

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

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętów

393* 629.123.4-84 IM
Franz K. dr: **Motorowy statek towarowy „Rantum“**. Frachtmotorschiff „Rantum“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 5, Nr 7, lip. 53, s. 315, A 4, 4 str., 7 fot., 3 rys.

Ochronnopokładowiec o nośności 4700 tów i szybkości 15 węzłów. Wymiary: L = 114 m, B = 15 m, H = 9,45 m, T = 6,53 m. Próby modelowe z formą Mayera przeprowadzone w Hamburgu i Madrycie. 4 kabiny pasażerskie. Pulpit sterujący. Sztuczna wentylacja pomieszczeń z 20-krotną wymianą powietrza. Wyposażenie ładunkowe. Elektryczna winda kotwiczna i kabestan. Sterowanie elektryczne. Silnik napędowy Fiat-Borsig o mocy 3600 KMe na paliwo ciężkie. Kocioł do podgrzewania paliwa La Monte na 5 atm oraz kocioł płomienicowy jako rezerwa.

394* 629.123.4-84 IM
Motorowiec „Stylehurst“ nowoczesny tramp. „The m. s. „Stylehurst“ a modern tramp“. Mot. Ship, London, mies., t. 33, Nr 393, grudz. 52, s. 340, A 4, 6 str., 13 fot., 11 rys., 1 tab.

Tramp motorowy „Stylehurst“ o nośn. 10 000 tów i pojem. 5 750 BRT posiada 5 ładowni. Napęd silnikiem typu Swan-Hunter-Doxford 670/23200 przeciwbieżny 4-cylindr. o mocy N = 4 400 KM przy n = 115 min — 1. Maszyny pomocnicze z napędem parowym. Parę dostarczają dwa kotły dwupłomienicowe-cylindryczne opalane olejem. Kotły o średnicy wewn. = 3550 mm. Jeden z kotłów może być opalany gazami odlotowymi silnika głównego.

395* 629.12.02/09.004.64 IM
Zilbersztejn A.: **Z praktyki rozpatrywania uszkodzeń i niedopatrzeń mechanizmów okrętowych**. „Iz praktiki razbora i nieisprawnostiej sudowych miechanizmow“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 2, czerw. 53, s. 18, A 4, 2 str.

Znaczenie analizy uszkodzeń w awariach mechanizmów okrętowych. Przykłady z praktyki ustalania przyczyn awarii. Rola komisji odpowiednich przedsiębiorstw żeglugowych w określaniu przyczyn awarii na statkach.

396* 621.124:621-22.001 IM
Siemienow B.: **Analiza wykresów rozrządu suwakowego maszyn parowych**. „Analiz diagram zołotnikowowo paro-rozpriedielenja sudowych maszin“. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 13 Nr 4, kw. 53, s. 11, A 4, 1,5 str., 2 rys., 1 wykr., 1 tab.

Uproszczony sposób sporządzania wykresów suwakowych. Zależność liniowych wlotów przedzwrotowych od położenia kulisy. Zależność napiegnię od elementów rozrządu suwaka i od samego suwaka.

397* 621.436-634.2 IM
Brose W.: **Stosowanie paliw ciężkich w pracy szybko-obrotowych dieslów w połączeniu z przekładniami oraz zasadnicze dane o ich konstrukcji oraz urządzeniach pomocniczych na statkach**. „Verwendung von Schwerölen für den Betrieb schnellaufender Dieselmotoren in Verbindung mit Untersetzungsgetrieben und Grundsätzliches über diese Konstruktion und Hilfseinrichtungen auf Schiffen“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 5, Nr 5, maj 53, s. 195, A 4, 2 str., 3 wykr.

Właściwości olej ciężkich. Przewaga silników Diesla z przekładnią nad silnikami pracującymi bezpośrednio na śrube. Przykład statku 1-śrubowego o szybko. 16 węzł. z obrotami śruby 80/min o mocy 5930 WKMi. Korzyści tego rodzaju słowni o kilku silnikach przy pracy na paliwo ciężkie.

398* 629.12:621.436-634.2 IM
Argeo Fontana dr: **O stosowaniu paliw ciężkich w silnikach Diesla na okrętach**. „Über die Verwendung von

Schwerölen in Schiffsdieselmotoren“. Schiff u. Hafen Hamburg, mies., t. 5, Nr 5, maj 53 s. 181, A. 4, 3 str.

Czynnikami niekorzystne wpływające na wyniki pracy silnika napędzanego paliwem ciężkim. Wymagane właściwości paliwa. Mieszanie paliw. Oczyszczanie paliwa. Odsalanie paliwa słodką wodą. Spalanie i podgrzewanie paliwa. Pompy paliwowe (luz między tłokiem i cylindrem). Korzyści wynikające ze stosowania paliwa ciężkiego. Cena paliwa.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

399* 629.12:621.869.6-83 IM
Lütgnes: **Rozważania o różnych systemach wind ładunkowych z napędem elektrycznym**. „Betrachtungen zu verschiedenen Systemen elektrisch angetriebener Ladewinden“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 17/18, kw. 53, s. 683, A 4, 2,5 str., 4 wykr.

Analiza charakterystycznych wartości dla wind okrętowych: 1. moc zapotrzebowana stała — wynika z analizy szybkości podnoszenia ładunku, 2. mocy dorywczej, 3. zapotrzebowania mocy dla grupy wind, 4. zużycie energii. Analiza poszczególnych typów wind z napędem elektrycznym.

400* 621.436.047.3 IM
Mieszkisin G.: **Wybór systemu sterowania instalacjami elektryczno-śrubowymi prądu stałego**. „Wybor sistiemy uprawlenja griebnymi elektriczeskimi ustanowkami postojannowo loka“. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 12, Nr 11, list. 52, s. 20, A 4, 1,5 str., 4 wykr., 2 tab.

Sposoby obciążania silnika Diesla D-50 pracującego jako silnik główny w instalacji Diesel-elektrycznej. Przykłady doboru liczby obrotów przy różnych mocach.

401* 621.431.74:621.43.065 IM
Jakowlew W.: **Tłumik dla silników z doładowaniem**. „Szumogłuszitiel dla dwigatelej s nadduwom“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 2, czerw. 53, s. 31, A 4, 0,5 str., 2 rys., 1 tab.

Opis tłumika. Badania nad pracą tłumika dały zadowalające wyniki. Moc silnika przed i po założeniu tłumika pozostaje niezmieniona.

402* 621.431.74:621.791 IM
Nowe dwusuwowe silniki okrętowe Sulzera o konstrukcji spawanej. „Die neue Sulzer Zweitakt - Schiffsmotoren in geschweisster Banart“. Hansa, Hamburg, tyg., Nr 11, marz. 54, s. 485, A 4, 5,5 str., 10 fot., 6 rys., 1 wykr.

Typ RSD 58/76 pierwszy silnik wypróbowany na stanowisku latem 1952 r. Pracuje na paliwie ciężkim i normalnym. Wyniki z pracy szeregu silników 7, 10 i 12 cylindrowych w normalnych warunkach okrętowych. Praca silnika w układzie multidiestowym. Skok 760 mm Ø cyl. 5800 mm. Normalna moc w cyl. 520 KMe przy 240 obr/min. Silnik ten może być tak samo jak typ RS 76 budowany w jednostkach od 4 — 12 cyl. Silnik RS 76 o Ø cyl. 760 mm i skoku 1550 mm i 110 do 115 obr/min. przy 1080 KMe w cylindrze również budowany w konstrukcji spawanej. Zbudowano prototyp spawanego silnika 2-suwowego typu SD-72 o Ø cyl. 720 mm skoku 1250 mm i 125 obr/min. Zastosowane ulepszenie konstrukcyjne: napęd łańcuchowy wału rozrządczego, łatwiejsze remonty. Ułatwienie częstych przeglądów. Wyniki z prób.

DZIAŁ PORTÓW

Hydro-, Meteor-, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

403 627.223 IM
Pocinski L.: **Stosowanie uzgodnionych przekształceń w zagadnieniu fal oceanicznych**. „The application of conformal transformation to ocean wave refraction problems“. Trans. Amer. Geoph. Union, Washington, dwumies., t. 31, Nr 6, grudz. 50, s. 856, B 5, 10 str., 17 wykr., 1 poz. bibl.

Omówienie stosowania współczynników refrakcyjnych dla warunków falowania w pobliżu charakterystycznych przeszkód podwodnych w warunkach stopniowego spłykania się dna. Podaje się wnikliwą analizę elementów fali nad poszczególnymi izobatami.

Johnson J. W.: **Refrakcja fal spowodowana prądem**. „The refraction of surface waves by currents“. Trans. Amer. Geoph. Union, Washington, dwumies., t. 28, Nr 6, grudz. 47, s. 867, B5, 7 str., 2 fot., 2 rys., 3 wyk., 1 poz. bibl.

Opis fali pochodzącej przez obszar wodny, będący pod wpływem prądu (rzecznego). Teoretyczne uzasadnienie zmiany długości i stromości fali oraz odchylenia kierunku promienia fali na tym obszarze. Wyznaczenie w sposób wykresowy współczynników refrakcji dla opisywanego zjawiska. Artykuł wprowadza umożliwienie obliczenia elementów fal morskich w ujściach rzek.

Morskie Budownictwo Hydrotechniczne i Drogi Wodne

405

691.327:627.24

IM

Waganow A. I.: **Czas mieszania betonu hydrotechnicznego**. „Prodolžitelnost' pieriemieszivania gidrotechničeskogo betona“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., t. 17, Nr 4, kw. 48, s. 15, A 4, 3 str., 8 tab., 1 poz. bibl.

Rozpatrzenie cech wymaganych od betonu hydrotechnicznego. Uwypuklenie zależności tych cech od czasu mieszania betonu. Wysłuchanie postulatów konieczności badania tego czasu na każdej większej budowie.

Opis doświadczeń przeprowadzonych przez Leningradzki Instytut Mechanizacji Budownictwa. Wypracowanie wniosków. Artykuł ma znaczenie dla opracowania normy technologii betonów hydrotechnicznych i wykonywania robót betonowych.

406*

627.3(492)

IM

Risselada T. J.: **Port Amsterdam**. „The port of Amsterdam“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 399, stycz. 54, s. 277, A 4, 3 str., 2 fot., 4 rys.

Omówienie rozwoju historycznego portu amsterdamskiego po II-ę wojnę światowej. Podane przykłady odbudowy i ulepszeń zaprowadzonych przy magazynach, nabrzeżach i urządzeniach hydrotechnicznych. Wnioski.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie

407*

628.879.42

IM

Szkundin B. M.: **Ochrona pomp gruntowych od zatkania**. „Zaszcita ziemlesosow of zasorienja“. Mechaniz. Stroit., Moskwa, mies., t. 11, Nr 3 marz. 54, s. 6, A 4, 4,5 str., 9 rys., 1 wyk., 4 tab.

Rozpatrzenie niebezpieczeństwa zatykania pomp gruntowych przez obce przedmioty. Analiza poszczególnych typów pomp i sposobów zapobiegania. Podany szereg schematów urządzeń oczyszczających mieszaninę gruntową przed zassaniem. Wypracowanie wniosków. Artykuł jest postawieniem zagadnienia jeszcze nierozwiązanego ostatecznie i wymagającego dalszych badań.

408*

626.021:621.791.83

IM

Gricenko M. N.: **Z doświadczenia podwodnego cięcia metali**. „Iz opyta podwodnoj riezkij metalla“. Mechaniz. Stroit., Moskwa, mies., t. 11, Nr 2, luty 54, s. 27, A 4, 2 str., 3 rys., 1 tab.

Opis doświadczeń uzyskanych przy budowie mostu odnośnie podwodnego cięcia metali sposobem tlenowo-elektrycznym. Schemat obrabiarki do wyrobu elektrod stalowych zwijanych z pasków blachy w dwóch warstwach. Opis budowy otuliny, sposobu prowadzenia robót. Podane wyniki. Artykuł przedstawia wartość jako przyczynek do opracowania metody wyrobu elektrod.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

409*

656.615.073.486:621.87

IM

Klosner H.: **Dobre wykorzystanie pomieszczeń składowych dzięki zastosowaniu dźwigu piętrzącego**. „Gute Lageraumsnutzung mit einen Stapelkran“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 6, Nr 5, maj 54, s. 326, A 4, 4,5 str., 6 fot., 4 rys.

Charakterystyka nowego typu dźwigu magazynowego, posuwającego się na suwnicy i wyposażonego w uchwyt widłowy. Wysokość piętrzenia do 10 m, udźwig 750 kg, 1500 kg. Wzrost wykorzystania powierzchni składowej o 35 — 40%.

410*

656.615.073:621.86/87

IM

Wundram O.: **Sprawozdanie z pracy Komisji Techniki Przeładunku Portowego**. „Bericht über die Arbeit des Ausschusses für Hafenumschlagstechnik“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 31/32, lip. 54, s. 1442, A 4, 1,5 str.

Charakterystyka ostatnich prac Niemieckiego Towarzystwa Portowo-Technicznego (HTG) w zakresie techniki przeładunku: opracowanie wzorcowego przepisu budowy dźwigów, prace nad zastosowaniem lin drucianych w portach oraz ekonomiczną eksploatację układarek.

411*

656.61.073.435

IM

Neumann H. dr.: **Godne uwagi przedsięwzięcia I.C.H.C.A.**. „Bemerkenswerte Veranstaltungen der I.C.H.C.A.“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 21/22, maj 54, s. 963, A 4, 2 str.

Charakterystyka narady na temat przeładunku towarów łatwo psujących się, zorganizowanej w marcu 1954 r. przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Koordynacji Przeładunku Towarów. Streszczenie 6 referatów na temat opakowania, przeładunku, wentylacji, składowania itp. warzyw i owoców. Paletyzacja przeładunku. Zastosowanie dużych urządzeń przenośnikowych w relacji statek — magazyn.

Wyposażenie portów i Urządzenia Specjalne

412*

614.842:627.2

IM

Ochrona przeciwpożarowa w porcie New York. „Fire protection at the port of New York“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 396, paźdz. 53, s. 178, A 4, 3 str., 3 fot., 1 rys., 1 poz. bibl.

Omówienie 10-letniego planu ochrony przeciwpożarowej portu New York. Na tle kilku poważniejszych pożarów w porcie oraz wojennego zaniedbania sprawy ochrony przeciwpożarowej portu omawia się nowe zamierzenia inwestycyjne w porcie pod kątem widzenia bezpieczeństwa pożarowego. Zagadnienie obowiązków dzierżawcy nabrzeży i pirsów oraz kontroli ubezpieczeń pożarowych. Podano kilka szczegółów najnowszego projektu pirsu żelbetowego nr 57.

413*

614.841.2:627.3(43)

IM

Schubert dr.: **Ochrona przeciwpożarowa w porcie hamburskim**. „Der Brandschutz im Hamburger Hafen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 51/52, grudz. 53, s. 2159, A 4, 3,5 str., 7 fot.

Charakterystyka nowoczesnego wyposażenia przeciwpożarowego w portach morskich. Urządzenia wykrywające i alarmowe w magazynach. Urządzenia specjalne do gaszenia pożaru paliw płynnych na wodach portowych.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO EKONOMIKA ŻEGLUGI

414*

387.1

IM

Lorenzen J. M.: **Kanał Suezki, Panamski i Kiloński**. „Suez, Panama — und Nord-Ostsee-Kanal“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 31/32, lip. 54, s. 1421, A 2, 4,5 tr., 7 rys.

Charakterystyka techniczno-gospodarcza trzech największych na świecie kanałów morskich. Znaczenie gospodarcze tych kanałów dla żeglugi światowej. Nasilenie obrotów w okresie 1920 — 1953. Formy eksploatacji kanałów.

415*

629.123:657.472 „1946/1954“

IM

Fluktuacje cen tonażu. „Fluctuations in shipping values“. Fairplay, London, tyg., t. 182, Nr 3686, stycz. 54, s. 24, B 4, 1 str.

Tendencje rozwojowe w kształtowaniu się wartości nowego tonażu. Zestawienie (sporządzone za lata 1946 — 54) cen statku (9500 tów, motorowca) gotowego i cen kwotowanych przy zawieraniu umowy o budowę wskazuje na stały wzrost cen statków (od £ 28.0.0. za 1 tów do £ 65.0.0. dla statków zamawianych).

416*

656.61-065.32:338.582.2 „1947-1954“

IM

Ceny węgla bunkrowego w latach 1947 do 1954 r. „Coal bunker price in 1947 to 1954“. Fairplay, London, tyg., t. 182, Nr 3686, stycz. 54, s. 26, B 4, 2,5 str., 1 tab.

Zestawienie cen bunkru węglowego w poszczególnych portach świata w latach 1947 — 1954, z podaniem warunków dostawy i gatunku węgla.

EKONOMIKA PORTÓW

417*

656.615:627.34/35

IM

Neumann H. dr.: **Idealny port**. „Der ideale Hafen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 29/30, lip. 54, s. 1276, A 4, 5,5 str.

Sprawozdanie z konferencji ICHCA poświęconej optymalnemu wyposażeniu i eksploatacji portów morskich, która odbyła się w Neapolu w dniach 31. 5. — 4. 6. 54. Charakterystyka 15 ogłoszonych referatów, poświęconych różnym zagadnieniom budowy, wyposażenia i eksploatacji portów ze szczególnym uwzględnieniem nowych zadań stojących przed portami światowymi.

* * *

Niniejszy przegląd dokumentacyjny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych publikowanych 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 88) — CIDNT przyjmuje prenumeratę kart dokumentacyjnych, która może obejmować zarówno całą dokumentację naukowo-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.