

PRZEGLĄD DOKUMENTACYJNY

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

Rok VI

Gdańsk - Kwiecień 1955 r.

Nr 4

Gwiazdka 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

82* 629.12.004.67 IM
Buriakow B.: **Nierozstrzygnięte zagadnienia technicznej eksploatacji floty.** „Nierieszennoje woprosy tiechniceskoj ekspluatacji flota”. Wodn. Transp., 2 X tyg., t. 23, Nr 11, stycz. 55, s. 3; A 2, 1/3 str. — Terminy i zakres profilaktycznych remontów statków. Sposób przeprowadzenia. Zagadnienie przedłużania okresu pracy statków między remontami. Znaczenie racjonalnej gospodarki częściami zamiennymi.

83* 629.123.3.31 IM
Powojenne liniowce pasażerskie. „Post-war passenger liners”. Fairplay, tyg., t. 184, Nr 3738, stycz. 55, s. 90; A 4, 2 str. — Zestawienie porównawcze statków pasażerskich budowanych w ciągu ostatnich lat, uwzględniające koszty, wymiary, szybkość, niektóre elementy armatury statków. Szereg danych statystycznych obrazujących kształtowania się wspomnianych elementów na głównych typach statków pasażerskich budowanych w okresie po II-ej wojnie światowej.

84* 629.124-83-84 IM
Statek dwuskrubowy o napędzie diesel-elektrycznym „General San Martin”. Statek badawczy, przewoźowy i lodolamacz dla Argentyny. „The twin-screw diesel-electric ship „General San Martin”. An ice-breaking research and supply vessel for the Argentine”. Shipbuilder, t. 62, Nr 650, luty 55, s. 108, A 4; 2 str., 3 fot., 1 tabl. — Statek 2-skrubowy o napędzie diesel-elekt. 73,30 X 18,60 X 6,50 m, 3640 BRT, zbudowany w stoczni Scebeck Werk, Bremenhaven dla celów zaopatrzeniowych i prowadzenia badań na wodach Antarktydy. Kadłub wzmocniony i przystosowany do łamania lodu, izolowany od wewnątrz. Poszycie całkowicie spawane, Laboratoria meteorologiczne i oceanograficzne. Dwie instalacje radarowe, żyrokompas, echosonda i in. Łodzie motorowe i lichtugi dla prac badawczych wyposażone w radiotelefon i echosondy. Napęd każdej śruby motorem elektrycznym AEG na prąd stały. Główne zespoły prądotwórcze MAN (2 diesle 4 suwowe z prądnicą). Instalacja kotłowa dla ogrzewania pomieszczeń i zbiorników.

85* 629.124.72 IM
Trawler motorowy dla armatorów z Grimsby. „Motor trawler for Grimsby owners”. Shipbuild. Shipp. Rec., tyg., t. 85, Nr 2, stycz. 55, s. 45, A 4; 2 str., 2 fot., 2 rys. — Próby odbiorcze trawlera średniego i bliskiego zasięgu, typu obrotowego pomocą państwową, „Olivean”. Dane główne: L rej = 36 m, B = 7,65 m, H = 3,65 m. Załoga 15 osób umieszczona na śródokręciu i rufie na pokładzie szanrowym i poniżej. Ładownie izolowane pojemn. 72 m³, zbiorniki na 18 t wody słodkiej. Ogrzewanie wodne, kocioł umieszczony na pokładzie głównym na rufie, opalany węglem. Wyposażenie nawigacyjne obejmuje: radar, decca, echosondę, radio-goniometr, radiotelefon i telegraf. Urządzenia ratunkowe — łódź i dwie tratwy RFD. Napęd silnikiem Polar 750 Km 300 obr./min. Szybkość 11,1 węzła przy mocy 615 KM. Napęd windy trawlowej elektryczny generatorem 121 kW. Zapas paliwa 30 ton, zasięg 10 — 11 dni.

86* 629.129.2 IM
Niemieckie krażowniki ratownicze. „German lifesaving „cruisers”. Shipbuild. Shipp. Rec., tyg., t. 85, Nr 2, stycz. 55, s. 41; A 4, 3 str., 5 fot., 1 rys. — Prototyp serii małych i średnich statków ratowniczych przeznaczonych do ratownictwa rozbitków na wybrzeżach Niemiec Zach. Szczegóły budowy: kadłub stalowy ze zbiornikami powietrznymi w dnie i burtach, podzielony na 7 przedziałów wodoszczelnych. Pokład zwyżony o dużej wypukłości dla spływu wody. Nadbudówka sterowa stożkowa przypominająca kiosk okrętu podwodnego. Wymiary główne: Lc = 17,5 m, B = 4,2 m, T = 1,4 m. Napęd dwuskrubowy 2 silnikami Deutz 8 cyl. układ V po 120 KM 1800 obr. Szybkość 11 w. Pomieszczenie załogowe i dla ratowanych (do 200 osób). Wyposażenie w małą motorówkę o wym. 5 X 2 m umieszczoną we wnęce na pokładzie rufowym, napędzaną 2 silnikami wodoszczelnymi Volkswagen, szybkość 15 w. Mała stateczność początkowa statku ratowniczego, ale duży zasięg i praktyczna niewyrywalność. Opis projektowanej jednostki większej „Helgoland” o wymiarach Lc = 22,5 m, B = 5,45 m, T = 1,45 m. Napęd 3-śrubowy, środkowa śruba o nastawnym skoku, moc napędu 1600 KM 1000 KM na wale środkowym 12 cyl. Mercedes Benz-Diesel i 2 X 300 KM układ V, szybkość 20 w.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

87* 620.197.6:629.12 IM
Nierdzewny podkład malarski. „Rust-proof primer”. Mar. News, N. Y., t. 41, Nr 6, grudz. 54, s. 81; A 4, 0,1 str. — Efektywne właściwości nierdzewne preparatu „Champion Rust Proof Primer” są wynikiem reakcji chemicznej, która zachodzi przy zastosowaniu tego produktu na rdzewiejącej powierzchni. Według danych wytwórcy powyższe chemiczne działanie polega na współdziałaniu podkładu malarskiego z cząsteczkami rdzy w utworzeniu pigmentu, który w wyniku powoduje zatrzymanie dalszego tworzenia się rdzy i posiada wyjątkową zdolność krycia.

88* 621.2:629.12 IM
Michajłow M.: **Silnik wodnoodrzutowy nowego typu.** „Wodnomietnyj dwizitiel nowowo tipa”. Wodn. Transp., 2 X tyg., t. 23, Nr 11, stycz. 55, s. 3; A 2, 0,2 str., 1 fot. — W Kijowie skonstruowano nowy silnik wodno-strumieniowy do napędu statków o mocy 150 KM. Statek o tym napędzie będzie posiadał dwa takie silniki odrzucające wodą dwoma strumieniami. Badania modelowe w skali 1:25 wykazały, że napęd ten pozwoli uzyskać o 15% większe szybkości i uciążliwie statku niż statki innych konstrukcji o podobnym napędzie.

89* 629.12.004.67:389.6 IM
Kuzniecowa W.: **O przemysłowe metody remontu floty.** „Za industriamnye metody remonta flota”. Wodn. Transp., 2 X tyg., t. 23, Nr 9, stycz. 55, s. 3; A 2, 1/4 str. — Typizacja urządzeń okrętowych i głównych silników napędowych jako ważny czynnik w ustalaniu cykli remontowych statków. Paszportyzacja floty w skali państwowej podstawą do ustalenia potrzeb w produkcji urządzeń okrętowych. Remont urządzeń okrętowych metoda wymiany zużytego mechanizmu — uprzednio wyremontowanym.

Doświadczenia ze stabilizatorami. „Experiences with stabilizers“. Shipbuild. Ship. Rec., tyg., t. 85, Nr 2, stycz. 55, s. 40; A 4, 1 str. — Omówienie uszkodzeń stabilizatorów Denny-Brown. Wady konstrukcyjne i wykonawstwa spowodowały kilka pęknięć płetw stabilizujących (przeważnie na większych statkach).

Czuba Z.: **Traktor wodny.** Gosp. Wodna, mies., Nr 1, stycz. 55, s. 27; A 4, 3,5 str., 5 rys. — Próba szkicowego rozwiązania „traktora wodnego“ (holownika) o małej mocy, przeznaczonego do krótkodystansowych transportów na obszarach wykonywania robót wodnych. Statek o wym. $11 \times 3,14 \times 0,60$ m i wyporności 11,90 t posiada napęd od silnika spalinowego wysokoprężnego 88 KMe zapewniającego wg obliczeń autora uciąg 770 kg. Śruba napędowa z dyszą Korta umieszczoną w półtunelu rufy. Rysunki linii teoretycznych i plan ogólny.

Potyrała A.: **Nowoczesne tendencje w konstrukcji i budowie łodołamaczy rzecznych.** Gosp. Wodna, mies., Nr 1, stycz. 55, s. 21; A 4, 6,5 str., 2 fot., 6 rys., 1 tabl., 16 poz. bibl. — Bogaty i wnikliwy artykuł omawiający: 1) podstawowe założenia projektowe dla łodołamaczy rzecznych dot. m. in. energii ruchu, szybkości, manewrowania, zwrotności, odporności na działanie sił zewnętrznych napędu, śruby; 2) tendencje konstrukcyjne w zakresie kształtu kadłuba, zagadnienie tuneli śrubowych i dysz; 3) wiązania kadłuba pod względem rodzaju, celowości i wytrzymałości. Wnioski końcowe podają kierunki rozwojowe dla nowych projektów łodołamaczy rzecznych

Różne

Budownictwo maszyn okrętowych w 1954 r. „Marine Engineering in 1954“. Shipp. World, tyg., t. 132, Nr 3211, stycz. 55, s. 75; A 4, 2,5 str., 2 fot., 2 rys., 2 tab. — Rozwój ogólny i nowe siłownie okrętowe. W siłowni dużej mocy (42500 BHP) wyposażono następujące statki: pas. „Orsowa“ 28790 BRT, dwuśrubowiec; „Nester“, „Neleus“ i „Ulysses“; niszczyciel marynarki wojennej St. Zjedn. „Timmerman“. moc napędu 60000 BHP. Krótka charakterystyka turbin parowych. Siłownia spalinowa dwuśrubowego zbiornikowca „Octavian“ o mocy 11000 BHP. Silniki Döxford. Siłownia całkowicie zelektryfikowana. Nowy silnik Sulzera RS76, przewidziany do bezpośredniego połączenia z wałem śrubowym. Nowy silnik Döxford z przesłoną pod blokiem cylindrowym, zapobiegającą przedostawaniu się wody chłodzącej z płaszczy silników do łożysk wału korbowego. Napęd turbo-spalinowy, z cylindrami o swobodnych tłokach zainstalowany na 2-ch statkach handlowych. Pierwszy o mocy 1200 HP i 2-gi 1800 HP.

Normy projektowania technologicznego poszczególnych działów stoczni remontowych. Morskie Budownictwo Portowe. „Morskoje Portowoje Stroitelstwo“. Moskwa Leningrad, 1952, Morsk. Transp., s. 45; D, A 5, 32 str., 4 rys., 39 tabl. — Norma do projektowania poszczególnych działów stoczni remontowych zawiera normatywy dla następujących działów: 1. odlewniczy, 2. mechaniczno-montażowy, 3. remontowo-mechaniczny, 4. narzędziowy, 5. kadłubowo-kotłowy, 6. instalacyjno-rurowy, 7. obróbki drewna, 8. malarnia.

„Alumicoat“. Nowy proces hamujący korozję. „Alumicoat“. New process stops corrosion“. Mar. News. N. Y. mies., t. 41, Nr 6, grudz. 54, s. 32; A 4, 2 str., 5 fot. — Nowy sposób nazywany „Alumicoat“ zabezpiecza stal i jej stopy przed korozją chemiczną oraz w wyższej temperaturze. W metodzie tej czysty glin i jego stopy wiążą się metalurgicznie z żelazem tworząc ochronną powłokę przeciw gazom przemysłowym oraz w środowisku korodującym zwłaszcza zawierającym związki siarkowe. Aluminium przeznaczone na głębokość od 0,015 do 0,02 cala pozostawia na powierzchni żelaza warstwę ochronną grub. od 0,005 do 0,01

cala. W skróceniu podana technologia zabiegu. Przemysłowe zastosowanie metody „Alumicoat“ jest b. szerokie (do wszelkiego rodzaju zbiorników, silników lotniczych i diesla, urządzeń rafinerii nafty i w budownictwie okrętowym).

Zmiany cen statków. „Fluctuations in shipping values“ Fairplay, tyg., t. 184, Nr 3738, stycz. 55, s. 31; A 4, 1 str. — Zestawienie kształtowania się kosztów produkcji i cen rynkowych standardowego typu statku-ochronno-pokładowca 9.500 ton w okresie od grudnia 1954 do końca 1954 r. Przedstawione dane wykazują w poszczególnych latach poważną rozbieżność pomiędzy kosztami produkcji, a ceną statku szczególnie w 1950 r. gdzie koszt przewyższał cenę rynkową o 100.000 £. W ostatnim okresie: grudzień 1954 zanotowano z kolei wzrost ceny w stosunku do kosztów o 25.000 £, na tonę DWT — £2 sh 15.

Budownictwo okrętowe w 1954 r. „Shipbuilding in 1954“. Fairplay, tyg., t. 184, Nr 3738, stycz. 55, s. 82; A 4, 2,5 str. — Zestawienie w wielkościach bezwzględnych ilości tonażu budowanego przez ważniejsze kapitalistyczne kraje żeglugowe w latach 1953 i 1954. Omówienie kształtowania się kosztów budowy statków w niektórych krajach ze szczególnym uwzględnieniem kosztów stali i pracy roboczej. Szczegółowe zestawienie układu płac roboczych na stocznich angielskich od 1947 do 1954 r. oraz innych kosztów związanych z budową i dostawą tonażu. Pobieżne omówienie niektórych statków zbudowanych na stocznich kapitalistycznych w 1954 r.

Śruby okrętowe „Nialite“ wykazują wyjątkowe właściwości. „Nialite“ propellers show exceptional qualities“. Mar. News, N. Y., mies., t. 41, Nr 6, grudz. 54, s. 81, A 4, 0,25 str. — Materiał „Nialite“ jest stopem miedzi, niklu, glinu i innych składników. Wykazuje dużą wytrzymałość na erozję a przy swej lekkości doskonale nadaje się na śruby okrętowe. Badania wykazały, że śruby z niego są o 20% lżejsze od śrub starego typu, co powoduje duże oszczędności w paliwie a szczytowa szybkość obrotów jest o 5% wyższa od szybkości śruby okrętowej starego typu. W wypadku uszkodzenia śruby wykonanej z Nialitu, naprawy można dokonać przez spawanie.

BUDOWNICTWO MORSKIE I PORTOWE

Hydrologia, Meteorologia, Geologia Morza i Mechanika Gruntów.

Nichols C.: **Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne.** „The International Hydrographic Bureau“. Transp. Comm. Rev., N. York, kwart., t. 6, Nr 4, paźdz. — grudz. 53, s. 9; A 4, 4,5 str. — Rozwój działalności Międzynarodowego Biura Hydrograficznego (IHB) w ostatnim trzydziestolecu: unifikacja map morskich, organizowanie wymiany informacji hydrograficznych itp. Stan organizacyjny IHB (pozostaje poza ONZ). Konferencje międzynarodowe organizowano przez IHB.

Morskie Budownictwo Hydrotechniczne i Drogi Wodne.

Szafir I. N.: **Badania uszkodzeń, jako jedna z metod dających podstawę do projektowania i budowy morskich budowli hydrotechnicznych.** Morskie Budownictwo Portowe. „Morskoje Portowoje Stroitelstwo“. Moskwa Leningrad, 1952, Morsk. Transp., s. 21; D, A 5, 14 str., 8 rys., 1 tabl. — Przedstawienie szeregu uszkodzeń budowli morskich spowodowanych ruchami sejsmicznymi ziemi, działaniami wojennymi, oraz działaniem fal. Badania wykazały, że tam gdzie głębokość podejścia do budowli H była większa od wysokości fali 2h trzykrotnie, oraz głębokość posadowienia budowli H₁ była większa od wysokości fali 2h dwukrotnie (H ≥ 3h i równocześnie H₁ ≥ 2h) uszkodzenia nie miały miejsca. Autor zaleca brać powyższe wyniki badań pod uwagę przy projektowaniu.

101 627.32/33:627.7(083.7) IM
Tymczasowe normy projektowania technologicznego morskich portów transportowych. Morskie Budownictwo Portowe. „Morskoje Portowoje Stroitelstwo“. Moskwa Leningrad, 1952, Morsk. Transp., s. 35; D, A 5, 10 str., 8 tabl. — Norma tymczasowa do projektowania nowych i rekonstrukcji istniejących morskich portów transportowych ograniczona przez wyłączenie portów rybackich, morskich portów północnych, portów-baz oraz basenów stoczniowych i budowli tymczasowych, zawiera normatywy dot.: 1. poziomów wód i głębokości basenów oraz kanałów, 2. nabrzeży, 3. magazynów. Norma może posłużyć jako podstawa do projektowania portów nowych, remontów w portach istniejących.

102 656.615:614.7 IM
Rocquemont Y.: Urządzenia okrętowe i lądowe zapobiegające zanieczyszczeniu wód morskich przez ropę. „Ship and shore installations to prevent the pollution of sea-water by oil“. Transp. Comm. Rev., N. York, kwart., t. 7, Nr 1, stycz.—marz. 54, s. 7; A 4, 7 str. — Charakterystyka techniczno-eksploatacyjnych możliwości zapobiegania zanieczyszczeniu wód morskich przez ropę przez zainstalowanie specjalnych urządzeń na statkach oraz na lądzie, jak również przez zastosowanie odpowiednich metod postępowania przy przeładunku itp.

Procesy Brzegowe i Ochrona Brzegów.

103* 627.223.6.001 IM
Dimitriew A. A. i in.: Przyczynę do zagadnienia odbicia długich fal od skarp brzegowych. „K woprosu ob obrażenii dlennykh voln ot bieriegovykh otkosov“. Izv. Akad. Nauk SSSR Ser. Geofiz., 2 mies., Nr 1, stycz.—luty 55, s. 61; B 5, 9 str., 1 rys., 5 wyk., 2 poz. bibl. — Rozwiązanie zagadnienia przechodzenia fali nad podwodną skarpią łączącą poziome części dna o różnej głębokości. Obliczenie współczynnika odbicia i przechodzenia fali. Wykonano szereg doświadczeń potwierdzających uzyskane wyniki teoretyczne.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie

104* 626.022.1:616-001.11 IM
Paczkowski A.: Ocena sprawności fizycznej robotników kesonowych. Ochr. Pracy, mies., t. 9, Nr 2, luty 55, s. 50; A 4, 1 str. — W oparciu o przyjęte określenie wydolności fizycznej przedstawione są wyniki kilkuletnich obserwacji i badań robotników kesonowych. Na podstawie tego materiału autor stawia tezę, że prace kesonowe prowadzone w odpowiednich warunkach mogą wywierać nawet wpływ korzystny na ustrój człowieka.

105* 627.7:621.879.24 IM
Frejlich G., Doroszenko E.: O nieprzerwaną pracę pogłębiarek. Za „biezostanowocznuju rabotu ziemsnnariadow“. Wodn. Transp., 3 × tyg., t. 24, Nr 16, luty 55, s. 3; A 2, 05 str., 3 rys. — Postępowe metody zastosowane przez załogę jednej z pogłębiarek pracujących na morzu Azowskim. Zakończenie pracy na dolnym odcinku bez przerwy na wyciąganie kotwic. Wykładanie kotwic rufowych. Skrócenie czasu postoju pogłębiarki w czasie przekładania kotwicy zasadniczej. Przekładanie kotwic rufowych. Uwalnianie zaciętych w dnie łańcuchów kotwicznych.

106 627.7 IM
Agaszin N. I.: Do zagadnienia dotyczącego sposobów określenia efektywności ekonomicznej pogłębiania kanałów morskich. Morskie Budownictwo Portowe. „Morskoje Portowoje stroitelstwo“. Moskwa Leningrad, 1952, Morsk. Transp., d. 3; D, A 5, 8 str., 1 wyk., 7 tabl. — Analiza zagadnienia dot. określania głębokości najbardziej ekonomicznych tak w odniesieniu do wykorzystania tonażu floty transportowej, jak też w odniesieniu do kosztów robót pogłębiarskich, oraz podanie niektórych zaleceń dla określania głębokości optymalnych, dla których koszt robót pogłębiarskich i straty na skutek niepełnego wykorzystania ładowności (tonażu) floty będą minimalne. Szereg tabel ekologicznie różnicę kosztów przy różnych głębokościach i różnym wykorzystaniu ładowności.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

107* 656.615.073.25:621.396.73 IM
„Walkie-talkie“ w londyńskim porcie naftowym. „Walkie-talkie at a London oil port“. Shipp.Shipp. Rec., tyg., t. 85, Nr 3, stycz. 55, s. 85; A 4, 1 str., 2 fot. — Opis praktycznego zastosowania przenośnego urządzenia radiowego nadawczo-odbiorczego (walkie-talkie — chodź — mówisz) przy pracach wyładunkowych na zbiornikowcu w londyńskim porcie naftowym. Wyliczenie oszczędności czasu i pracy przez stosowanie tego urządzenia.

108 656.61.073.235 IM
Poudot P.: Pojemnik — nowoczesny pomocniczy sprzęt transportowy. „A modern auxiliary transport appliance: the container“. Transp. Comm. Rev., N. York, kwart., t. 7, Nr 1, stycz.—marz. 54, s. 36; A 4, 4,5 str., 13 fot. — Pojemnik (kontener) jako pomocnicze urządzenie transportowe ułatwiające manipulacje ładunków. Zalety i wady zastosowania pojemników. Rozwój obrotów pojemnikowych w ostatnim dwudziestuleciu. Działalność Międzynarodowego Biura Pojemników (ICB) w zakresie popularyzacji obrotów pojemnikowych, inspirowania odpowiednich porozumień międzynarodowych itp. Perspektywiczne zadania w zakresie rozwoju przewozów pojemnikowych.

109* 656.615.073.23:636.085 IM
Clayton W.: Transport i paletyzacja paszy zwierzęcej. „Conveying and palletization of animal feeds“. Mechn. Handng, mies., t. 42, Nr 2, luty 55, s. 72; A 4, 2 str., 8 fot. — Technologia przeładunku i składowania paszy zwierzęcej, pakowanej w workach o ciężarze jednostkowym 50—60 kg. Przeładunek z fabryki za pomocą przenośników członowych. Składowanie na paletach, piętrownych za pomocą małych układarek.

110 656.61.073.235:389.6 IM
Hegner F.: Międzynarodowe zagadnienia paletyzacji z początkiem 1954 r. „Palletization and its international problems at the beginning of 1954“. Transp. Comm. Rev., N. York, kwart., t. 7, Nr 1, stycz.—marz. 54, s. 14; A 4, 22 str., 6 fot., 4 rys., 4 wyk., 2 poz. bibl. — Istota i znaczenie paletyzacji w transporcie wewnątrz krajowym i międzynarodowym. Efektywność zastosowania paletyzacji wewnątrz zakładowej i międzyzakładowej. Dotychczasowe doświadczenia w zakresie zastosowania paletyzacji w St. Zjedn., Szwecji, Szwajcarii, W. Brytanii oraz w kilku innych krajach europejskich. Standaryzacja palet jako najistotniejsze zagadnienie dalszego rozwoju paletyzacji w skali międzynarodowej. Dotychczasowe prace ISO w zakresie standaryzacji palet. Zastosowanie specjalnego sprzętu ładowniczego do przeładunku ładunków paletyzowanych w portach. Propozycje w kierunku usprawnienia paletyzacji: ostateczne ustalenie typów palet i ich wymiarów, właściwa polityka taryfowa, system wymiany palet.

111* 656.615.073.23:628.87:614.8 IM
Lachmajer R.: Zdalne sterowanie dźwigami. Ochr. Pracy, mies., t. 9, Nr 2, luty 55, s. 51; A 4, 0,3 str. — Trudności przy portowym przeładunku towarów drobnicowych i związane z tym niebezpieczeństwa dla robotników. Sprawozdanie z narady mającej na celu ustalenie nowych rozwiązań technicznych. Celowość zastosowania zdalnego sterowania przy pomocy sterownika zasilanego prądem o napięciu 24 V.

112* 656.615.073.23-492:621.87 IM
Potter D.: Przeładunek rudy importowanej. „Handling of imported ore“. Mech. Handng, mies., t. 42, Nr 2, luty 55, s. 85; A 4, 9 str., 15 fot., 1 rys., 1 tabl. — Mechanizacja przeładunku rudy w relacji wagon-plac w zakładach hutniczych przyjmujących ok. 100.000 t. rudy miesięcznie. Zastosowanie dźwigów mostowych oraz przenośników stałych wraz z ich charakterystyką techniczno-eksploatacyjną. System zdalnego sterowania.

113* 656.61.073.22:553.3 IM
Trymowanie rudy żelaznej na statku. „Ship trimming of iron ore“. Dock a. Harb. Auth., mies., t. 35, Nr 411, stycz. 55, s. 287; A 4, 0,5 str., 1 fot. — Charakterystyka nowego urządzenia do trymowania rudy: podgarniacz koszowy, przejezdny o wydajności 100 t/godz. Czas trwania cyklu: 15—20

sekund. Może być opuszczony do ładowni bez potrzeby zdejmowania chwytaka z dźwigu.

EKONOMIKA ŻEGLUGI

- 114* 382.145:629.12 IM
Rothon N.: **Niektóre rozważania na tematy żeglugowe.** „Some thoughts on shipping problems”. Fairplay, tyg. t. 184, Nr 3738, stycz. 55, s. 144; A 4, 1 str. — Artykuł krytyczny o polityce dyskryminacyjnej USA w stosunku do floty angielskiej; poza tym omówienie szeregu problemów z dziedziny budownictwa okrętowego, ratownictwa itd. Porusza sprawę lokalizacji maszyn okrętowych na statku, skuteczności stosowania tratw gumowych jako stałego wyposażenia ratowniczego statków morskich.

- 115* 382.145:656.61 IM
Denholm J.: **Reguła 50 — 50.** „The 50 — 50 Rule”. Fairplay, tyg., t. 184, Nr 3738, stycz., 55, s. 226; A 4, 1 str. — Krytyczny artykuł prezydenta Izby Żeglugowej Zjednoczonego Królestwa wobec stosowanej przez USA dyskryminacji tonażu nieamerykańskiego w myśl zasad 50 — 50. Szczegółowa definicja dyskryminacji flagi w ujęciu angielskim. Próba znalezienia wyjścia z sytuacji będącej wynikiem sprzeczności ustroju kapitalistycznego tych krajów i wzajemnych antagonizmów przez podział funkcji przewozowych dla poszczególnych flot w przyszłych działaniach napastniczych.

- 116* 662.68:629.123.56:31 IM
Bunkrowanie zagranicą. Przegląd rynku światowego. „Foreign bunkering. A world market review”. Fairplay, tyg., t. 184, Nr 3738, stycz. 55, s. III; A 4, 4 str. — Syntetyczna analiza światowej produkcji ropy naftowej w latach 1953 i 1954 z zaznaczeniem głównych jej producentów. Ocena stanu ilościowego floty zbiornikowej oraz tendencji jej wzrostu, omówienie sytuacji na rynku frachtowym oraz zestawienie kształtowania się cen bunkru w głównych punktach jego sprzedaży.

- 117* 629.12.004.67:382.145 IM
Dyskryminacja bandery przy remontach statków Stanów Zjednoczonych A. P. „Flag discrimination in repair of U. S. ships”. Shipb. Shipp. Rec., tyg., t. 85, Nr 3, stycz. 55, s. 75; A 4, 2/3 str. — Omówienie przepisów celnych Stanów Zjednoczonych Am. Półn. w myśl których armatorzy amerykańscy są opodatkowywani od sum wydatkowanych przez nich na remonty wykonywane poza Stanami Zjednoczonymi A. P. Podkreślenie, że jest to dalszy przykład dyskryminacji bandery stosowanej przez władze USA.

- 118 387.1:061.3 IM
Marx D.: **Konferencje Żeglugowe.** „Shipping conferences”. Transp. Comm. Rev., N. York, kwart., t. 6, Nr 4, październik-grudź. 53, s. 14; A 4, 10 str. — Istota i znaczenie konferencji żeglugowych w gospodarce kapitalistycznej. Rys historyczny rozwoju konferencji żeglugowych. Cechy charakterystyczne żeglugi liniowej, istotne dla systemu konferencyjnego. Mechanizm działania konferencji żeglugowych. Możliwości przyszłej organizacji żeglugowej ONZ (IMCO) w zakresie regulacji konkurencji. Efekty pracy konferencji żeglugowych.

EKONOMIKA PORTÓW

- 119* 627.35/:36+629.124 IM
Vickerman N.: **Porty i żegluga — dawniej i dziś.** „Ports and shipping — yesterday and today”. Dock a. Harb. Auth., mies., t. 35, Nr 411, stycz. 55, s. 277; A 4, 3 str. — Tendencje rozwojowe różnych typów pogłębiarek. Wielkości, moce holowników portowych. Doki suche i pływające, slipy. Modernizacja sprzętu nurkowego. Bezpieczeństwo nawigacji w rejonie portu — sygnalizacja świetlna i akustyczna, zastosowanie radionawigacji i radaru. Problemy związane z rozwojem miast wokół portów — komunikacja, zanieczyszczenie wód portowych, urządzenia sportowe. Możliwość radykalnych zmian rozwojowych w przyszłości.

- 120* 656.615.073.23:061.23 IM
Międzynarodowe Towarzystwo Współpracy Przeladunkowej w 1954. „I.C.H.C.A. in 1954”. Fairplay, tyg., t. 184, Nr 3738, stycz. 55, s. 238; A 4, 1,5 str. — Ogólne omówienie wyników Konferencji Neapolitańskiej, Londyńskiej i całego szeregu innych organizowanych przez Międzynarodowe Towarzystwo Współpracy Przeladunkowej (International Cargo Handling Co-ordination Association). Podkreślenie prac w zakresie „idealnego portu”, postępu technicznego, szkolenia itd.

- 121 656.615:373.6 IM
Rulten F.: **Szkoła pracy portowej.** „School for dock labour”. Transp. Comm. Rev., N. York, kwart., t. 7, Nr 2, kw.-czerw. 54, s. 9, A 4, 7 str., 6 fot. — Specyfika pracy przeładunkowej w portach morskich. Konieczność systematycznego podnoszenia kwalifikacji robotników portowych. Zadania szkolenia zawodowego w portach. Charakterystyka szkolenia zawodowego robotników portowych w Rotterdamie (pierwsze kursy i ich programy zorganizowane w 1953 r. stałej szkoły dla młodzieży, charakterystyka programów w poszczególnych fazach szkolenia).

PRAWO MORSKIE

- 122* 656.618:347.799.112 IM
Volynec F.: **Przewozy w małym kabotażu i zagadnienia prawa.** „Pieriewozki w małom kabotaże i woprosy prawa”. Moskwa, 1954, Wodtransizdat, D, B 5, 158 str., 8 poz. bibl. — Zasady gospodarcze i prawne wykonywania kabotażowych przewozów morskich pomiędzy portami ZSRR. Planowanie przewozów, podział czynności i odpowiedzialności pomiędzy przewoźnika morskiego, zarząd portu i tzw. klienturę (wysyłający lub odbiorca). Zasady przewozów łamanych kolejowo-morskich.

- 123 387.1:341.225 IM
Vriea W.: **Regulacja administracyjna w żegludze międzynarodowej.** „Administrative regulation in international shipping”. Transp. Comm. Rev., N. York, kwart., t. 7, Nr 2, kw.-czerw. 54, s. 9; A 4, 4,5 str. — Charakterystyka szeregu porozumień międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa statków i żeglugi oraz ochrony zdrowia w transporcie morskim (konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1929 r., reguły Simla z 1930 r., konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1930 r., konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1948 r., postanowienia o kwarantannie itp.). Podkreślenie celowości szerszego stosowania tego rodzaju metod postępowania w rozwiązywaniu pewnych zagadnień żeglugowych w skali międzynarodowej.

- 124* 347.998.6:347.79 IM
Szczególne orzeczenia w 1951 r. „Outstanding cases of 1954”. Fairplay, tyg., t. 184, Nr 3738, stycz. 55, s. 130; A 4, 3 str. — Artykuł zawierający cały szereg ważniejszych orzeczeń trybunałów i izb arbitrażowych szeregu krajów jak również aktów ustawodawczych i rozporządzeń zmieniających brzmienie przepisów wzgl. poszczególnych ich artykułów. Omawia m. in. interpretację art. II Reguł Haskich, zagadnienie odpowiedzialności załadowcy i przewoźnika, użycie radaru a kwestia odpowiedzialności w wypadku kolizji statków, zdolności do żeglugi barek, certyfikatów, przepisów kanałowych i innych.

- 125 347.794 IM
Rörðam K.: **Rozprawa na temat czarterpartii „Baltcon”.** „Treatises on the Baltcon-Charterparty”. Kopenhagen, 1954, G.E.C. Gad; D, B 5, 196 str. — Analiza poszczególnych klauzul formularza czarterowego „Baltcon”, ich interpretacji w oparciu o orzecznictwo skandynawskie. Nawiązanie i marginesowe uwagi na temat klauzul formularza czarterowego „Polcon”.

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.