

PRZEGLĄD DOKUMENTACYJNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO ORAZ EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO

OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI INSTYTUTU MORSKIEGO

Rok VI

Gdańsk – Luty 1955 r.

Nr 2

Gwiazdką obok porządkowych liczb artykułów oznaczone są publikacje znajdujące się w bibliotece Instytutu Morskiego; dwiema gwiazdkami — tłumaczenia publikacji, wykonane przez I. M.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętu

20* 629.124.22 IM

Nowy holownik gazogeneratorowy na Ren. „Neuer Saug-gaschlepper auf der Rhein“. Binnenschiff., Duisburg, mies., Nr 8, sierp. 54, s. 299; A 4, 3 str., 2 fot. — Artykuł zawiera opis holownika motorowego na gaz generatorowy, przeznaczonego na Ren. Napęd holownika stanowią 3 silniki Deutza po 300 KM każdy, liczba obrotów wynosi 500 obr/min. Holownik jest wyposażony w generator gazowy automatycznie zasilany, przystosowany do gazowania antracytu, chociaż można w nim również gazować koks. Holownik zaopatrzony jest w nowoczesne wyposażenie pokładowe i mechanizmy pomocnicze. Duże i nowoczesne pomieszczenie dla załogi. Jest to pierwszy całkowicie nowozbudowany statek rzeczny w Niemczech zach. od czasów ostatniej wojny.

21* 629.124.2 IM

Holownik dla służby na Tyne „Impetus“. „Tug „Impetus“ for Tyne service“. Mar. Engr. a Nav. Arch., London, mies., t. 77, Nr 933, wrześ. 54, s. 327; A 4, 2 str., 3 fot., 3 rys. — Opis holownika „Impetus“. Lc = 29,24 m, L = 25,69 m, B = 6,77 m, H = 3,41 m, Tmax = 3,32 m, 141 BRT. Holownik jest wyposażony w silnik spalinowy Deutza 6-cylindrowy o mocy 750 KMe i obrotach 380 min⁻¹. Przekładnia rewersyjna fmy Renk 380/190 obr/min. Zastosowana tu jest dysza obrotowa z dodatkowym małym sterem dospawanym do dyszy.

22* 629.12.037 IM

Danckwardt E.: Śruby o szerokich skrzydłach dla szybkich jednostek pływających. „Breitblätterschrauben für schnelle Fahrzeuge“. Schiffbautechn., Berlin, mies., Nr 9, wrześ. 52, s. 264; A 4, 7 str., 16 wyk., 2 tabl., 4 poz. bibl. — Artykuł podzielony na dwie części. W pierwszej części wykresy Gawn'a dla projektowania śrub 3-skrzydłowych o stosunku Fe/F = 0,43; 0,70; 0,90; i 1,10. W drugiej części wykresy Gawn'a podane w sposób przystępny dla projektanta śruby oraz przykład obliczania śruby pracującej poza obszarem kawitacji.

23* 620.193.81:627.35:629.12.011.22 IM

Cadwell I., Little M.: Korozja bakteryjna w konstrukcjach pływających. „Bacterial corrosion of offshore structures“. Corrosion, Houston, USA, mies., t. 9, Nr 6, czerw. 53, s. 192; A 4, 5 str., 1 rys., 2 wyk., 2 tabl. — Szereg sprawozdań opublikowanych w Anglii oraz w St. Zjednoczonych A. P. wskazuje na możliwość powstawania korozji stali powodowanej przez bakterie redukujące siarczany. Celem utrzymania w dobrym stanie stalowych ścian w Zatoce Meksykańskiej przeprowadzono badania nad możliwością korodowania stali przez bakterie i wykazano, że wielkość jej jest stosunkowo mała oraz że przy ochronie katodowej można uzyskać zupełnie zadowalające zabezpieczenie.

Teoria Okrętu i Badania Modelowe

24* 629.12.001.4/5 IM

Gawn R.: Zakłady doświadczalne admiralicji w Haslar. „Admiralty experimental works Haslar“. Shipp. World, London, tyg., Nr 3195, wrześ. 54, s. 316; A 4, 2,5 str., 3 fot., 1 rys. — Opis zakładów doświadczalnych w Haslar datujących swą działalność od 1887 r. Dwa baseny główne i dwa tunele kawitacyjne. Przystępne omówienie istoty i zadania modelowych prób kadłubowych. Konieczność posiadania porównawczego modelu wzorcowego. Próby modelowe z napędem własnym. Wpływ skali. Badania żeglowności. Przyrządy pomiarowe: dynamometry oporowe i śrubowe, zrównoważenie ciężarem — częściowo sprężynowe. Logi korekcyjne. Elektroniczny sprzęt pomiarowy. Modele drewniane i parafinowe — porównanie. Strugarka modelowa z rysikiem na stole przewodniczym. Skład stopu parafinowego.

25* 629.128.001.57(492) IM

Lammeren W.: Współczesny rozwój modelowych badań okrętowych w holenderskim basenie w Wageningen. „Presentday development of ship model research in the netherlande ship model basin at Wageningen“. Shipbuilder, London, mies., t. 61, Nr 550, kw. 54, s. 245; A 4, 3 str., 2 wyk. — Systematyka badań modelowych przeprowadzonych w NSMB. Dwie główne grupy: (A) próby nad ulepszeniem kształtu kadłuba, śrub i steru; (B) badania porównawcze nad wynikami modelowymi, w. z rejsu próbnego i w. ze służby w morzu. Dalsze działy (1, 2, 3...) i poddziały (a, b...) obejmują m. in. dla (A): zmiany kształtu kadłuba — statystyczne zestawienia porównawcze, zmierzające do uzyskania najlepszego kształtu; wpływ współczynników pełnotliwości na opór cierny; śruby: teoria, poprawki, kawitacja; stery: próby na manewrowanie, cyrkulację i na kursie zygzakiem; dla (B): wpływ skali, chropowatości kadłuba, głębokości wody, wiatru i fal.

26* 629.12.037 IM

Lammeren W.: Zależność obrotów i mocy przy normalnych i uszkodzonych śrubach okrętowych. „Het omwenteligenvermogen verband bij normale en beschadigde schepsschroeven“. Schip en Werf, Rotterdam, dwutyg. t. 21, Nr 2, stycz. 54, s. 30; A 4, 9 str., 4 rys., 5 wyk., 8 tabl. — Artykuł omawia wykonanie wykresów przewidywań dla jazdy próbnej i warunków eksploatacji, w oparciu o wyniki prób modelowych śrub i obliczania na podstawie opublikowanych danych. Po omówieniu poprawek, które należy wprowadzić do zależności pomiędzy obrotami i mocą, wynikających z odchyień w obciążeniu śruby i wpływu skali na przyrząd omówione są możliwe poprawki przy śrubach wykonujących za dużo lub za mało obrotów. Podana jest ponadto analiza wpływu uszkodzeń skrzydeł na sprawność i ilość obrotów śruby.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

27* 679.5:629.125.5 IM

Nowe sztuczne tworzywa w budown. okrętowym. „Neue Kunststoffe im Boots — u. Schiffbau“. Schiffbautechn. Berlin, mies., Nr 10, paźdz. 53, s. 310; A 4, 0,75 str., 1 tabl.,

2 poz. bibl. — Elastyczne materiały piankowe na obicia, poduszki, maty itd. z poliuretanu, $\gamma = 0,5$, dobre właściwości, łatwa obrabialność. Szytywne materiały piankowe z tego samego, jako izolacje i materiał na sprzęt ratunkowy (tratwy, pasy itd.). Szalupy i łodzie z tego materiału oraz z termoplastycznego tłoczywa warstwowego związanego żywicą feudową. Właściwości mechaniczne. Konstrukcja matryc. Technologia szalup.

BUDOWNICTWO MORSKIE I PORTOWE

Hydrologia, Meteorologia, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

28* 629.12-23 IM

Nowoczesne przekładnie okrętowe. „Moderne Schiffge triebe“. Schiff u. Hafen. Hamburg, mies., t. 6, Nr 4, kw. 54, s. 249; A 4, 1,5 str., 7 fot. — Rozwój przekładni zębatych w ostatnich latach w kierunku zwiększenia sprawności, mocy przenoszenia, niezawodności oraz zmniejszenia kosztów i skrócenia czasu wytwarzania. Charakterystyki niektórych przekładni dla mocy 10.000 KM i redukcji 1:47,7. Dobór materiałów, hałaśliwość, zwiększone obroty przekładni typu AGS2 $\times$ 715 F-my John Rask w Augsburgu (N. Zach.) nadającej się specjalnie na statki rzeczne.

29* 629.125.5-871 IM

Ręczne urządzenia napędowe łodzi ratunkowej. „Lifoboat hand-propelling gear“. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., Nr spec., 1954, s. 76; A 4, 0,5 str., 2 rys. — Łódź ratunkowa o długości 7,3 m posiada urządzenia napędowe składające się z dwóch korb, umieszczonych pod ławkami wzdłuż osi symetrii. Korby spoczywają w łożyskach i są wprawiane w ruch przez 10 ludzi, siedzących po 5-ciu z każdej burty. Trójpasowe koło przenosi napęd na wał śrubowy. Napęd umożliwia rozwijanie szybkości 3,7 węzła, przy pełnym obciążeniu łodzi. Urządzenie tego typu jest stosunkowo tanie i ma proste rozwiązanie konstrukcyjne.

30* 629.128.72 IM

Nowy dok pływający Götaverken. „New Götaverken floating dock“. Shipp. World, London, tyg., t. 131, Nr 3198, październ. 54, s. 405; A 4, 1 str., 2 fot. — Dok zbudował w r. 1954 dla szwedzkiej stoczni Götaverken belgijska f-ma Jos. Boel and Sons. Udźwig 28.000 t. Zdolność cokołowania zbiornikowców do 45.000 t.dw. Lc = 234 m, Bmax = 40,6 m, Bwew. = 30,5 m, Tmax = 16,2 m. Na kadłub składają się dwie sekcje boczne i 10 pontonów spawanych i ześrubowanych (możliwość wymiany i remontu). Wyposażenie: dwa żurawie o udźwigu po 12 t., 20 pomp sterowanych z mostku manewrowego o wydajności 1100 m³/godz. każda, sprawność łączna 6 m³/sek. Tablica wskaźników napełniania, przechyłu itp. Sygnały maksymalnego zanurzenia zastępują pokład ochronny.

31* 629.12.06:628.84 IM

System klimatyzacyjny „Hi-Press“. „The „Hi-Press“ system“. Shipp. World, London, tyg., t. 131, Nr 3197, październ. 54, s. 388; A 4, 2 str., 1 fot., 1 wyk. — Ogniotrwała drobnorurkowa sieć klimatyzacyjna dla statku, stosowana przez armatorów skandynawskich i kontynentalnych. Składa się z urządzenia głównego, w którym powietrze podlega klimatyzacji i w którym znajduje się wentylator; z rur przez które świeże powietrze dochodzi do pomieszczeń, które mają być klimatyzowane; oraz z szafek zainstalowanych w różnych pomieszczeniach, do których tłoczne jest świeże powietrze.

32* 629.12.011.552.1 IM

Barthel E.: Wysokość mostka kapitańskiego przy projektowaniu statku. „Die Höhe der Kommandobrücke im Schiffsentwurf“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 23, czerw. 54, s. 1055; A 4, 2 str., 5 rys. — Kryteria dla ustalenia najkorzystniejszej wysokości sterówki. Wymiar „W“ tzn. odległość punktu przecięcia linii łączącej dziób statku i oko obserwatora na mostku z powierzchnią wody. Geometryczne zależności pomiędzy tym wymiarem „W“ a wysokością mostku. Wyniki badań 19 statków pasażerskich, 50 towarowych i zbiornikowców oraz 15 jednostek rybackich, zbudowanych w ostatnich latach.

33* 627.514.002.5 IM

Zygallow: Maszyny wiracyjne do zagęszczania gruntów. „Wibracjonnyje maszyny dla uplotnienia gruntu“. Mechaniz. Stroit., Moskwa, mies., Nr 10, październ. 54, s. 17; A 4, 4 str., 6 rys., 2 wyk., 1 tabl. — W ZSRR przeprowadzono próby skonstruowania maszyny do zagęszczania gruntów nasypywanych warstwami przy większych budowach hydrotechnicznych. Skonstruowano typ maszyny DM-15 przedstawiającej otwartą skrzynię metalową w formie koryta, na dnie którego ustawiono 2 wibratory przekazujące drgania bez pośrednictwa łożysk. Zasada okazała się słuszna i zaleca się jej stosowanie przy przekazywaniu drgań o większej sile.

34 626.15 IM

Łomize B. M.: Znaleźnienie niebezpiecznej powierzchni poślizgu przy obliczaniu stateczności skarp. „Nachożdienje opasnoj powierchnosti skorzenja pri rasczotie ustojczivosti otkosow“. Gidrotechn. Stroit. Moskwa, mies., Nr 2, luty 54, s. 32; A 4, 5 str., 2 rys., 3 wyk. — Obliczenie stateczności skarp na ześlizg wzdłuż cylindrycznej powierzchni stosuje się bardzo często, jednak dotychczas nie znaleziono najbardziej niebezpiecznych powierzchni poślizgu. Analityczna metoda Falleniusa daje rozwiązanie tylko dla gruntów nie posiadających tarcia. W gruntach zwięzłych Fallenius stosuje metodę próbnych obliczeń dla różnych płaszczyzn poślizgu. Autor wyprowadza wzór dla gruntów sypkich, zwięzłych i daje przykład liczbowy.

35* 624.431.4:627.22 IM

Tier-Stepanjan G. I.: Nomogram dla analizy uziarnienia gruntów. „Nomogramma dla granulometricheskowo analiza gruntow“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., t. 23, Nr 1, styc. 54, s. 48; A 4, 2 str., 1 wyk., 1 poz. bibl. — Krytyka nomogramu Casagrande dla określania wielkości hydraulicznej cząstki gruntu. Podano uzasadnienie własnego nomogramu autora oraz wykresu.

Morskie Budownictwo Hydrotechniczne i Drogi Wodne

36* 627.341.3 IM

Smee A. R.: Urządzenia odbojowe nabrzeży i pirsów. Zastosowanie gumy w różnych typach urządzeń. „Pier and dockside fenders. Application of rubber in various types“. Dock. a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 406, sier. 54, s. 109; A 4, 2 str., 2 fot., 1 rys., 1 poz. bibl. — Rozpatrzenie niebezpieczeństwa zderzenia się statku z budowlą hydrotechniczną w zależności od wielkości obiektu; uwytykanie obustronnego niebezpieczeństwa w wypadku statków oceanicznych. Podane decydujące parametry — ciężar i szybkość dobijania i rozwoju urządzeń grawitacyjnych. Przykłady zastosowania urządzeń odbojowych nowoczesnej konstrukcji z zastosowaniem pochłaniaczy energii (gumowych). Rozpatrzenie zachowania się urządzeń odbojowych, przy których zastosowano gumę.

37* 627.341.3 IM

Risselada T.: Dalby w porcie Amsterdam. Budowa typów elastycznych i sztywnych. „Dolphins at the port of Amsterdam. Installation of flexible and rigid types“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 404, czerw. 54, s. 53; A 4, 3,5 str., 1 fot., 1 rys., 1 wyk. — Opis konstrukcji i zasad projektowania dalb przeznaczonych do przejmowania i pochłaniania dużych ilości energii dobijających statków o wyporności do 60 tys. ton. Ogólny opis konstrukcji, sposoby określenia optymalnego typu dalby, doboru materiału, kształtu elementów wbijanych. Analiza kosztu. Obliczenia wytrzymałościowe: na obciążenie statyczne i dynamiczne.

38* 691.32.627.33,324 IM

Kind W. W., Okorokow S. D.: Przyspieszenie twardnienia betonów z cementu portlandzkiego w warunkach robót zimowych. „Uskorienje twierdienia betona na szlakoportlandcementie w uslowiach zimnych rabot“. Gidrotechn. Stroit., Moskwa, mies., Nr 5, maj 54, s. 5; A 4,

4 str., 6 tabl. — W warunkach robót betonowych w okresie zimy, celem przyspieszenia trawdzenia betonu można dodawać CaCl_2 w ilościach od 2 do 5% wagi cementu do betonów wykonanych na cemencie żużlowym. W artykule zamieszczono szereg tabel określających domieszki CaCl_2 , czas trawdzenia oraz wytrzymałość betonu. Artykuł porusza sprawę rdzewienia zbrojenia przy stosowaniu tej domieszki.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie

39* 626.027:621.397.9:627.95 IM

Bathurst J. N.: **Telewizja podwodna. Zastosowanie do ratownictwa morskiego i napraw awarii statków i budowli morskich.** „Underwater television. Application to marine salvage operations and repairs of ships and structures“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 404, czerw. 54, s. 47; A 4, 5 str., 4 fot., 3 rys. — Zarys rozwoju telewizji podwodnej. Podstawowe zasady telewizji. Przewaga telewizji nad zdolnością widzenia oka ludzkiego. Widoczność w zmaconej wodzie. Sztuczne oświetlenie — warunki. Zalety telewizji w porównaniu z nurkowaniem. Możliwość transmitowania obrazów na ląd. Opis pierwszego urządzenia do badania okrętu „Affray“ i jego ratownictwo. Dokumentacja fotograficzna i kinowa. Dalsze doświadczenia nad sprzętem telewizyjnym. Urządzenie typu Marconi — Siebe Gorman. Różne sposoby użycia telewizji. Przewidywane zastosowania. Wnioski. Artykuł przedstawia dużą wartość jako synteza obecnego stanu telewizji podwodnej i możliwości jej dalszego rozwoju dla praktycznego zastosowania.

40* 627.74.004 IM

Cholin N. D.: **Podniesienie skuteczności hydromechanizacji (artykuł dyskusyjny).** „Powysit' effiektivnost' gidromechanizacji (w poriadkie obsuzhdenija)“ Mechaniz. Stroit., Moskwa, mies., t. 11, Nr 3, marz. 54, s. 3; A 4, 3,5 str., 1 rys., 1 wykr. — Rozpatrzenie postępu technicznego i skuteczności hydromechanizacji za okres 17 lat. Jako wskaźniki podaje się współczynnik wykorzystania czasu roboczego oraz jednostkowy wydatek wody na 1 m³ gruntu. Analiza pracy pompy gruntowej. Propozycja uzyskania skutecznej pracy pomp przez ustalenie jednostkowego wydatku wody na 2 lub 3 oraz zastosowanie zagęszczania na rurociągu tłoczonym. Podany schemat zagęszczania i urządzenia regulacji konsystencji. Artykuł stanowi przyczynek do opracowania systemu zagęszczaczy i metod eksploatacji.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

41* 627.32:633.1 IM

Gildie C.: **Pływające elewatory zbożowe.** „Płowuczyje zernopieriegrużateli“. Wodn. Ttransp., Moskwa, 3 X tyg., t. 23, Nr 47, kw. 54, s. 1; A 2, 0,25 str., 1 fot. — Przegląd kolejnych konstrukcji pływających elewatorów zbożowych w Związku Radzieckim. Wydajność urządzeń i wyposażenie, kierunki prac nad dalszym rozwojem i udoskonaleniem.

42* 656. 615. 073 + 621.86/87 (43) IM

Wollin G.: **Urządzenia portowe w Bremerhaven na początku 1954 r.** „Die Hafenanlagen in Bremerhaven zu Beginn des Jahres 1954“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 21/22, maj 54, s. 950; A 4, 5,5 str., 5 fot., 6 rys., 4 tabl. — Wyposażenie portu handlowego, pasażerskiego i rybackiego Bremerhaven w urządzenia przeładunkowe i magazynowe. Jeden dźwąg drobnicowy na 31 m długości magazynów nabrzeżnych. Projektowane zwiększenie ilości dźwigów do ilości, która da stcsunek: 1 dźwig na 18 — 25 m długości magazynów. Zastosowanie urządzeń specjalnych do przeładunku towarów sypkich w magazynach.

43* 627.2:614.84 IM

Cornick H. F.: **Zabezpieczenie i zwalczanie pożarów w portach. Przegląd brytyjskich badań.** „Fire prevention and fire fighting in ports. A review of British research“. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 34, Nr 406, sierp. 54, s. 111; A 4, 4,5 str., 3 fot., 7 poz. bibl. — Synteza dotycząca zabezpieczania przeciwpożarowego oraz zwalczania pożarów w portach zarówno na statkach jak i na lądzie. Omówienie zadań Komitetu Straży Pożar-

nych. Rozpatrzenie przyczyn pożarów, środków zabezpieczających, norm wytrzymałości przeciwpożarowej konstrukcji i materiałów. Zagadnienie projektowania, automatyczne urządzenia przeciwpożarowe — sprinklery, urządzenia alarmowe. Inne urządzenia przeciwpożarowe.

44* 656.61.073.22:629.12.011.84 IM

Zagadnienie sztauowania ładunków na statku. „Fragen über die Stauung von Gütern an Bord“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 46/48, list. 54, s. 2153, A 4, 5,5 str. — Wyniki ankiety, przeprowadzonej przez redakcję pisma, obejmującej m. in. następujące zagadnienia: rodzaj zamknięcia luk, wielkość luk, osprzęt przeładunkowy statku, zastosowanie dźwigów pokładowych, napęd wind pokładowych, niektóre zagadnienia konstrukcji wind, widoczność windziarza, bomby do ładunków ciężkich, zastosowanie palet i pojemników, oświetlenie pokładu i ładowni, bezpieczne opakowanie ładunku, sposoby sztauowania, przyspieszenie przeładunku.

45* 656.615:621.3 IM

Neumann H. dr.: **Elektrotechnika w porcie morskim.** „Elektrotechnik im Seehafen“. Hansa, Hamburg, tyg., 6. 91, Nr 46/48, list. 54, s. 2123, A 4, 7,5 str., 12 fot., 1 poz. bibl. — Współczesne zagadnienia elektrotechniki w portach morskich przedstawione na przykładzie portu hamburskiego. Zużycie energii elektrycznej w portach. Wybór rodzaju prądu dla urządzeń przeładunkowych. System zaopatrzenia energetycznego w portach. Nowe problemy elektrotechniki portowej w związku z coraz szerszym stosowaniem sprzętu zmechanizowanego (ładowanie akumulatorów itp.). Nowe systemy oświetlenia nabrzeży i magazynów portowych. Zastosowanie energii elektrycznej w portach do celów specjalnych (ogrzewanie magazynów, uruchamianie śluz, pomp i mostów ruchomych, centrala telefoniczna, dalekopisy, radar itp.).

46* 656.615:725.353 (43) IM

Tiede F.: **Hangar przeładunkowy portu hamburskiego jako zadanie architektoniczne.** „Der Kaischuppen des Hamburger Hafens als Architekturaufgabe“. Hansa Hamburg, tyg., t. 91, Nr 34/35, sierp. 54, s. 1553, A 4, 5 str., 18 fot. — Charakterystyka typowych hamburskich hangarów przeładunkowych: długość 260 — 300 m (= długości 2-ch statków), szerokość 20 — 50 m, wysokość w świetle 6,5 m, powierzchnia 12000 — 20000 m², szeroka rampa odwodna na wysokości 1,1 m nad płaszczyzną nabrzeża, wąska rampa odlądowa. Zadania architektoniczne przy projektowaniu i budowie hangarów ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania budynku administracyjnego (szczyt hangaru).

47* 629.12.071:627.23 IM

Walther F. dr.: **Rozwój wymiarów statków w porównaniu z możliwościami portów morskich i dojść do nich.** „Die Entwicklung der Schiffsabmessungen im Vergleich zu den Möglichkeiten der Seehäfen und ihrer Zufahrten“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 46/48, list 54, s. 2119, A 4, 4,5 str., 3 wykr., 7 poz. bibl. — Rozwój pojemności brutto światowej floty handlowej i wielkości statku w latach 1879 — 1953. Przeważający udział w ruchu oceanicznym statków o pojemności 8000 — 10000 BRT o zanurzeniu 8 — 9 m. Współzależność między nośnością, pojemnością i wymiarami statków. Szczególny wzrost nośności i zanurzenia zbiornikowców i rudowców specjalnych (przewidywany wkrótce do 60000 tów i 12 m). Konieczność uwzględnienia wzrastających wymiarów statków w perspektywicznych planach rozbudowy portów.

48 656.6.073.23:621.861.87 IM

Kozmin P. S. dr.: **Klasyfikacja maszyn i urządzeń dźwigowo - transportowych.** „Klasyfikacija podjomno - transportnych maszin i ustrojstw“. Trudy Leningrad. Inst. Inż. Wodn. Transp., Moskwa — Leningrad, niereg., t. 13, 1946, s. 7, B 5, 16 str. — Zasady klasyfikacji urządzeń przeładunkowych: rodzaj i ilość ruchów roboczych urządzenia nośnego oraz kierunek ruchu ładunku. Podział wszystkich urządzeń przeładunkowych na 10 grup w zależności od rodzaju ruchów urządzenia nośnego. Szczegółowa klasyfikacja urządzeń przeładunkowych w obrębie poszczególnych grup. Próba ujednolicenia terminologii urządzeń przeładunkowych.

- 49* 656.61:658.512 IM
Moroz E., Panus Ju.: **Plan techniczny floty morskiej.** „Tiechniczeskij plan morskowo flota“. Wodn. Transp., Moskwa, 3 X tyg., t. 23, Nr 23, luty 54, s. 3; A 2, 0,2 str. — Niedogodności powstające wskutek planowania pracy w tonach i tonomilach na wyjściu i ocenianiu pracy floty w tonach i tonomilach na wejściu. Konieczność jednolitego ujmowania wskaźników oraz konieczność ustalania jednolitego planu technicznego, obejmującego całość pracy floty we wszystkich wskaźnikach według zasad harmonogramu.
- 50 656.61/62:658.15 IM
Oganow N. K.: **O rozrachunku gospodarczym na statku floty morskiej i rzecznej.** „O choziajstwiennom rasczotie na sudach morskowo i riecznowo flota“. Wopr. Ekon. i Techn. na Wodn. Transp., Moskwa, wyd. niereg., t. 4, 1954, s. 14; A 5, 14 str., 1 tabl. — Wady w metodologii stosowanego w ZSRR rozrachunku gospodarczego statku morskiego, opartego na planowaniu i analizie kosztów rejsu (brak powiązania z planem rocznym, fałszywy obraz pracy statku) oraz rozrachunku gospodarczego statku rzecznej (brak kontroli wszystkich pozycji kosztów). Krytyka systemu premiowego załóg statków (słabe bodźce materialne do obniżenia kosztów własnych, brak bodźców do podnoszenia dochodowości statków).
- 51 656.62:658.51 (47) IM
Ślucki S. S.: **Plan przedsięwzięć organizacyjno-technicznych statku.** „Plan organizacijno - tiechniczeskich mieroprijatij sudowej komandy“. Wopr. Ekon. i Techn. na Wodn. Transp., Moskwa, t. 2, 1954, s. 31; A 5, 12 str., 2 rys., 4 tabl. — Zastosowanie planów przedsięwzięć organizacyjno - technicznych w radzieckiej żegludze śródlądowej. Analiza efektywności poszczególnych przedsięwzięć zastosowanych przez załogi statków. Analiza kształtowania się kosztów własnych w zależności od stopnia realizacji planu przedsięwzięć organizacyjno-technicznych.
- 52* 656.6.073.235 IM
Sawczenko A.: **O pakietowym sposobie przewozu ładunków.** „O pakietnom sposobie pierierabotki gruzow“. Wodn. Transp., Moskwa, 3 X tyg., t. 23, Nr 32, marz. 54, s. 3; A 2, 0,2 str. — Dotychczasowe wyniki przewozów pakietowych. Rodzaje ładunków przewożonych tym sposobem. Dalsze możliwości obniżania kosztów własnych przez objęcie nowych ładunków. Trudności i sposoby ich pokonania.
- 53* 656.6:658.15 IM
Borisow B. Jefimow I.: **Drogi obniżenia kosztów własnych przewozu.** „Puti sniżenja siebiestoičnosti pieriewozok“. Wodn. Transp., Moskwa, 3 X tyg., t. 23, Nr 5, stycz. 54, s. 3; A 2, 0,2 str., 1 tabl. — Doświadczenia w stosowaniu rozrachunku gospodarczego statku. Analiza rozrachunku za rejs s/s Turajda. Wnioski dla udoskonalenia i rozszerzenia rozrachunku gospodarczego na statkach.
- 54* 687.1 IM
Zmniejszona wydajność tonażu światowego. **Obroty ładunkowe. Ocena stanu obecnego.** „World shipping's reduced efficiency. Cargomovements. Estimativ the present position“. Fairplay, London, tyg., t. 183, Nr 3723, wrześ. 54, s. 796; A 4, 0,5 str. — Analiza stopnia wykorzystania zdolności przewozowej światowej floty morskiej w latach 1929, 1937, 1950, 1954. W porównaniu z r. 1937 wykorzystanie statków do przewozu ładunków suchych zmalało w 1950 do 78%, w 1954 do 70%.
- 55* 387:662.68 IM
Maack H.: **Ropa w gospodarce morskiej.** „Der Faktor Öl in der Seewirtschaft“. Hansa, Hamburg, tyg., t. 91, Nr 41/42, paźdz. 54, s. 1815, A 4, 4 str., 3 tabl. — Główne ośrodki produkcji i konsumpcji ropy naftowej. Morskie szlaki przewozowe ropy. Wzrastający rozwój żeglugi zbiornikowej. Problem motoryzacji floty światowej.
- 56* 656.615:656.2 IM
Krausa G. dr: **Eksplotacja dużej kolei portowej.** „Der Betrieb einer grossen Hafenbahn“. Hansa, Mamburg, tyg., t. 91, Nr 46/48, list. 54, s. 2131, A 4, 8 str., 2 rys., 12 wyk., 2 tab., 3 poz. bibl. — Analiza podstawowych zagadnień kolejowo - portowych na przykładzie portu hamburskiego. Wyposażenie kolejowe portu hamburskiego. Rys historyczny form eksploatacji kolei portowej. Specyfikacja obrotów portowych Hamburga: 1953 — 16,5 mil. t przeładunku = 75% obrotów z 1936 r., szczególnie nasilenie jesienią, drobnica = 39% całości obrotów, nasilenia miesięczne i dzienne. Obsługa nabrzeży przez kolej. Specyfika poszczególnych stacji portowych.
- 57* 656.615.073.23:658.542 IM
Leonidow M.: **Konieczny jest nowy miernik.** „Nužen nowyj izmierzitel“. Wodn. Transp., Moskwa, 3 X tyg., t. 23, Nr 19, luty 54, s. 3; A 2, 0,25 str., 1 tabl. — Niewłaściwa ocena pracy portów, wynikająca z uwzględnienia jedynie rozmiaru przeładunku w tonach. Konieczność uwzględnienia różnic w pracochłonności ładunków masowych i drobnicy. Propozycja wprowadzenia ton umownych zróżnicowanych dla głównych grup ładunków.
- 58* 656.615.073.23:658.516.2/3 IM
Iwanow Ju.: **Normy kompleksowe.** „Kompleksnyje normy“. Wodn. Transp., Moskwa, 3 X tyg., t. 23, Nr 29, marz. 54, s. 3; A 2, 0,2 str. — Prace nad wprowadzeniem norm kompleksowych, obejmujących zarówno czynności brygady przeładunkowej, jak i obsługi mechanizmów przeładunkowych. Korzyści z wprowadzenia norm kompleksowych w Leningradzie. Trudności w stosowaniu norm kompleksowych i sposoby ich przezwyciężenia.
- 59 656.615:656.625 IM
Lachnicki W. E.: **Metodyka określania zdolności przepustowej portu i kierunków jej zwiększenia.** „Mietodika opriedielenja propuskoj sposobnosti porta i putiej jejo uwieliczenia“. Trudy Lening. Inst. Inż. Wodn. Transp., Moskwa — Leningrad, niereg., t. 21, 1954, s. 3; B 5, 18 str., 4 rys. — Kompleksowy charakter zdolności przepustowej portu. Metodyka ustalania zdolności przepustowej portu i analizy możliwości jej zwiększenia. Obszerny przykład obejmujący rejon przeładunku rudy, drewna i drobnicy.
- 60 656.615:656.625.073.23:627.47 IM
Kołomojcew W. P.: **Ujednolicona metodyka kalkulacji kosztów własnych prac przeładunkowych w portach.** „Jedinaja mietodika kalkulacji siebiestoičnosti pogruzoczno - razgruzocznych rabot w portach“. Wopr. Ekon. i Techn. na Wodn. Transp., Moskwa, niereg., t. 4. 1954, s. 3; A 5, 11 str. — Zasady właściwej kalkulacji kosztów własnych w portach. Kalkulacja wstępna i wynikowa. Znaczenie właściwej klasyfikacji ładunków dla kalkulacji kosztów własnych prac przeładunkowych. Udział kosztów przeładunku w ogólnych kosztach portu. Koszty bezpośrednie i pośrednie. Metodyka rozliczania kosztów pośrednich (narzuty). Rozliczenie kosztów własnych w poszczególnych okresach planowych. Konieczność ujednolicenia kalkulacji kosztów własnych w obrotach morskich i śródlądowych.

Niniejszy przegląd dokumentacyjny zawiera jedynie, częściej 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.