

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

418* 627.36 IM

Lawrusiewicz W.: **Uniwersalne rusztowania dla robót dokowych.** „Uniwersalnyje metaliczeskije lesa dla dokowych rabot”. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., Nr 5, maj 54, s. 27, A 4, 2 str., 4 rys.

Opis opracowanej przy współudziale autora konstrukcji rusztowań, których zalety zostały sprawdzone w okresie kalkulek i praktyki. Główniejsze zalety tych rusztowań polegają na tym, że nadają się dla wykorzystania przy każdym statku, zajmują mało miejsca, nie są połączone z remontowanym statkiem i mogą być zmontowane w ciągu kilku godzin przez 4 — 5 robotników.

419* 629.123.5 IM

Rudowiec 60000 tdw. „60000 tdw Erzfrachter”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 20, maj 54, s. 899, A 4, 0,1 str.

Wodowanie w lutym 1954 r. na stoczni Kuze w Japonii statku towarowego do transportu rudy „Ore Chief”, pierwszego z serii 3 statków o nośności 60 tys. tdw. dla armatora Universe Tankships Inc. Monrovia w St. Zjedn. Czas budowy od położenia stępki do wodowania 138 dni. Lp = 234 m, B = 35,5 m, H = 17,1 m. Dwie śruby napędzane turbinami o łącznej mocy 16500 KM.

420* 629.122 IM

Ulrich W.: **Budowa całkowicie spawanych statków pasażerskich dla żeglugi Wołga Don na stoczni Rothensee.** „Der Bau ganz geschweisster Flussfahrstschiffe für die Wolga-Don-Schiffahrt auf der Staatswerft Rothensee”. Schiffbautechn., Berlin, mies., t. 4, Nr 5, maj 54, s. 139, A 4, 6,5 str., 5 fot., 5 rys.

Statki pasażerskie dla żeglugi na szlaku Wołga — Don o konstrukcji całkowicie spawanej. Dane charakterystyczne: Lc = 42,15 m, L = 38,70 m, B = 6,7 m, T = 1,33 m, H = 2,50 m, S = 0,516, Dmax = 194 T; ciężar statku pustego 139 T, 163 pasażerów, 10 osób załogi. Szybkość v = 10,8 w. Smukłe linie kadłuba zapewniają dobry dopływ wody do dwóch śrub. Rufa krawężnicza. Wrgi poprzeczne, budowa sekcyjna. Wygodne pomieszczenia mieszkalne dla załogi 1 i 2-osobowe. Napęd 2 silnikami diesla o mocy N = 150 KM i n = 1500 obr/min każdy. Przekładnie 1:3 sterowane zdalnie z mostku. Podkładki gumowe pod silnikami celem tłumienia drgań.

421* 629.123.4-84 IM

Motorowiec „Tanganjika”. „Motorschiff „Tanganjika”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 11, marz. 54, s. 483, A 4, 2 str., 8 fot.

Wybudowany w lutym 1954 r. przez stocznę „Weser” ochronno-pokładowiec dla linii afrykańskiej. Wymiary główne: L = 129,50 m, B = 17,50 m, H = 11,30 m, T = 7,30 m, 8350 tdw, 12 pasażerów. Opis pomieszczeń mieszkalnych, sztucznej wentylacji pomieszczeń i ładowni, urządzeń klimatyzacyjnych. Urządzenia przeładunkowe — 14 wind elektrycznych, 1 bom 40-tonowy, 2 silniki MAN po 2300 KMe (230 obr/min), pracujące przez przekładnię Vulcan na 1 wał. Obroty śruby 94,5 obr/min. Mechanizmy pomocnicze z napędem elektrycznym, 3 diesel-generatory po 150 KW na 230 V prądu stałego. Kocioł pomocniczy na 6 at o pow. ogrzewalnej 34 m² dla ogrzewania zbiorników oleju.

422* 621.124 IM

Jermoszkina N., Zamotajew A.: **Badania eksploatacyjne wysokociśnieniowych generatorów pary.** „Opyt eksploatacji wysokonapornych parogeneratorów”. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., t. 13, Nr 1, maj 53, s. 11, A 4, 4 str., 1 fot., 1 rys., 4 wykry., 1 tab.

Opis instalacji generatora pary. Na podstawie szeregu badań i analiz pracy generatorów pary podano konkretne wnioski dotyczące pracy systemu regulacyjnego i podano konkretne powody zdarzających się awarii instalacji pomocniczej.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

423* 629.12.621.3.001.6 IM

Kosack H. J.: **Tendencje rozwojowe w elektrotechnice okrętowej.** „Entwicklungstendenzen in der Schiffselektrotechnik”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 6, Nr 3, marz. 54, s. 143, A 4, 2 str., 4 fot., 3 schem.

Streszczenie referatu wygł. na wspólnej sesji S. T. G. i Elektr. Verein 5. III. 54 r. Zagadnienie wprowadzenia prądu zmiennego, zakres stosowania silników klatkowych. Napęd wind okrętowych, regulacja napięcia prądnic synchronicznych — układ z metadyną. Oświetlenie świetłówkami, postęp w budowie gł. tablic rozdzielczych, regulacyjne układy elektronowe, zastosowanie wzmacniaczy maszynowych i magnetycznych.

424* 629.12.011.8+621.431.72 IM

Biber W.: **O fundamentowaniu okrętowych silników diesla.** „Über die Fundamentierung von Schiffdieselmotoren”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 20, maj 54, s. 889, A 4, 7 str., 3 fot., 3 tab.

Wpływ wyższych obrotów i zmniejszenie ciężarów silników okrętowych na ich fundamentowanie. Skręcenie fundamentu pod wpływem momentu obrotowego. Maksymalny i minimalny szczyt momentu obrotowego silnika. Wyważenie mas. Przegięcie. Drgania gnałe. Ustawienie silników na okrętach. Sposób wykonywania fundamentu. Ustawienie elastyczne.

425* 621.181.1+621.181.7 IM

Wendler H.: **Metoda Kuhlmana dla palników olejowych.** „Das Kuhlmann — Verfahren für Ölfeuerungen”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 17/18, kw. 54, s. 750, A 4, 1 str., 2 poz. bibl.

Nowa metoda opalania kotłów olejem opałowym zwłaszcza kotłów płomienicowych — przy najmniejszym zużyciu powietrza. Lepsze wytwarzanie mieszanek olejo-powietrznej. Wyniki z turbinowca „Fedenheim” — 10 — 15% oszczędności oleju.

426* 629.124.72+621.866.1—83+639.2.081.11 IM

Hollmann Werner: **Windy dla sieci rybackich dla trawlerów i lugrów.** „Fischnetzwinden für Trawler und Logger”. AEC-Mitt., Berlin, mies., t. 44, Nr 3/4, marz. 54, s. 163, A 4, 2 str., 2 rys., 1 wykry.

Wzrost znaczenia napędu elektrycznego dla wind trawlerowych, których moc dochodzi do 300 KM. Wpływ coraz większego stosowania silnika diesla jako napędu głównego. Napęd elektryczny zaspokaja w idealny sposób różnorodne wymagania tego urządzenia. Analiza charakterystyk windy z napędem elektrycznym w układzie Leonarda.

427* 621.436+621.431.74 (43), 1954“ IM

Ehmsen E.: **Niemieckie okrętowe silniki diesla wiosną 1954 r.** „Deutsche Schiffdieselmotoren im Frühjahr 1954”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 17/18 kw. 54, s. 726, A 4, 8 str., 19 fot., 3 rys., 1 tab.

Kierunki rozwoju silników diesla w Niemczech zach. Chłodzenie powietrzem (do 200 KM), doładowania 4-suw. do 100% mocy, zwiększenie obrotów silników dwusuwowych przy bezpośrednim wtrysku oraz stosowanie paliwa ciężkiego w silnikach dwusuwowych w układzie bezkrzyżulcowym. Opis ciekawszych konstrukcji.

428* 621.436:629.124.72 IM

Ertl H.: **Silniki diesla dla jednostek rybackich.** „Dieselmotoren für Fischereifahrzeuge”. M.T.Z., Stuttgart, mies., Nr 4, kw. 54, s. 110, A 4, 2,5 str.

Wymagania w stosunku do silników diesla odnośnie jednostek rybackich, omawiane na międzynarodowym Kongresie Rybackim FAO 12 — 16. 10. 53 r. w Paryżu. Najważniejsza cecha niezawodności. O 10% większe zużycie paliwa ma mniejsze znaczenie dla armatora niż wypadnięcie rejsu z powodu awarii. Łatwy dostęp do części silnika, łatwe remonty, pewna praca przez długie okresy na niskich obrotach. Przewaga silnika diesla nad maszyną parową. Napęd turbiną gazową — tylko dla statków przetwórczych z przekładnią elektryczną. Najprzystatniejszy silnik 2-suw. ze zwrotnym płukaniem. Korzyści śruby nstawnej.

429* 629.12:679.5(43) IM
Nowy wschodnio-niemiecki materiał izolacyjny. „Neuer Ostzonaler Isolierstoff“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 17/18, kw. 54, s. 829, A 4, 16 str.

W Stoczni nad Łabą w Boizenburgu, produkującej lugry i chłodnicowce, wykonano izolację nazywaną „Konoflex“. Wytwarzana jest na bazie węgla, wapna i soli w formie cienkiej folii, karbowanej i sklejonej w warsztatach. Izoluje się nią ładownie statków rybackich.

430* 629.12.037—83 IM
Branckhoff E.: Elektryczny napęd śruby na prąd zmiennych oraz przy pomocy sprzęgła. „Elektrischer Propellerantrieb mit Drehstrom — und Schlupfkupplung“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 6, Nr 3, marz. 54, s. 144, A 4, 1 str., 1 fot.

Streszczenie referatu Eichhorn'a wygłoszonego na sesji STG i El-Verein 5 i 6 marca 1954 r. w Berlinie. Zalety przekładni elektrycznej między maszyną główną a śrubą. Uproszczenie tej przekładni przez zastosowanie sprzęgła el-magnetycznego. Zagadnienia tłumienia. Zalety przy manewrach. Przykład wykonanego sprzęgła o momencie 3600 kGm.

431* 629.12.014.6:621.34 IM
Birnbaum H.: Urządzenia sterowe z napędem elektrycznym. „Elektrische angetriebene Ruderanlagen“. AEG — Mitt., Berlin, mies., t. 44, Nr 3/4, marz. 54, s. 159, A 4, 1 str., 2 fot.

Tendencje powojenne w budownictwie okrętowym niemieckim stosowania urządzeń sterowych z napędem elektrycznym w układzie Leonarda. Porównanie urządzeń sterowych „kwadrantowych“ z nowo opracowanym przez AEG urządzeniem trzyskrzydłowym. Zagadnienie sterowania zdalnego z mostku. Porównanie różnych rozwiązań.

432* 621.565.6:629.12 IM
Offerdinger E.: Okrętowe agregaty chłodnicze. „Schiffskühlanlagen“. Hansa, Hamburg, tyg. t. 91, Nr 7, lut. 54, s. 328, A 4, 2 1/2 str.

Działania chłodni okrętowych. Środki chłodzące. Kompresory i ich wygląd. Skraplacz i sposób chłodzenia. Wyparownik i zawór regulacyjny. Urządzenia wyłączające, termostaty. Wyłącznik bezpieczeństwa — nadciśnieniowy. Osuszanie środka chłodzącego. Kontrola szczelności urządzenia. Chłodzenie ładowni. Izolacja: płyty korkowe, torfoleum, alfol, iporka itd., montowane zwykle wodo- i powietrzoszczelnie. Urządzenia klimatyzacyjne. Chłodnie na statkach rybackich.

433* 629.123.3.066:621.326.794 IM
Dykes Brown C., Robinson G.: Oświetlenie fluorescencyjne na oceanicznych statkach pasażerskich. „Fluorescent lighting in ocean-going liners“. Shipbuilder, London, mies., t. 60, Nr 541, sierp. 53, s. 482, A 4, 4 str., 5 fot., 1 rys.

Rozwój oświetlenia fluorescencyjnego na statkach począwszy od 1936 r. Zalety tego oświetlenia: mała jaskrawość, duża sprawność, trwałość (zimna katoda ok. 15000 godz., gorąca katoda 5000 godz.) słabe nagrzewanie powietrza. Opisy zastosowań. Nowy system zaciemniania.

434* 669.71.004.5 IM
Renner K.: Odporność na korozję stopów aluminiowych w budownictwie okrętowym. „Über das Korrosionsverhalten der Aluminium Werkstoffe im Schiffbau“. Schiffbautechnik, Berlin, mies., Nr 2, luty 54, s. 43, A 4, 10 str., 20 fot., 3 wykr., 7 poz. bibl.

Porównanie stali ze stopami aluminiowymi. Próby i ich wyniki. Rodzaje i składy chemiczne próbowanych lekkich stopów. Rodzaje korozji: ogólna tzn. równomierna, objawy na powierzchni, lokalna, tzn. wżery, międzykrystaliczna korozja kontaktowa tzn. powstała przez nieumiejętne połączenie różnych metali; korozja rozkładowa w miejscach, w których występuje działanie kondensatu itd. Metody badań korozji. Przykłady niewłaściwej obróbki lekkich stopów. Zachowanie się aluminium w połączeniu z litosilo. Ochrony powierzchniowe lekkich metali. Dyskusja.

435* 656.612.085.5 IM
Wikborg T.: Pożary na statkach. „Fires in ships“. Shipp. World, London, tyg., t. 130, Nr 3195, stycz. 54, s. 39, A 4, 2,5 str., 1 tab.

Analiza przyczyn powstania pożarów na 190 statkach w r. 1953 z rozbiorem na miejsca powstania źródła pożaru (ładownia, maszynownia, zbiorniki, kabiny i inne pomieszczenia). Środki zapobiegania pożarom na statkach morskich.

436* 629.124.72(43) IM
Rozbudowa wschodnio-niemieckiej floty rybackiej. „Ausbau der Ostzonen-Fischereiflotte“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 20, maj 54, s. 908, A 4, 1 1/4 str.

Przyspieszona budowa trawlerów 1000 BRT i v = 12 w. na stoczni Neptun w Rostocku. Zakup bazy rybackiej dla floty połowowej o specjalnie dużych urządzeniach chłodniczych. Bu-

dowa chłodnicowców (840 BRT) w Stoczni w Boizenburgu w 1954 r. i 2500 BRT w 1955 r.

Różne

437* 629.12.003 IM
O zagadnieniu kosztów w żegludze i w budownictwie okrętów. „Zum Kostenproblem in Schiffahrt und Schiffbau“. Hansa, Hamburg, tyg., Nr 12, marz. 54, s. 5115, A 4, 3/4 str., 1 poz. bibl.

Kalkulacja kosztów budowy nowoczesnego motorowca o 5900 BRT, 3500 NRT i 10 000 tđw — otwartego ochronnopokładowca o wymiarach: L = 132 m, B = 18,3 m, H = 11,80 m, T = 8,10 m, napęd silnikiem diesla na jedną śrubę o mocy 4500 KM przy 115 — 120 obr/min. Szybkość marszowa 13,5 w. Podział kosztów ogólnych na 5 grup, osobno wg. materiału i robocizny: stal, wyposażenie pokładowe, wyposażenie wnętrza, maszyny główne i pomocnicze (łącznie z prądnicami) oraz koszty ogólne (ubezpieczenie, klasyfikacja, uroczystości). Przy łącznym koszcie 677 tys. poszczególne pozycje w kolejności stanowią: 25,0%, 10,2%, 12,6%, 32,1%, 20,1%. Przyczyny wzrostu cen w ostatnich 3 latach.

438* 620.197.5:621.3.014.6 IM
Rausch W.: Ochrona katodowa przeciwko korozji w wodzie morskiej. „Kathodischer Schutz gegen Seewasserkorrosion“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 6, Nr 3, marz. 54, s. 134, A 4, 7 str., 3 fot., 3 rys., 1 wykr., 13 poz. bibl.

Historia i zasady korozji elektrochemicznej i ochrony katodowej. Ważność znajomości potencjału między metalem a elektrolitem dla właściwej ochrony. Dwa rodzaje ochrony — z obcym źródłem zasilania i z anodą galwaniczną (z magnezu). Zakres i przykłady zastosowań. Zużycie anod w 1-szym przypadku dla stali 7 — 9 kg/A. w ciągu roku, dla grafitu o 9 — 1 kg/A. w ciągu roku. Zużycie prądu dla różnych przypadków 2,5 m A/m² do 40 m A/m². Doskonałe wyniki dwuletnich doświadczeń zabezpieczenia kadłubów okrętowych.

DZIAŁ PORTÓW

Hydro-, Meteoro-, Geologia Morza i Mechanika Gruntów.

439* 627.223.6.001 IM
Szulejkin W. W.: Jak narasta długość fali pod wpływem działania wiatru. „Kak narastajet dlina wołny pod deistwijem wietra“. Dokł. Akad. Nauk SSSR, Moskwa, 3 × mies., t. 95, Nr 6, luty 54, s. 1049, B 5, 4 str., 1 rys., 2 poz. bibl.

Wychodząc z momentu ilości ruchu i wykorzystując twierdzenie o momencie kinetycznym autor dochodzi do wzoru wyrażającego prawo narastania długości fali w czasie, jednak bez ustalenia wchodzącej do tego wzoru stałej całkowania. Tę ostatnią autor ustala z doświadczeń w laboratorium.

440* 627.223.6.001 IM
Szulejkin W. W.: Powstawanie ustabilizowanego rozkołysu. „Proischozhdienie ustojcziwój miorťwój zybi“. Dokł. Akad. Nauk SSSR, Moskwa, 3 × mies., t. 95, Nr 3, marz. 54, s. 509, B 5, 4 str., 1 rys., 2 poz. bibl.

Wychodząc z momentu ilości ruchu fali oraz momentu tłumiącego oddziaływanie powietrza autor dochodzi do równania różniczkowego wiążącego w ukrytej postaci wielkości promienia „kota toczenia się“ i długości fali. Stosując parametry otrzymane drogą doświadczalną autor zestawia krzywe zależności fal rozkołysu dla różnych warunków początkowych.

441* 627.223.6.001 IM
Szulejkin W. W.: Fizyczne przyczyny zaostrenia grzbietów fal. „Fiziceskije pricyny zaostrienja wierszyn wołn“. Dokł. Akad. Nauk SSSR, Moskwa, 3 × mies., t. 95, Nr 5, kw. 54, s. 987, B 5, 4 str., 1 rys., 3 poz. bibl.

Przyjmując szybkość przesuwania się fali jako zmienną na długości fali, autor analizuje przyczyny tego zjawiska i znajduje jego matematyczne potwierdzenie, dochodząc do wniosku, że nawet przy fali rozkołysu profil jej musi odbiegać od trochoidy tym bardziej im większy jest stosunek promienia orbity cząstki powierzchniowej do długości fali.

442* 627.223.6.001 IM
Szulejkin W. W.: Kinematyka fal o granicznej stromości. „Kinematika priedielno-krutyh wołn“. Dokł. Akad. Nauk SSSR, Moskwa, 3 × mies., t. 95, Nr 6, kw. 54, s. 1185, B 5, 4 str., wykr., 1 poz. bibl.

Analizując w oparciu o teoretyczne równania ruch fali, autor wyprowadza kinetyczny warunek jej równowagi i dowodzi, że przy działaniu wiatru, załamywanie się fal może mieć miejsce przy stromościach mniejszych niż stromość graniczna.

443* 532.59:627.223 IM
Dmitrijew A. A.; Bonczukowska T. W.: Oddziaływanie prądów na falowy ruch cieczy. „Wozdziejstwje tieczienij na wołnowyje dwiżenja żydkosti“. Izw. Akad. Nauk

SSSR, Ser. geofiz., Moskwa, dwumies., Nr 4, lip.—sierp. 54, s. 360, B5, 15 str., 7 wykr., 7 poz. bibl.

Teoretyczne rozwiązanie zagadnienia o ruchach falowych cieczy, powstających przy nakładaniu prądu, którego wysokość jest zmienna. Opis eksperymentalnych badań przemieszczania cząstek w fali wymuszonej przy oddziaływaniu na nią prądu wiatrowego. Autorzy podają rozwiązanie konkretnego zadania teoretycznego przy parametrach otrzymanych z doświadczeń i schematycznym wykresie szybkości wiatrowych, zbliżonych do warunków doświadczeń.

Morskie Budownictwo Hydrotechniczne i Drogi Wodne

444* 627.333.2+624.154.8 IM
Łuknickij N. prof.: **Przykłady rozwiązań konstrukcyjnych żelbetonowych prefabrykowanych elementów nadbudowy osadzonej na palach, z uwzględnieniem odchylenia pali od projektowanych osi.** „Primery konstruktywnych rozwiązań szornych żelazobetonowych nadswajnych соору-żeń i szornom otłoknienij swaj ot projektnych osiej“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., Nr 2, luty 54, s. 26, A4, 3 str., 3 rys.

Opis rozwiązania konstrukcji nadwodnych na ruszcie palowym, które pozwalają montować je z elementów prefabrykowanych nawet przy pewnym odchyleniu głowic wbitych pali od położenia projektowanych.

445* 627.34.004.67 IM
Sobolew G.: **Remont podpory palowej urządzenia do przeladunku.** „Riemont swajnoj opory uglepieriegruzatiela“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., Nr 6, czerw. 54, s. 30, A4, 1 str., 4 rys.

Opis odbudowy zniszczonej podpory palowej przez wykonanie dodatkowych odciążających pali o dużej średnicy ze stałych ścianek szczelnych.

446* 627.33:691.328.2 IM
Troupianskij B. F.: **O zastosowaniu w żelbetonowych elementach zginanych zbrojenia o podwyższonej wytrzymałości bez sprężenia wstępnego.** „O primienienij w żelazobetonnych izgibajemych elementach armatury powy-szennoj procznosti bez priedwaritel'no wo natiaženja“. Stroit. Promyszl., Moskwa, mies., Nr 1, stycz. 54, s. 40, A4, 4 str., 5 rys., 1 wykr., 3 tab., 4 poz. bibl.

Opis doświadczeń z żelbetonowymi belkami zginanymi zbrojonymi wkładkami ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Przy-taczając wyniki doświadczeń, które skłaniają autora do dopuszczenia w konstrukcjach ładowych stali o wytrzymałości do 8000 kg/cm², podkreśla on konieczność badań nad wpływem różnej szerokości rys na zbrojenia i to przy obciążeniach dynamicznych.

447* 626.28(47) IM
Rumiancew A. M.: **Automatyzacja na drogach wodnych.** „Awtomatika na wodnych putiach“. Nauka i Żizn, Moskwa, mies., Nr 7, lip. 54, s. 17, A4, 3 str., 3 fot., 1 rys.

Popularny opis automatyzacji stosowanej w żegludze śród-lądowej na stacjach pompowych, służach i w oznakowaniu na-wigacyjnym ZSRR. Podane są schematy niektórych urządzeń automatycznych. Artykuł zaznacza, że z urządzeniami automa-tycznymi na drogach wodnych ZSRR i może być wykorzystany przez racjonalizatorów i innych pracowników żeglugi.

448* 627.333.2 IM
Sacharow N.: **Nabrzeża z żelbetonowych prefabrykowa-nych dźwigarów i płyt.** „Sbornyje priczaly iz żelazobie-tonnych fiern i plit“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., Nr 7, lip. 54, s. 24, A4, 3 str., 5 rys., 2 tab.

Opis żelbetonowej konstrukcji nabrzeża zmontowanego z ele-mentów prefabrykowanych. Konstrukcja składa się z dźwiga-rów kratowych stanowiących filary nabrzeża i płyt, przenoszą-cych na filary parcie gruntu. Przy danych charakterystykach gruntowych wyliczone są współczynniki stateczności konstrukcji oraz omówione są sposoby zmniejszenia nacisków na podłoże. Podane są ogólne zasady montażu oraz porównawcze zesta-wienie ilości robót i rozchodu materiałów przy różnego rodzaju konstrukcjach nabrzeży. Artykuł może być wykorzystany przez biura projektowe morskie i śródlądowe.

Procesy Brzegowe i Ochrona Brzegów

449* 627.222.11+627.222.21(261.3) IM
Zenkowicz W. P. prof.: **Prace P. J. Knapsa w zakresie dynamiki brzegów piaszczystych i zapieczętowania portów.** „Raboty P. J. Knapsa po dinamike pieszczanowo bierie-ga i zanosimosti portow“. Izw. Akad. Nauk SSSR Ser. geogr., Moskwa, dwumies., Nr 1, stycz.-luty 54, s. 84, B5, 3 str., 5 poz. bibl.

Artykuł omawia prace Knapsa dotyczące ruchu rumowiska w oparciu o analizę zjawisk zapieczętowania, zachodzących w 17 portach Bałtyku w b. długim okresie czasu. W artykule pod-kreślono specyfikę dynamiki piaszczystego rumowiska oraz udział prądów w jego transporcie.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie.

450* 627.222.21.001 IM
Wielikanow M. A.: **Uzasadnienia teorii grawitacyjnej ruchu rumowiska.** „Obosnowanije grawitacjonnoj teorii dżwienija nanosow“. Izw. Akad. Nauk SSSR Ser. geofiz., Moskwa, dwumies., Nr 4, lip.—sierp. 54, s. 349, B5, 11 str., 6 wykr., 1 tab., 13 poz. bibl.

Artykuł omawia wyjściowe założenia grawitacyjnej teorii ruchu rumowiska. Rozważenie zagadnienia określenia transpor-tującej siły prądu i rozkład koncentracji rumowiska na głębo-kości, przy czym specjalna uwaga poświęcona jest wypadkowi małej koncentracji rumowiska.

451* 627.215/216+627.7 IM
Płakida M.: **O głębokościach w portach śródlądowych.** „O głubinie portow w wodochraniliszczach“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., Nr 2, luty 54, s. 23, A4, 3 str., 1 rys., 4 poz. bibl.

Rozpatrzenie zagadnienia racjonalnego ustalania głębokości w portach położonych na wodnych zbiornikach śródlądowych. Autor analizuje czynniki hydrologiczne jak również inne czyn-niki wpływające na ustaloną głębokość. Podany jest wzór na określenie głębokości portu oraz poruszenie kwestii kosztów bu-dowy w zależności od głębokości portu.

Urządzenia Przeladunkowe i Eksploatacja Portów

452* 621.86:656.615.073.23 IM
Fackert: **Urządzenie do przeladunku rudy w Narwiku.** „Erzumschlagsanlage Narvik“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 31/32, lip. 54, s. 1437, A4, 5 str., 15 fot., 2 rys.

Opis nowego urządzenia przeladunkowego dla rudy, budowa-nego obecnie w Narwiku przez Demag, Duisburg. Zastosowanie urządzeń przenośnikowych, umieszczonych na konstrukcjach mostowych. Wydajność w relacjach wagon — plac, plac — bur-ta po 4 000 t/godz.

453* 621.869.6:656.61.073.23 IM
Theuser W.: **Dźwig pokładowy wypiera bomy ładowni-cze.** „Der Bordkran verdrängt die Ladebäume“. Hansa, Hamburg, tyg., Nr 27, lip. 54, s. 1195, A4, 1,5 str., 4 fot., 1 tab., 1 poz. bibl.

Charakterystyka okretowych dźwigów drobnicowych pro-dukcji „Kampnagel AG“ o udźwigu 2, 3 i 5 t i wysięgu od 10 do 14 m. Wydajność dźwigów pokładowych wynosi ok. 150% wydajności bómów ładowniczych. Celowość powszechnego stosowania dźwigów pokładowych do przeladunku zwykłej drob-nicy.

454 656.61.073.235:621.798 IM
Reimer K.: **Pojemniki.** „Behälter“. Fördern u. Heben, Wiesbaden, mies., t. 3, Nr 5, maj 53, s. 190, A4, 3 str., 15 fot.

Charakterystyka różnorodnych typów i palet i pojemników o konstrukcji drewnianej i metalowej. Pojemniki składane. Spe-cjalne pojemniki dla ładunków sypkich (cement itp.).

455* 627.352(43) IM
Neuman H. dr: **Nowe dźwigi drobnicowe w porcie ham-burskim.** „Neue Stüskguttkräne im Hamburger Hafen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 37/39, wrześ. 54, s. 1712, A4, 8 str., 9 fot., 1 rys.

Przewaga dźwigów pełnobramowych nad półbramowymi. Koncentracja dźwigów w stosunku jeden dźwig na 25 — 20 m długości hangaru przeladunkowego. Typizacja dźwigów drobni-cowych i ich wyposażenie. Charakterystyka nowoczesnych typów dźwigów drobnicowych (Demag, Kampnagel, HAN).

456* 625.714:656.615:656.13 IM
Hencke J. dr: **Badania nad ruchem ulicznym w hambur-skim wolnym porcie.** „Ermittlungen über den Strassen-verkehr im Hamburger Freihafen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 37/39, 43/44, wrześ., paźdz. 54, s. 1721, 1953, A4, 14 str., 10 rys., 10 wykr., 2 tab., 3 poz. bibl.

Streszczenie dysertacji na temat badań nad nasileniem ruchu samochodowego w porcie hamburskim. Charakterystyka ulic portowych, udziału poszczególnych środków transportowych w dowozie i odwozie ładunków portowych. Szczegółowa analiza obciążenia poszczególnych ulic, węzłów i wjazdów do portu. Czas obsługi samochodów w porcie.

457* 656.615.073.23 IM
Iwan A. M.: **Szybkościowe metody przeladunku drewna.** „Skorosnyje metody pierierabotki lesnych gruzow“. Moskwa — Leningrad, 1954, Wodtransizdat, D., A 5, 64 str., 5 fot., 18 rys., 5 tab.

Osiągnięcia portowców leningradzkich w zakresie racionali-zacji przeladunku drewna. Zastosowanie produkującej technologii zmechanizowanego przeladunku drewna w relacjach burtowych i ładowych. Obsługa statków przy zastosowaniu godzinowych wykresów (harmonogramów) przeladunku. Karty technologiczne przeladunku drewna

458* 656.61.073.235 IM
Mannitz W.: **Racjonalizacja transportu przez zastosowanie palet.** „Transport — Rationalisierung durch Verwendung von Stapelplatten“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 37/39, wrześ. 54, s. 1729, A 4, 3,5 str., 2 rys., 7 poz. bibl.

Charakterystyka dotychczasowego stosowania paletyzacji w przeładunku portowym oraz w przewozach morskich. Zagadnienie właściwych rozmiarów palet. Dotychczasowe prace International Standard Organization w tym zakresie. Nowe propozycje w sprawie wymiarów palet i ich analiza.

EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO EKONOMIKA ŻEGLUGI

459* Turieckij L.: **O polepszeniu planowania czasu obrotu statku.** „Ob uluszczeniu planirowanija prodożitel'nosti oborota sudow“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., t. 14, Nr 7, lip. 54, s. 9, A 4, 3 str., 1 tab.

Krytyka dotychczas stosowanego w ZSRR wskaźnika średniego czasu obrotu statku i propozycja zmiany tego wskaźnika. Omówienie celowości wprowadzenia ulepszonych wskaźnika na przykładzie praktycznym.

460* 656.62:658.52 IM
Sojuzow A. A.: **Obliczenia ekonomiczno - eksploatacyjne przy organizacji przewozów rzecznych.** „Eksploataczno-ekonomičeskie raszczoty organizacii riecznych pierievozok“. Moskwa, 1953, Wodtransizadat, D., A 5, 212 str., 49 rys., 60 tab.

Metodyka obliczeń przy wyborze optymalnych wariantów rozwiązań ekonomiczno-eksploatacyjnych w żegludze śródlądowej. Wybór najwłaściwszych typów statków. Wybór odpowiedniej organizacji ruchu towarowego i pasażerskiego. Niektóre zagadnienia wyboru najważniejszych gabarytów dróg wodnych.

461* 656.61.071.32:658.51 IM
Sołowjow I.: **O planowaniu mierników eksploatacyjnych.** „O planirowaniji eksploataczonnych izmieritelej“. Morsk. Reczn. Flot, Moskwa, mies., t. 14, Nr 8, sierp. 54, s. 7, A 4, 1,5 str.

Warunki prawidłowego oznaczania mierników eksploatacyjnych jest ściśle przestrzeganie technologii procesów przewozowych i właściwy system organizacji pracy floty i portów. Omówienie czynników wpływających na wielkość miernika wydajności floty. Podkreślenie konieczności uwzględnienia właściwości każdej grupy czynników.

462* 629.123.56.004.15 IM
Struktura przyszłościowej floty zbiornikowców. „The structure of the future tanker fleet“. Mot. Ship, London, mies., t. 35, Nr 414, wrześ., s. 226, A 4, 1 str.

Analiza struktury światowej floty zbiornikowców w najbliższej przyszłości, przeprowadzona w oparciu o tonaż obecnie eksploatowany i tonaż będący w budowie. Podkreślenie, że optymalna wielkość nowoczesnego zbiornikowca waha się w granicach 18.000 — 19.000 tdw.

EKONOMIKA PORTÓW

463* 656.625:658.32(47) IM
Kalinin B. A.: **Oplata pracy pracowników portów — przystani w transporcie rzeczonym.** „Oplata truda rabotnikov portow — pristaniej riecznomo transporta“. Moskwa, 1953, Rieczizdat, D. m A 5, 92 str., 13 tab.

Charakterystyka systemów płacy obowiązujących w radzieckich portach śródlądowych: akord progresywny, system premii. Premiowanie za wykonanie i przekroczenie planów. Dodatki za wysługę lat, za kierownictwo itp. Metodyka analizy płacy pracowników portowych.

464* 656.615.078.11 IM
Helberg dr.: **Kolej związkowa i porty morskie.** „Bundesbahn und Seehäfen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 31/32, lip. 54, s. 1436, A 4, 3,5 str.

Charakterystyka całokształtu stosunków współpracy kolei z portami morskimi. Stan faktyczny polityki kolejowo-portowej w Niemczech Zach. Zasady specjalnych taryf portowych. Konkurencja innych śródlądowych środków dowozowych.

465* 627.3:656.615.073(43) IM
O stanie odbudowy niemieckich portów morskich. „Vom Stand des Aufbaus der deutschen Seehäfen“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 1/3, stycz. 54, s. 156, A 4, 3,5 str.

Osiągnięcie przez główne porty zachodnio - niemieckie w 1953 r. od 66 — 147% obrotów portowych z 1938 r. Zakochcenie odbudowy mniejszych portów morskich. Adaptacja portów do nowych warunków przeładunku (zwiększenie udziału transportu samochodowego oraz spadek udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze obrotów portowych). Rozwój nowego typu podziału nabrzeża drobnicowego.

466* 656.615 + 627.35 IM
Agatz dr.: **Porty morskie w odbudowie.** „Seehäfen im Wiederaufbau“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 27, lip. 54, s. 1182, A 4, 2,5 str.

Charakterystyka funkcji portów oraz związanych z tym zadań technicznych. Rozwój ładowych i morskich środków transportowych w ostatnich 50 latach i ich wpływ na pracę portów. Ekonomiczno-techniczne zagadnienia odbudowy zniszczonych portów morskich. Koszty odbudowy i modernizacji poszczególnych elementów wyposażenia portów. Przykłady z portów Hamburg i Bremen.

467* 629.12.071.23:656.615.031 IM
Eisenhard E.: **Postanowienia o pomiarze statków a portowa polityka taryfowa.** „Schiffsvermessungsbestimmungen und Tarifpolitik der Häfen“. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 6, Nr 5, maj 54, s. 284, A 4, 7,5 str., 3 rys.

Rozwój historyczny zasad pomiarów statków morskich ze szczególnym uwzględnieniem obliczania pojemności netto. Krytyczna analiza toczącej się dyskusji międzynarodowej nad ujednoliceniem zasad pomiarów statków.

468* 656.615.073:382.7(43) „1953“ IM
Analiza obrotów tranzytowych Hamburga 1953. „Analyse des Hamburger Transitverkehrs 1953“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 29/30, lip. 54, s. 1273, A 4, 1 str., 1 tab.

Udział tranzytu w ogólnej masie przeładunkowej Hamburga w 1953 r. wynosił ok. 10% = 1.597.000 t. Głównym klientem jest Czechosłowacja, której obroty przez Hamburg wynosiły: 1950 — 556 tys. t, 1952 — 619 tys. t, 1953 — 800 tys. t. Charakterystyka towarowa i sezonowa obrotów tranzytowych.

PRAWO MORSKIE

469* 347.794:656.615.073.1 IM
Wykorzystanie przestrzeni statku zaczerterowanego. „Ausnutzung von Schiffsraum auf Charterschiff“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 90, Nr 51/52, grudz. 53, s. 2121, A4, 0,5 str.

Omówienie orzeczenia arbitrażowego, które podkreśliło zasadę, że na statku zaczerterowanym w całości, przewoźnik nie może przewozić innych ładunków nawet jeżeli ładunek czarterującego nie wykorzystuje ładowności statku. Podkreślenie międzynarodowego zasięgu tej zasady.

470* 347.794/795 IM
Naumann H.: **Klauzula o odszkodowaniu nieważna.** „Penalty Clause ungültig“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 12, marz. 54, s. 510, A4, 2 str.

Omówienie orzeczenia, w myśl którego czarterujący może odstąpić od umowy w myśl § 629 nkh przy nieudzieleniu mu pozwolenia dewizowego. Wykładnia klauzuli o odszkodowaniu. Obliczanie frachtu martwego.

471* 347.792.5 IM
Odpowiedzialność morskiego przewoźnika. „Responsabilite du transporteur maritime“. Droit. Marit. Franc., Paris, mies., Nr 55, lip. 53, s. 385, B5, 6 str.

Orzeczenie oparte na Konwencji Brukselskiej, w myśl którego przewoźnik morski nie odpowiada za szkodę powstałą po wyładunku ładunku.

472* 341.24:347.796.3(44) IM
Loranchet J.: **Nowe rozporządzenie o zapobieganiu zderzeniom.** „Le nouveau reglement pour prevenir les abordages“. J. Mar. March., Paris, tyg., Nr 1753, lip. 53, s. 1869, A4, 1 str.

Uwagi o historii reguł drogi morskiej w związku z nowym francuskim rozporządzeniem o zapobieganiu zderzeniom, opartym na zasadach przyjętych przez konwencję londyńską o bezpieczeństwie życia ludzkiego na morzu z 1948 r.

473* 341.225:930.26:551.417 IM
Alessandri J.: **Sytuacja prawna podwodnych wykopalisk archeologicznych.** „Le regime juridique de l'archeologie sous-marine“. Rev. Marit., Paris, mies., Nr 82, luty 53, s. 155, B5, 16 str., 3 fot., 2 rys., 6 poz. bibl.

Znaczenie podwodnych wykopalisk archeologicznych i perspektywy na przyszłość. Ich sytuacja prawna na poszczególnych kategoriach wód morskich. Wykopaliska prowadzone w podziemiu morza przybrzeżnego podlegają ustawodawstwu państwa nadbrzeżnego. Opinia uznająca konieczność poddania wykopalisk w podziemiu morskiego pasa przyległego ustawodawstwu celnemu. Wolność prowadzenia wykopalisk w podziemiu morza pełnego. Uwagi o francuskim ustawodawstwie dot. szczątków morskich i prac wykopaliskowych. Nowe naświetlenie podwodnych wykopalisk archeologicznych z punktu widzenia międzynarodowego prawa morskiego i prawa krajowego.

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) — 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.