

PRZEGŁĄD DOKUMENTACYJNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO ORAZ EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO

OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI INSTYTUTU MORSKIEGO

Rok VI

Gdańsk - Maj 1955 r.

Nr 5

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

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętu

126* 629.123 IM
Werhovsek R.: **Motorowiec towarowy „Troyburg“**. „Motorfrachtschiff „Troyburg“. Hansa, tyg. t. 91, Nr 17/18, kw. 54, s. 703; A4, 6,5 str., 1 fot., 6 rys. — Wybudowany w stycz. 54 przez Stocznice Nobiskrug. $L_c = 114,78$ m, $L_p = 103,5$ m, $B = 15,00$ m, H do pokł. ochronnego 9,45 m, $T = 6,59$ m, Nośność 4625 tdw., $N = 3600$ KM, $v = 14$ w, 10 pasażerów. Zastosowanie twardych płyt pilśniowych do wyposażenia wnętrz. Maszyny dwunożne — bez bocznych want. Zbiorniki ładunkowe do transportu wina z odpowiednimi pompami. Pulpit sterujący 2 silniki MAK po 300 obr/min po 1800 KM pracujące przez przekładnię „Vulcan“ na 1 wał. Ogrzewanie elektryczne.

127* 629.123.56 IM
Riabczykow P.: **Powojenny rozwój budowy zbiornikowców w krajach kapitalistycznych**. „Powojennej rozwijanie tan-kiernowo flota w kapitalistycznych stranach“. Morsk. i Riechn. Flot, mies., t. 14, Nr 6, sierp. 54, s. 33; A4, 1 str. — Charakterystycznym zjawiskiem w powojennym budownictwie okrętowym zagranicą jest wzrost ilości budowanych zbiornikowców i zwiększenie tonażu jednostek tego typu. W 1952 r. ogólna liczba zbiornikowców wynosiła 2270 jednostek łącznie 18,210 tys. BRT, tzn. 28% całego pływającego tonażu. W 1953 r. wybudowano ogółem 188 jednostek w sumie 3.315 tys. tdw. Największe zbiornikowce do 45.000 ton. L_o do 214 m. Prędkość 13 — 16, a nawet 17 w. $N_e = 6500$ do 15.000 i 20.000 KM. Silniki spalinowe do 11.400 KM w jednym silniku. Zanurzenie przeważnie nie przekracza 11 m. Bogate wyposażenie elek-tronawigacyjne.

128 629.123.4 IM
Statki towarowe łamiące lód dla Rosji. „Ice-breaking cargo vessels for Russia“ Mar. Engr. a Nav. Arch. London, mies., t. 77, Nr 932, sierp. 54, s. 288; A4, 3 str., 7 fot., 1 tabl. — Budowa 3 statków „Lena“, „Ob“ i „Jenisiej“ z owężeniem łamaczy lodu dla letnich konwojów na drodze półn. z morza Białego wzdłuż pñ. wybrz. Syberii, z maszynami o dostatecznej mocy do przebywania tej drogi samodzielnie lub jako przewodniki konwojów przez lody grub. do 3,2 m. Główne wymiary $L_c = 129,54$ m, $L = 117,96$ m, $B = 19,01$ m, $H = 5,2$ m; nośność przy zanurzeniu 8,42 m — 6500 tdw, $v = 15$ w. Statki posiadają koniec stępki b. podniesiony do łamania lodu. Cechą charakterystyczną jest wgłębienie w części rufowej dla wejścia dziobu statku bliźniaczego do celu zwiększenia mocy przy pracy w niezwykłe grubym lodzie. Napęd Diesl-elekt. 4 silniki De Schelde-Sulzer, $N = 2050$ KM, prąd-nice 1392 kW, 400 V. Jedna śruba napędowa.

129 629.124.72 IM
Jaeger H. E.: **Uwagi o dużych trawlerach**. „A note on large trawlers“. Quant. Trans. of Inst. Nav. Arch. London, kwart., t. 96, Nr 3, czerw. 54, s. 213; A4, 16 str., 4 rys., 2 wykr., 19 poz. bibl. — Rozważania nad szczegółami konstrukcji trawlera 1000 — 1300 ton. Zalety motorowca. Opty-malne stosunki i współczynniki. Wzory na wymiary głów-ne. Wolna burta. Stateczność. moment wyprostowujący, położenie środka ciężkości. Metoda doboru śruby napędo-wej. Śruby o zmiennym kącie natarcia. Konstrukcja ła-downi ryb, aluminiowe grodzie i izolacja. Dyskusja.

130* 629.124.72.001.003 IM
Klewitz W.: **Stateczność i ekonomiczność trawlera „ROS 205“**. „Die Stabilität und Wirtschaftlichkeit des Trawlers

ROS 205“ Schiffbautechnik, Berlin, mies., Nr 12, grud. 54, s. 367; A4, 12 str., 18 fot., 1 rys., 15 wykr., 2 tabl. — Dyskusja na temat stateczności trawlera typ 1. Rentow-ność statku z uwagi na odległość łowisk. Zagadnienie za-chowania świeżości i przetworstwa. Statki przetwórcze ja-ko uzupełnienie floty rybackiej. Metody zbierania mate-riału doświadczalnego z rejsów próbnych. Pomiary statku. Wyniki uzyskane w czasie próby łowczej. Porównanie sta-teczności uzyskanej metodą obliczeniową i doświadczalną. Pomiary wiracji, przyrządy i uzyskane wyniki w czasie jazdy pod balastem i w tych samych miejscach pod ła-dunkiem. Pomiary zużycia paliwa. Przebieg połowów. Czas trwania zaciągu i wyciągania sieci. Ocena urządzeń ła-wczych. Konieczność budowania jednostek odpowiadających najnowszym wymaganiom techniki. Zagadnienie kosztów połowów. Porównanie różnych napędów.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

131* 629.12.015.7 IM
Wallace W.: **Stabilizator Denny-Browna**. „The Denny-Brown stabiliser“. Shipp. World, London, tyg., t. 132, Nr 3212, stycz. 55, s. 127; A4, 2 $\frac{2}{3}$ str., 2 rys. — Historia stabilizatorów. Zasada działania: wysuwane z dennej czę-ści kadłuba na ruchomej osi pletwy, przypominające ster-y głębokościowe łodzi podwodnej. Kąt natarcia zmienia się za pomocą dźwigni i urządzenia hydraulicznego, sprzę-żonego z żyroskopem. Historia ulepszeń i ewolucji kształ-tu. Przekazniki wzmacniające impuls. Ponad 100 zainsta-lowanych stabilizatorów. Wypadki utraty stabilizatora pod-czas burzy zmusiły do przekonstruowania profilu i zastą-pienia części konstrukcji spawanej odlewem.

132* 629.124.72.014.2 IM
Winda tralowa dla statku przetwórci. „A trawl winch for a factory ship“. Mot. Ship, London, mies., t. 33, Nr 387, czerw. 52, s. 103; A4, 2 $\frac{2}{3}$ str., 2 rys. — Krótki opis windy tralowej z elektrycznym napędem. Źródło mocy 4 prądnice po 220 kW, napędzane 4 silnikami Diesla po 360 KM. Win-dę uruchamia jeden z 2-ch silników elektrycznych. Drugi silnik zapasowy, oba po 270 KM. Maksymalna długość liny 2200 m. Obciążenie około 7 t.

133* 629.12. 015 IM
Ross P. i Fleischer G.: **Konstrukcja i budowa maszyn po-kladowych**. „Konstruktion und Bau vom Deckmaschinen“. Schiffbautechnik, Berlin, mies., t. 4, Nr 10, paźdz. 54, s. 323; A4, 5 str., 6 fot., 2 rys., 1 wykr., 1 schem., 1 tabl. — Poziome windy kotwiczne. Dane ogólne. Działanie poziomej windy kotwicznej. Dane konstrukcyjne. Bębny. Wymiary wind. Hamowanie i przepisy bezpieczeństwa. Opis wind kotwicznych dla 25 mm łańcucha kotwicznego, wyrób f-my Ellwertt Boizenburg. Windy kotwiczne dla łańcuchów kot-wicznych 34 mm, 28 mm, 19 mm. Zasady obliczeń. Dział elektryczny. Przepisy odbiorcze.

BUDOWNICTWO MORSKIE I PORTOWE

Hydrologia, Meteorologia, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

134* 627.222.1 IM
Zenkowicz W. P.: **Przygotowanie morskich osadów mu-listych do analizy mechanicznej**. „O podgotówkie iltystich morskich otłożeń k mechaniczskomu analizu“. Trudy Inst. Okean. Akad. Nauk SSSR, moc., t. 3, 1949, s. 157; B5, 16 str., 6 fot., 6 tabl. — Opis metody przygotowania namulów morskich do analizy mechanicznej z podaniem osobliwości zachowania się późnych lodowcowych iltów.

135* 627.133.5:551.466:532.217 IM
 Niezychowski R. A.: **O obserwacjach poziomów wód na dużych zbiornikach.** „O nabudienjach nad urowniem wody na krupnom wodochraniliszcze”. Meteor. i Gidrol., mies., Nr 12, grudz. 53, s. 45, B5, 1 str., 1 poz. bibl. — Omówienie organizacji i lokalizacji obserwacji stanu wód na dużych zbiornikach. Podkreślenie konieczności dokładnego zbadania reżymu zjawisk piętrzenia eolicznego dla prawidłowej lokalizacji limigrafów.

Morskie Budownictwo Hydrotechniczne i Drogi Wodne

136* 627.421.2(282.243.1) IM
 Oesterhaus M., Müller R.: **Projekt i badania modelowe utrwalania koryta Renu.** „Projet et essais sur models reduits pour la fixation du fond du lit du Rhin”. 17-e Congr. Intern. Nav. Lisbonne 1949, t. 17, Sekc. 1, Kom. 2, s. 1; B5, 28 str., 12 fot., 5 rys. — Omówienie zagadnienia użegłowania górnego za pomocą progów. Opis badań laboratoryjnych nad wyborem wielkości urządzeń regulacyjnych, zachowaniem się materiału dennego i wpływem śruby okrętowej na dno przy stawianiu na kotwicy. Podane wnioski oraz streszczenie w języku francuskim.

137* 627.341:620.178.311.3 IM
 Förster, Lutz R.: **Komunikat na II sekcję Zagadnienie 2 18-go Międzynarodowego Kongresu Żegluga w Rzymie w 1953 r.** „Rapport à la Section II, Question 2 du 18-e Congr. International de Navigation à Rome 1953”. 18-e Congr. Intern. Nav. Rome 1953, t. 18, Sekc. 2, Zagadn. 2, 1953, s. 35; B5, 19 str., 14 rys. — Omówienie sił przekazywanych przez dobiegający statek do nabrzeża z uwzględnieniem działania wiatru i prądów. Analiza naprężeń ścisających i rozciągających, przekazywanych przez statek na urządzenia cumownicze i odbojowe nabrzeży i opis tych urządzeń. Wyżej omawiane zagadnienia podane są w zastosowaniu do portu Hamburga (dla nabrzeży palowych, ze ściankami szczelnymi frontowymi, na skrzyniach pływających). Rozpatrzenie awarii główki falochronu z pali Larsena w porcie Bremy. Opis konstrukcji narożnika nabrzeża portowego z pali Larsena.

138* 627.341:539.319 IM
 Muller F.: **Komunikat na II Sekcję Zagadnienie 2 18-go Międzynarodowego Kongresu Żegluga w Rzymie w 1953 r.** „Rapport à la Section II, Questions 2 du 18-e Congr. International de Navigation à Rome 1953”. 18-e Congr. Intern. Nav. Rome 1953, t. 18, Sekc. 2, Zag. 2, 1953, s. 5; B5, 29 str., 6 rys., 10 wyk., 2 tabl. — Omówienie różnic zachodzących w rozkładzie naprężeń rozciągających, powstałych z działania cum umocowanych środkowo lub mimośrodowo, na różne pale dalsz zbudowanych jako wiązki pali metalowych, w zależności od stopnia wytrzymałości urządzenia na skracanie. Opis szeregu doświadczeń wykonanych w skali naturalnej na 6 dalsz.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo Morskie

139* 626 025:626.027 IM
 Skafander lekki na pokładzie okrętu oraz w portach i stocznich. „Le scaphandre léger a bord des batiments et dans les ports et chantiers”. Nav. Ports et Chant., mies., Nr 40, wrzes. 53, s. 625; A4, 3 str., 10 fot. — Opis zalet lekkiego skafandra miękkiego syst. Cousteau-Gangan. Podane możliwości pracy pod wodą. Omówienie wszystkich urządzeń i sprzętu: maski, ubrania, pletwy, zaopatrywanie w powietrze.

140* 627.13:532.542.1:532.584:622.698 IM
 Transport hydrauliczny ciał stałych. „Hydraulic transport of solids”. Civ. Engng. a. Publ. Works Rev., mies., t. 48, Nr 567, wrzes. 53, s. 829; A4, 0,5 str. — Problem transportu hydraulicznego ciał stałych w rurociągach pod ciśnieniem, ze szczególnym uwzględnieniem transportowania hydraulicznego węgla. Podane dwa rozwiązania doprowadzenia węgla do rurociągu, w którym przepływa woda pod ciśnieniem. Krótki opis modelu przezroczystego, wystawionego na wystawie Morskiej i Spawalniczej w W Brytanii. Zapowiedź prac badawczych nad hydromechaniczną, przedstawiających przez Brytyjskie Stowarzyszenie Badań Hydromechanicznych.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

141* 656.615.073.235 IM
 Hardy A.: **Paletyzacja i obroty pojemnikowe.** „Palletisation and container traffic”. Shipp. World, tyg., t. 132, Nr 3211, stycz. 55, s. 45; A4, 4 str., 8 rys., 1 tabl. — Opis stosowanych metod przy przeładunku towarów w portach norweskich ze szczególnym uwzględnieniem stosowania palet i pojemników oraz specjalnych urządzeń pomocniczych w zakresie tzw. małej mechanizacji dostosowanych do tego typu obsługi ładunkowej. Szczegółowy opis poszczególnych rodzajów palet z dostosowaniem do określonych ładunków i ich opakowania.

142 627.32:725.35: IM
 Renton D.: **Konserwacja i naprawa podłóg magazynowych.** „Repair and maintenance of warehouse floors”. Cargo Handling, London, mies., t. 2, Nr 9, stycz. 1955, s. 262; A4, 1,5 str., 2 fot. — Nowe zagadnienia związane z utrzymaniem we właściwym stanie podłóg magazynowych. Nowe typy nawierzchni magazynowej wynikające ze stosowania sprzętu zmechanizowanego. Technika naprawy uszkodzonych podłóg.

EKONOMIKA ŻEGLUGI

143* 656.61.078.12:656.2 IM
 Turiecki T.: **W sprawie zwiększenia obrotów ładunkowych transportu morskiego.** „K woprosu o prwleczenji gruzow na morskoi transport”. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 1, stycz. 55, s. 4; A4, 2 str. — Analiza udziału transportu morskiego w obrotach ładunkowych całego transportu radzieckiego. Konieczność i możliwość zwiększenia tego udziału przede wszystkim przez przejęcie części ładunków od transportu kolejowego oraz rozwój przewozów łamałych kolejowo-wodnych. Obniżka kosztów własnych transportu morskiego oraz przyspieszenie przewozów drogą morską jako podstawowe warunki zwiększenia obrotów ładunkowych transportu morskiego.

144* 656.61:658.51 IM
 Gnatkow M.: **Zastosować plan techniczny w pracy transportu morskiego.** „Wniedrit tiechniczeskij plan w rabotu morskogo transporta”. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 1, stycz. 55, s. 8; A4, 2 str. — Analiza wykorzystania czasu eksploatacyjnego przez flotę radziecką z podkreśleniem zbyt wysokiego udziału różnego rodzaju przestojów. Zastosowanie tzw. planu technicznego jako głównego środka usunięcia nierytmiczności pracy floty i portów. Struktura planu technicznego i metodyka sporządzania go. Podkreślenie konieczności ścisłej współpracy wszystkich kontrahentów jako niezbędnego elementu usprawnienia pracy transportu morskiego.

145* 656.6.073.235 IM
 Blum H.: **Obrót pojemnikowy w żegludzie morskiej i śródlądowej.** „Behälterverkehr in der See — und Binnenschifffahrt”. Technik, Berlin, mies., t. 10, Nr 1, stycz. 55, s. 6; A4, 0,5 str., 1 poz. bibl. — Streszczenie referatu E. Rantscha z Instytutu Badawczego Żegluga i Budownictwa Wodnego NRD na temat ostatnich doświadczeń z zastosowaniem pojemników i palet w transporcie wodnym. Wykazanie możliwości zastosowania pojemników w transporcie wodnym NRD.

* * *

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.