

PRZEGŁĄD DOKUMENTACYJNY

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

Rok VI

Gdańsk – Sierpień 1955 r.

Nr 8

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

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

Przemysł Okrętowy, Pomocniczy i Rozbudowa Stoczni

204* 629.128.0.002:621.791 IM
Ellis R.: **Nowoczesne tendencje w budownictwie okrętowym**. „Modern trends in ship construction”. Weld. a. Met. Fabric., mies., t. 23, Nr 2, luty 55, s. 61; A4, 3 str. 4 fot. — Artykuł poświęcony jest ogólnemu opisowi stoczni państwowej w Newcastle (State Dock Yard Newcastle, New South Wales), która względnie najwcześniej rozpoczęła w Anglii stosowanie metod prefabrykacyjno-spawalnictwa. Na tle tego opisu artykuł charakteryzuje ogólne znamiona i zalety współczesnych metod produkcyjnych w budownictwie okrętowym podkreślając potrzebę wyposażenia sekcji kadłubowych przed ich wmontowaniem w całość kadłuba.

205* 629.128(42) IM
Nowa stocznia w Lowestoft. „New Shipyard at Lowestoft”. Dock a. Harb. Auth., mies., t. 35, Nr 411, stycz. 55, s. 275, A4, 3 str., 3 fot. — Opis budowy nowej stoczni przystosowanej do programu produkcyjnego 12 do 18 sztuk statków rocznie o długościach 61 do 85 m. Na wykonanie inwestycji składają się: 6 pochylni, 1 basen postojowy zamknięty, 1 suchy dół, 2 duże hale warsztatowe i 6 budynków pomocniczych. Założona technologia: całkowicie spawane prefabrykowane statki przy operowaniu sekcjami do 10 ton. Przy budowie stosowano strunobetonowe elementy prefabrykowane.

206* 629.128:621.751 IM
Uwagi o traserni. „Een en ander over de spantenvloer”. Schip en Werf, dwutyg., t. 22, Nr 2, stycz. 55, s. 40; A4, 3 str., 2 wykr. — Przytoczono skutki niedostatecznego nadzoru nad trasernią. Do głównych błędów zaliczono nie nanoszenie na trasernię poprawek wynikłych na statku, kreślenie wręgów, używanie zbyt małej podziarki. Opisana nowa metoda kontroli polega na sprawdzaniu owrężenia przy pomocy zent, naniesionych na liniach o zwiększonej podziarce linii wodnych. Zenty dobiera się tak, aby przebiegały możliwie prostopadle do wręg. Metodę można stosować tak na traserni, jak i na rysunku w dużej skali, przy czym ostatni sposób jest poręczniejszy i szybszy. Podany jest sposób sprawdzania cyrklem i listwą przymiarową dokładności pracy poszczególnych traserów. Autor podaje uwagi odnośnie budowy podłogi traserskiej, dla której uważa multiplex za najlepszy, nie wypaczający się materiał. Na zakończenie podano szereg uwag o listwach kreślarskich.

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętów

207* 656.61:658.588 IM
O usprawnienie pracy transportu morskiego i likwidacji awaryjności. „Ukluczit' rabotu morskowo transporta — likwidirovat' awarijnost'”. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 2, luty 55, s. 4; A4, 3 str. — Sprawozdanie z posiedzenia rozszerzonego kolegium Ministerstwa Żegluga Morskiej ZSRR na temat walki z awaryjnością w transporcie morskim. Charakterystyka głównych przyczyn wypadków w transporcie morskim i możliwości ich usunięcia. Konieczność wyposażenia statków i portów w dodatkowe urządzenia i sprzęt. Nowe zadania służby meteorologicznej i inspekcyjnej.

208* 629.122.004.67:658.51 IM
O poprawę działalności remontowej za pomocą systemu klasyfikacyjnego rodzajów remontów. „Verbesserung der Ar-

beit durch den Schadgruppenkatalog”. Schiffahrt, mies., t. 2, Nr 4, kwiec. 55, s. 421; A4, 3 str. — Autor ustala wytyczne dla klasyfikacji prac remontowych względem statków rzecznych według źródeł pokrycia finansowego. Jest zdania, że po szczegółowym sklasyfikowaniu grup prac remontowych wytwarza się podstawy dla finansowego planowania remontów. Klasyfikacja wraz z życiorysami statków umożliwia ocenę stanu użytkowego taboru żegluga śródlądowej.

209* 620.197.5:629.12.011 IM
Hebberling H.: **Ochrona przed rdzą przez pasywowanie**. „Rostschutz durch Passivierung”. Hansa, ty., t. 92, Nr 6/7, luty 55, s. 323; A4, 1,5 str., 2 rys., 3 poz. bibl. — Rdza powstaje na skutek elektrycznych lokalnych prądów. Wyłączenie tych prądów oznacza praktycznie walkę z powstawaniem rdzy. Różne rodzaje pasywowania podzielone są na dwie grupy. Do pierwszej należy tzw. pasywowanie alkaliczne, do której zalicza się torkretyzowanie czyli w budownictwie pokrywanie cementem. Do drugiej należy oksydowanie powierzchni przy pomocy substancji, które oddają do metalu aktywny tlen. Korzyści uzyskiwane przez stosowanie minii ołowiowej. Pigmenty aktywne i nieaktywne. Prawdziwe i pozorne pasywowanie. Krótkie omówienie przepisów technicznych dla ochrony przed rdzą.

210 629.124—47(091) IM
Łodołamacze. „Eisbrecher”. Marine-Rundschau, dwumies., t. 61, Nr 4, 1954, s. 125; B5, 5 str., 19 rys., 1 tabl., 9 poz. bibl. — Rys historyczny rozwoju łodołamaczy i ich konstrukcji ze szczególnym uwzględnieniem regionu bałtyckiego. Intensyfikacja żegluga na Północnej Drodze Morskiej momentem przełomowym w rozwoju łodołamaczy. Analiza współczesnych konstrukcji łodołamaczy. Charakterystyka techniczna największych łodołamaczy świata.

211* 629.123.4 IM
Franz K.: **Motorowiec „Stella Strömer”**. „Motorschiff „Stella Strömer”. Hansa, tyg., t. 92, Nr 1/3, stycz. 55, s. 147; A4, 3 str., 4 fot., 2 rys. — Wybudowany przez stocznie Ottensener Eisenwerk w Hamburgu dla armatora norweskiego Rolf Strömer w Oslo. Wymiary: Lc=66,0, Lpp=58,5, B=9,90, H=3,70, H₁=5,90, T=3,65 m, 499,8 BRT, 940 TDW, N=1000 KM, v=12 w. Statek o dużej nośności przy małych wymiarach, na skutek czego otrzymano zlecenie na dalsze 12 statków. Windy hydrauliczne o prostej obsłudze. Silnik 8 cyl. z doładowaniem firmy Klöckner-Humboldt-Deutz o 375 obr/min.

Teoria Okrętu i Badania Modelowe

212* 629.12.001.573 IM
Wieghardt K.: **Tunel aerodynamiczny Instytutu Budownictwa Okrętowego Uniwersytetu w Hamburgu**. „Der Windkanal des Instituts für Schiffbau der Universität Hamburg”. Schiff u. Hafen, mies., t. 7, Nr 2, luty 55, s. 81; A4, 2 str., 1 rys. — Opis uruchomionego kanału. Dmuchawa obliczona i dostarczona przez firmę Schiele w Eschorn, kanał z napędem i sterowaniem sporządzony przez firmę Kemp i Remmen w Hamburgu. Przeznaczenie: badanie oporu nadbudówek kształtów komina, wpływu kadłuba w części podwodnej, właściwości różnych sterów i rozkładu sił na powierzchni płatów nośnych. Przeliczanie wartości uzyskiwanych w tunelu aerodynamicznym dla celów praktycznych.

213* 629.128.001.5:532.583 IM
Thieme H.: **Modelowe badania oporowe statków przy ruchu bocznym.** „Schleppversuche bei Querauströmung“. Schiff u. Hafen, mies., t. 6, Nr 6, czerw. 54, s. 350; A4, 10 str., 24 rys., 2 tabl., 9 poz. bibl. Nr 283 komunikatu Hamburgskiego Instytutu doświadczalnego budowy statków — poświęcony opisowi wyników uzyskanych przy poprzecznym holowaniu modeli okrętowych. W artykule podany jest m. in. wzór dla określenia prędkości poprzecznego dryfu statku pod działaniem wiatru.

214* 629.12:534.13 IM
Voigt H.: **Sprawozdanie o pracy komisji STG „Drgania okrętowe“ w roku 1954.** „Bericht über die Arbeit des STG-Fachausschusses „Schiffsvibrationen“ im Jahre 1954“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 1/3, stycz. 55, s. 152; A4, 1,5 str. — Na dwóch posiedzeniach omówiono następujące problemy: 1) sposoby zwalczania drgań i hałasów pochodzących z silników okrętowych, 2) elastyczne ustawienie silników i walka z hałasem, 3) drgania wywołane śrubą napędową, 4) badanie wstrząsów i zawieszenie przyrządów elektrycznych na statku, 5) działanie drgań okrętowych na maszyny, 6) wytyczne VDI dla pomiarów drgań. Rozdział: pomiary na statkach.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

215* 629.123—8 IM
Illies K.: **Rozwój urządzeń napędowych dla statków morskich.** „Entwicklung der Antriebsanlagen für Seeschiffe“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 1/3, stycz. 55, s. 135; A4, 7,5 str. — Dążność do poprawienia sprawności siłowni. Obniżenie kosztów paliwa. Zmniejszenie gabarytów i ciężaru maszyn. Poprawienie sprawności napędowej. Usprawnienie niezawodności ruchu. Przewidywania i zakres stosowania różnych typów siłowni: do 1500 KM — maszyny parowe, 1500 — 5000 KM — silniki diesla (w USA — maszyna parowa, rzadziej silnik diesla), 5000 — 15.000 KM — turbina parowa lub silnik diesla, ponad 15.000 KM — turbiny parowe (we Włoszech buduje się motorowce do 30.000 KMe). Siłownie doświadczalne.

216* 629.123.4—8 IM
Baker L.: **Kilka czynników w doborze siłowni dla statku towarowego.** „Some factors in the selection of machinery for cargo liners“. Mar. Engr. a. Nav. Arch., mies., t. 78, Nr 94, marz. 55, s. 84; A4, 6 str., 6 wyk., 10 tabl. — Opracowywanie nowych statków, prędkość statku towarowego, zużycie paliwa, spotykane typy siłowni, napędu spalinowego i parowego, koszty eksploatacji, koszt paliwa silnikowego: oleju kotłowego, porównanie ciężarów siłowni.

217* 621.431.74 IM
Rytel Z.: **Dobór silnika okrętowego.** Prz. Mech., mies., Nr 1, stycz. 55, s. 4; A4, 6 str., 4 wyk., 4 tabl. Ustalenie mocy napędowej statku towarowego w zależności od prędkości i wyporności, wykresy mocy napędowej jako funkcji nośności i prędkości statku, dobór typu silnika dla danego wachlarza mocy w zależności od wysokości mocy i możliwości produkcji, dobór wielkości silnika, wpływ średniego ciśnienia indykowanego oraz średniej szybkości tłoka na konstrukcję silnika; rola przekładni przy napędzie statków, możliwość obsłużenia kilkoma silnikami całego wachlarza potrzebnej mocy.

218* 629.12.015—81 IM
Windy cumownicze z automatyczną regulacją napięcia lin. „Automatic tensioning winches“. Shipp. World, tyg., t. 131, Nr 3193, wrzes. 54, s. 227; A4, 2 str., 2 fot., 2 rys. — Dla zmniejszenia zużycia lin cumowniczych i robocizny związanej z obsługą statków na postoju rozpoczęto w USA produkować, z przeznaczeniem dla dużych zbiornikowców, specjalny rodzaj parowej windy cumowniczej, a mianowicie regulującą automatycznie ustalone z góry napięcie. Ostatnio windy te produkuje się także w Niemczech z licencji amerykańskiej i z przeznaczeniem na zbiornikowce zamówione dla USA.

BUDOWNICTWO MORSKIE I PORTOWE

Hydrologia, Meteorologia, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

219* 551.46 IM
Sauskan E. M.: **Postawienie badań oceanograficznych.** „K postanowkie okieanograficzeskich issledowanij“. Meteor. i Gidr., mies., Nr 11, list. 52, s. 45, B5, 3 str., 7 poz. bibl. — Dotychczasowe metody wykonywania obserwacji i badań oceanograficznych. Krytyka celowości wyboru czasu i lokalizacji tych obserwacji. Podane właściwe rozwiązania oparte o szczegółowe studia reżimu morza.

220* 627.223.0.001.5:551.48.018 IM
Sirotow K. M.: **Sesja poświęcona badaniom falowania.** „Siessja po izuczenju wołn“. Meteor. Gidr., dwumies., Nr 5, wrzes.—paźdz. 54, s. 56; B5, 1 str. — Omówienie sesji prezydium Akad. Nauk ZSRR poświęconej zagadnieniom falowania morskiego i na dużych zbiornikach wodnych. Wygłoszenie szeregu referatów m. in.: N. Dżunkowskiego — o wymaganiach przy obserwacji falowania i o projektowanej stacji na zbiorniku Cymlańskim. Kilka referatów o modelach badań falowania, o parciu fali na ścianki pionowe konstrukcji hydrotechnicznych; o zastosowaniu falografu morskiego Morozowa i korygowaniu wyników; o nowych konstrukcjach falografów; o metodach stereofotogrametrii falowania; o pracach stacji morskiej w Soczi. Omówienie aktualnego zagadnienia braków i błędów w dotychczasowej organizacji, koordynacji i łączności, braku przyrządów i konstruktorów. Decyzja rewizji GOST dotyczących obciążeń falochronów na skutek falowania. Odczyt prof. Szulejki na temat nowych badań falowania wiatrowego.

221* 627.223.6:551.48.018 IM
Lewczenko S.: **Elektryczny falograf kontaktowy.** „Elektro-kontaktnyj wołnograf“. Meteor. Gidr., dwumies., Nr 5, wrzes.—paźdz. 54, s. 50; B5, 2 str. 2 rys. — Opis urządzenia elektrycznego falografu kontaktowego ustawianego na niedużych głębokościach na jednym palu. Nierównomierna poprzeczka kratowa obraca się na osi zgodnie z kierunkiem promienia fali; zamykanie kontaktów elektrycznych jest przekazywane na samopis na lądzie. Podany przykład falogramu. Prototyp skonstruowany w Moskiewskim Instytucie Hydrofizycznym.

Laboratoria Wodne i Przyrządy Pomiarowe

222* 627.222.21 + 627.223.6 IM
J. H.: **Centralne Laboratorium Hydrauliki we Francji.** „Le Laboratoire Central d'Hydraulique de France“. Nav. Ports es Chant., mies., t. 5, Nr 52, wrzes. 54, s. 743; A4, 5 str., 9 fot. — Krótka historia badań modelowych we Francji. Opis powstania i struktura Centralnego Laboratorium Hydrauliki. Naświetlenie trudności powstałych przy wiernym odtwarzaniu zjawisk falowania i ruchu rumowiska, powodowanych przede wszystkim brakiem odpowiednich obserwacji z natury. Sposób pokonania tych trudności. Utworzenie własnej ekipy terenowej wyposażonej w statek badawczy, posiadanie dokładnych pomiarów z terenu pozwoliło na wyprowadzenie własnych, empirycznych praw modelowych przy odtwarzaniu ruchu rumowiska. Opis przeprowadzonych bądź będących w toku doświadczeń (10). Cel badania, użyta aparatura i urządzenia specjalne oraz otrzymane wyniki i ich dokładności.

223* 627.223.6.001.5 IM
Tessier M.: **Kilka szczególnych cech wielkiego kanału oszlęconego użytkowanego w Centralnym Laboratorium Hydrauliki we Francji do badania fali.** Uwagi dotyczące poszczególnych wyników. „Quelques particularités du grand canal vitré au Laboratoire Central d'Hydraulique de France pour l'étude de la houle. Aperçu sur certains résultats“. Rev. Gen. Hydr., dwumies., Nr 59, wrzes.—paźdz. 50, s. 246, A4, 5 str., 8 fot. — Uwagi na temat nowego wywoływacza fali, którego konstrukcję opisuje artykuł J. Larras i J. Laurent tegoż czasopisma. W szczególności omówione są: łatwość obsługi, koszt budowy w porównaniu z innymi typami wywoływaczy, oraz rodzaje fali wytwarzanych przez ten wywoływacz. Artykuł bogato ilustrowany zdjęciami z kanału doświadczalnego.

lutu 55, s. 19; A4, 3,5 str., 1 rys., 4 tabl. 2 poz. bibl. — Analiza sprawności dźwigów o napędzie elektrycznym przy stosowaniu szybkościowych metod pracy. Niedoskonałość silników. Zagadnienie zwiększenia wielkości cos φ przy eksploatacji dźwigów elektrycznych. Szczegółowa analiza przydatności urządzeń kompensacyjnych.

234* 656.61.073.23:621.869.6 IM

Beck E.: **Zaladunek i wyladunek ciężkich sztuk**. „Laden und Löschen von Schwergut“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 11/12, 13/14, marz. 55, s. 520, 581; A4, 7 str., 2 fot. — Charakterystyka rozwoju wyposażenia statków we własne urządzenia przeładunkowe (bomy) do ciężkich sztuk ze szczególnym podkreśleniem bomu o dźwigu 205 t na m/s „Braunfels“. Znaczenie odpowiedniego przygotowania sztawerki (uprzedzenia znajomości wymiarów ładunku itp.). Konieczność ścisłej współpracy wszystkich zainteresowanych czynników. Technologia przeładunku i sztawerki. Zagadnienie wytrzymałości podłogi ładowni i międzypokładów. Stosowanie podkładek. Zawieszanie ładunków ciężkich. Szczegółowa analiza kilku interesujących przypadków przeładunku sztuk ciężkich w różnych warunkach.

235* 656.615.073.235:621.869.39 IM

Szybka praca za pomocą urządzenia „depaletującego“. Fast shuffle with „Depaletizer“. Mod. Mat. Handling, mies., t. 10, Nr 1, stycz. 55, s. 85; A4, 1 str., 4 fot. — Charakterystyka specjalnego wyposażenia układarki portowej umożliwiającego szybkie przeniesienie ładunku z palety okrętowej na paletę portową lub odwrotnie. Zmiana palety odbywa się przez obrócenie unosu na układarce o 180 stopni. W tym celu układarka wyposażona jest w dwie pary wideł oraz specjalne urządzenia zabezpieczające.

236* 656.615.073.23(421):674.03 IM

Oram R.: **Doki handlowe Surrey**. „The Surrey Commercial Docks“. PLA Monthly, mies., Nr 349, list. 54, s. 227; B5, 4 str., 1 fot., 1 rys. — Charakterystyka portu drzewnego w Londynie ze szczególnym uwzględnieniem technologii przeładunku. Wyladunek ze statków odbywa się w dużej mierze na barki, których eksploatuje się w tym celu ok. 500 sztuk. Zmechanizowane układanie drewna na placach i w magazynach.

237 656.615:658.23:621.396.218(421) IM

Eksperyment w łączności portowej. „An experiment in dockside communication“. Cargo Handling, mies., t. 2, Nr 10, luty 55, s. 296; A4, 1,5 str., 2 fot. — Pomyślne wyniki pierwszych prób zastosowania w porcie londyńskim nowego systemu łączności wewnątrzportowej, a mianowicie za pomocą radiotelefonu zainstalowanego w biurze dyspozycyjnym oraz na tzw. skooterach, które krążą po porcie i przekazują do wykonania otrzymane polecenia.

EKONOMIKA ŻEGLUGI

238* 387.1(265/266),45/... IM

Wyszniępolski S.: **Szlaki morskie Oceanu Spokojnego po drugiej wojnie światowej**. „Tichookieanskie puti posie wtoroj mirowoj wojny“. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 2, luty 55, s. 29; A4, 2,5 str. — Rozwój obrotów żeglugowych na szlakach Pacyfiku po II wojnie światowej. Imperialistyczna ekspansja Stanów Zjednoczonych. Wpływ zwycięstwa rewolucji chińskiej i walki narodowo-wyzwoleńczej narodów Azji na rozwój obrotów morskich na Pacyfiku. Popycja ZSRR na żegludze na Pacyfiku (rozwój obrotów z Chinami i Koreą).

239* 656.61.014:338.58 IM

Łoginow N.: **O dalszą obniżkę kosztów własnych przewozów**. „Za dalniejsze sniżenie siebiestoiimosti pieriewozok“. Wodn. Transp., 3 X tyg., t. 24, Nr 51, kw. 55, s. 3; A 2, 0,2 str. — Oszczędność czasu eksploatacyjnego, pełne wykorzystanie nośności statku oraz szybkości technicznej jako podstawowe warunki obniżki kosztów własnych przewozów morskich. Konieczność zmiany systemu obliczania opłat za przestoje statków oraz za przyspieszenie ich obsługi w portach w kierunku uzależnienia wysokości tej opłaty od ogólnego czasu trwania postoju statku w porcie.

240 629.123.56:656.61 IM

Graef A.: **Żegluga zbiornikowa, jej znaczenie i specyfika**. „Die Tankschiffahrt, ihre Bedeutung und ihre Eigenart“. Marine-Rundschau, dwum., t. 50, Nr 5, 1953, s. 150; B5, 5 str. — Rozwój żeglugi zbiornikowej w ostatnim 60-leciu. Obecny stan posiadania w zakresie tonażu zbiornikowego. Specyfikacja zbiornikowców (rodzaj i rozmieszczenie pomieszczeń ładunkowych, lokalizacja maszyny, urządzenia przeładunkowe). Wielkość współczesnych zbiornikowców. Organizacja żeglugi zbiornikowej (floty koncernowe i wolnorynkowe). Rodzaje przewożonych ładunków. Obsługa zbiornikowców w portach. Wykorzystanie zbiornikowców. Rozwój niemieckiej żeglugi zbiornikowej.

EKONOMIKA PORTÓW

241* 656.615:658.788:658.91.023 IM

Bruchis G.: **O brakach systemu umów w pracy transportowo-spedycyjnej portów**. „O niedostatkach dogowornoj praktiki w transportno-ekspeditorskoj rabotie portow“. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 2, luty 55, s. 9; A4, 3 str. — Zakres transportowo-spedycyjnej działalności portów radzieckich. Główne braki dotychczasowego systemu umów między portami i wysyłającymi: niedokładne określenie zakresu odpowiedzialności stron, niesprecyzowanie ścisłego zakresu transportowo-spedycyjnych czynności portów, niewłaściwe podejście do gospodarki składowej portów (możliwość zbyt długiego przetrzymywania ładunków w portach). Możliwości usunięcia tych niedociągnięć w nowych umowach.

242* 656.615:658.51 IM

Nowikow G.: **Błędna praktyka planowania**. „Porocznaja praktika planirowanija“. Wodn. Transp., 3 X tyg., t. 24, Nr 44, kwiec. 55, s. 3; A2, 0,25 str. — Szczegółowa analiza błędów w planowaniu pracy portów morskich przedstawiona na przykładach z portu leningradzkiego. Błędność planowania rozmiaru przeładunków, wskaźników kosztów własnych itp. w wielkościach średnich, przeciętnych, niewyspecyfikowanych według poszczególnych grup ładunkowych. Wypaczenia wskaźników wyników pracy portów wskutek tego rodzaju błędnego planowania.

243* 656.615.073.26(47) IM

Drużinin W. P.: **Szybkościowa obsługa statków w porcie kaliningradzkim**. „Skorostnaja obrabotka sudow w Kaliningradskom portu“. Mechaniz. Trudoj. Rabot, mies., t. 9, Nr 2, luty 55, a. 43, 3,5 str., 3 rys., 3 tabl. — Udoskonalenie szybkościowej obsługi statków przez opracowanie i zastosowanie tzw. kompleksowego procesu technologicznego przewidującego wszystkie czynności związane z obsługą statków. Nowe typy sprzętu ładowniczego do przeładunku beczek i bel. Obsługa przeładunkowa statków systemem „wąskiego frontu“ dająca poważne skrócenie czasu postoju statków.

244* 656.61.073.23:331.87 IM

Ajrapletian A.: **[Stopień mechanizacji prac przeładunkowych]**. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 4, kw. 55, s. 7; A4, 0,5 str. — Nowa metodyka obliczenia stopnia mechanizacji prac przeładunkowych, jako stosunku ilości czynności zmechanizowanych do ogólnej ilości czynności w obrębie poszczególnych operacji.

* * *

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 zarówno przeglądem dokumentacyjnym, jak i kartami dokumentacyjnymi.