegluga w Rzymie w 1953 r.** „Raport a la Section II du XVIII-e Congres International de Navigation a Rome en 1953“. Cong. Intern. de Navig., Bruxelles, wyd. jednr., 1953, Komunikat 2, s. 99, B 5, 23 str., 7 fot.

Stwierdzenie tendencji i dążności do udostępnienia nabrzeża dla transportu kolejowego i kołowego dla nabrzeży żegluga oceanicznej. Powiększenie ilości torów kolejowych powodujące poszerzenie zaplecza nabrzeży dla umożliwienia jednoczesnej pracy urządzeń przeładunkowych statku i nabrzeża. Omówienie drobnego sprzętu przeładunkowego, urządzeń przeładunkowych statku, dźwigów młotowych, małej mechanizacji. Omówienie urządzeń magazynowych, transportu poziomego, sposobów przechowywania towarów niebezpiecznych, zabezpieczenia pożarowego, urządzeń silosowych. Synteza urządzeń chłodniczych w portach Italii. Omówienie transportu powietrznego i żegluga pasażerskiej. Streszczenie w jęz. angielskim.

- 329* 627.35 IM
Schreck: **Komunikat na II Sekcję 18-go Międzynarodowego Kongresu Żegluga w Rzymie w 1953 r.** „Rapport

a la Section II du XVIII-e Congres International de Navig. a Rome, Bruxelles, wyd. jednr., Komun. 2, 1953, s. 131, B 5, 6 str., 1 wykr., tab.

Porównanie na podstawie 6-letniego doświadczenia eksploatacji 2-ch nabrzeży: wyposażonego w dźwigi elektryczne 3-tonowe i nabrzeża bez dźwigów. Przy przeładunku drobniczy dźwigi pracują poniżej swojej zdolności przeładunkowej. Rozpatrzenie wielkości transportu poziemego pomiędzy statkiem a magazynem w porcie Lexies za pomocą małej mechanizacji. Wnioski odnośnie eksploatacji małej mechanizacji. Streszczenie w języku angielskim.

330* 656.615.073.23:621.869.4:621.869.6 IM

Jansson H. i in.: **Komunikat na II Sekcję 18-go Międzynarodowego Kongresu Żegluga w Rzymie w 1953 r.** „Rapport a la Section II du XVIII-e Congres international de Navigation a Rome en 1953“. Congr. Intern. de Navig. a Rome, Bruxelles, wyd. jed., Komun. 2, 1953, s. 137, B 5, 28 str., 1 fot., 16 rys., 1 tab.

Rozpatrzenie jakościowo i ilościowo masy towarowej w portach. Czynniki ważne przy projektowaniu nabrzeży dla drobniczy. Podane cyfry i wymiary zasadnicze dla 4 dużych portów Szwecji. Analiza transportu wewnątrzportowego bliskiego, małej mechanizacji. Omówienie racjonalizacji przeładunków w Szwecji. Rozpatrzenie konieczności rozwinięcia urządzeń przeładunkowych statku i koordynacji współpracy tych urządzeń ze środkami lądowymi. Streszczenie w języku francuskim.

331* 627.3(492) IM

Risselanda T. J.: **Port Amsterdam. Powojenny rozwój historyczny portu.** „The port of Amsterdam. Post-war development of an historic port“. Dock a Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 398, grudz. 53, s. 227, A4, 5,5 str., 5 fot., 3 rys., 1 tab.

Historia rozwoju portu amsterdamskiego do drugiej wojny światowej. Opis zniszczeń wojennych. Główne linie rozwoju portu w okresie powojennym, wyposażenie portu, administracja portowa.

332* 627.232:626.419(493) IM

R. R. M.: **Port Antwerpia.** „The port of Antwerp“. Dock a Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 399, stycz. 54, s. 259, A 4, 5 str., 6 fot., 3 rys., 4 tab.

Szkic historyczny powstania portu Antwerpii. Opis służby wojennych, trudności w okresie powojennym, urządzeń nowoczesnych. Omówienie udziału towarów angielskich w obrotach portu w porównaniu z udziałem innych krajów. Przeładunek rud i węgla kamiennego. Bezpośrednie zaplecze przemysłowe. Obecny stan rozwoju i widoki rozwoju w najbliższej przyszłości.

333* 627.35 IM

Zapobieganie skażeniu wód morskich olejami. Czyszczenie zbiorników i urządzenie do oddzielenia olejów od wody w Falmouth. „Pravention of pollution of the sea by oil. Tank cleaning and oily water reception plant at Falmouth“. Dock a Harb. Nuth., London, mies., t. 34, Nr 398, grudz. 53, s. 254, A 4, 1 str., 1 fot.

Omówienie skażenia wody morskiej przez oleje mineralne w portach podczas przeładunków z wody na ląd lub odwrotnie. Podane metody i urządzenia stosowane do oczyszczania zbiorników i oddzielania olejów mineralnych od wody w Falmouth.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO

EKONOMIKA ŻEGLUGI

334 387.1 091 IM

Wysznepolski S. A.: **Światowe szlaki morskie i żegluga.** „Mirowie morskie puti i sudochodstwo“. Moskwa, 1953. Geografiz, D., A 5, 456 str., 95 tab.

Historyczny rozwój morskich szlaków komunikacyjnych. Charakterystyka morskich szlaków komunikacyjnych i głównych ładunków w gospodarce kapitalistycznej. Główne kapitalistyczne porty i kanały morskie. Światowa żegluga kapitalistyczna (rola i znaczenie, koncentracja i centralizacja kapitału, rozwój żeglugi liniowej, postęp techniczny, stan posiadania na rok 1952). Zarys rozwoju historycznego i stanu obecnego żeglugi radzieckiej.

335 656.62:331.024.4 IM

Głazkow M. M., Nigof B. A.: **W sprawie wzrostu wydajności pracy we flocie transportowej.** „K woprosu popowyszenia proizwoditielnosti truda na transportnom flote“. Moskwa, 1953, Wodtransizdat, D., A 5, 60 str., 7 tab.

Zagadnienie określenia wydajności pracy w żegludze śródlądowej. Produkcja żeglugi śródlądowej i jej porównywanie. Podstawowe czynniki wydajności pracy w żegludze śródlądowej: podniesienie na wyższy poziom pracy organizacyjnej i dyspozycyjnej, wdrożenie nowej techniki i mechanizacji, upowszechnienie pracy, zastosowanie rozrachunku gospodarczego na statkach, zastosowanie norm progresywnych, upowszechnienie produkcyjnych sposobów pracy. Zagadnienie technicznego normowania pracy na tle badania i upowszechniania produkcyjnych doświadczeń.

336 656.61:31:389.6 IM

Christiansen U. dr: **Statystyka obrotów morskich.** „Seeverkehrstatistik“. Hamburg, 1954, Schiffahrst-Verlag „Hansa“. D., A 5, 84 str.

Zagadnienie jednolitego unormowania statystyki obrotów morskich (przeładunek, przewozy, ruch statków) w skali światowej. Krytyczna analiza dotychczasowych metod sporządzania statystyki obrotów morskich. Konieczność międzynarodowego ujednolicenia tych zagadnień w celu uzyskania porównywalności danych. Zalecenia ONZ w zakresie międzynarodowej koordynacji statystyki transportowej.

337 629.128:338.98 IM

Theel G. A. dr: **Środki popierania budownictwa okrętowego przez państwo zagranicą.** „Staatliche Schiffbau-förderungsmassnahmen im Ausland“. Bremen, 1954, Carl Schünemann Verlag, D., B 6, 52 str.

Istota popierania żegluga przez państwo. Bezpośrednie i pośrednie metody popierania budownictwa okrętowego. Przegląd stanu i rozmiarów popierania budownictwa okrętowego przez państwo w szeregu krajów.

PRAWO MORSKIE

338* 368.323:382 IM

Schües E.: **Incoterms i ich znaczenie dla ubezpieczenia przewozowego w handlu zagranicznym.** „Die Incoterms und ihre Bedeutung für die Transportversicherung im Aussenhandel“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 42, paźdz. 53, s. 1726, A 4, 3,5 str.

Analiza różnicy klauzul fob i cif w sformułowaniu starego (1936 r.) i nowego (1953 r.) brzmienia Incoterms. Przejście ryzyka za towar przy umowach na warunkach cif. Zalecenie stosowania umów „fob & i“ (fob i ubezpieczenie). Krytyka innych zaopatrywań na zagadnienie.

339* 347.795:629.123.011.84 IM

Luk. „Hatch“. BIMC Monthly Circ., Copenhagen, mies., Nr 151, luty 54, s. 5123, A 4, 5 str.

Zdefiniowanie zwrotów „luk“, „luk zdalny do pracy“ (working hatch) i „dostępny luk zdalny do pracy“ (available workable hatch). Krytyka innych definicji na tle orzecznictwa. Wnioski do ustalenia okresów ładowania przy stosowaniu wymienionych zwrotów.

340* 341.24:347.796.3 IM

Ripert G.: **Konwencje brukselskie z 10 maja 1952 r. dotyczące unifikacji prawa morskiego.** „Les conventions de Bruxelles du 10 mai 1952 sur l'unification du droit maritime“. Droit Marit. Franc., Paris, mies., Nr 43, lip. 52, s. 343, 17 str., 7 poz. bibl.

Geneza i omówienie trzech konwencji podpisanych przez 25 państw burżuazyjnych 10 maja 1952 r. w Brukseli, dotyczących ujednostajnienia niektórych przepisów o właściwości sądów karnych w sprawach zderzenia statków, o właściwości sądów cywilnych w sprawach zderzenia statków oraz zajęcia statków morskich w trybie zabezpieczenia. Teksty konwencji opracowane zostały przez Comité Maritime International. Konwencje są umowami otwartymi.

341* 341.225:347.799:551.351 IM

Parfond P.: **Dno przybrzeżne a prawo międzynarodowe.** „Le plateau continental et le droit international“. Rev. Marit., Paris, mies., Nr 83, marz. 53, s. 334, B 5, 14 str., 1 fot., 1 rys., 4 poz. bibl.

Koncepcja dna przybrzeżnego (szelfu kontynentalnego) na tle obecnego stanu prawnego uznanych ogólnie kategorii wód morskich. Geologiczne uwagi o dnie przybrzeżnym. Omówienie deklaracji Trumana z 1945 r. o dnie przybrzeżnym i podobnych deklaracji rządowych przez państwa Środkowej i Południowej Ameryki. Dno przybrzeżne w pracach komisji Prawa Międzynarodowego ONZ. Dno przybrzeżne nie jest uznaną instytucją prawa międzynarodowego. Wykorzystanie bogactw naturalnych podziemia dna przybrzeżnego powinno nastąpić bez naruszenia zasady wolności mórz utrwalonej w interesie wszystkich państw. Załącznik — tekst projektu umowy o dnie przybrzeżnym opracowany w ONZ.

* * *

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 Naukowej — Technicznej (Warszawa, Al. Niepodległości 188) — CIDNT przyjmuje prenumeratę kart dokumentacyjnych, która może obejmować zarówno całą dokumentację naukową — techniczną jak i oddzielne jej działy lub poszczególne zagadnienia i tematy techniczne.

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