

PRZEGŁĄD DOKUMENTACYJNY

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

Rok VI

Gdańsk – Grudzień 1955 r.

Nr 12

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

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE

Typy i Eksploatacja Techniczna Okrętów

325* 629.124.72—474 IM
Miethe O.: Trawler, statek łowczo-przetwórczy, czy też sam tylko statek przetwórczy. „Trawler, Fang- und Verarbeitungsschiff oder nur Verarbeitungsschiff“. Schiffbautechn., mies., t. 5, Nr 6, czerw. 55, s. 172; A 4, 5 str., 2 fot., 1 rys., 9 poz. bibl. — Podsumowanie wyników dyskusji nad doborem podstawowego typu statku rybackiego jako podstawy dalszego rozwoju rybołówstwa oraz dane główne wykonanego w NRD projektu wstępnego statku łowczo-przetwórczego.

326* 629.123.3 IM
Calder J.: Jugosłowiańskie statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej. „Jugoslav coastal passenger vessel“. Shipb. Shipp. Rec., tyg., t. 85, Nr 19, maj 55, s. 602; A 4, 3 str., 3 fot., 4 rys. — Historia żeglugi Jugosławii. Tonaż własny: 1939 r. — 30.428 BRT, 1945 — 3700 t, 1951 — 10.665 BRT. Program dalszej budowy. Przegląd ważniejszych jednostek. Wymiary główne statków typu „Vladimir Nazor“. Lc-54, 17 m, Lpp-50,85 m; B-8,49 m, H-3,54 m, H₁-5,99 m, T-2,48 m. D-4607, 428,82 BRT, 188,76 NRT, v-13,5 w. Maszynownia: 5 cyl. silnik spalinowy Sulzer, 525 KMe, n-320. Śruby trzyskrzydłowe 1650 mm. Wymiary główne statków typu „Jugoslawia“: Lc-90,0 m, B-13,0 m, H-7,5 m, T-4,5 m, D-2,450 t, v-18,5/16,5 w. Ne-4800 KM, 2700 BRT.

327* 629.124.72 IM
Trawler motorowy „Fleetwood Lady“. „Motor trawler „Fleetwood Lady“. Shipb. Shipp. Rec., tyg., t. 84, Nr 15, paźdz. 54, s. 466; A 4, 3 str., 2 fot., 1 rys. — L-39,17 m, pojemność ładowni na ryby 230 m³. Statek jest skonstruowany tak, aby móc załadować maksymalną ilość ryb i to w sposób należyty. Ładownia na ryby duża, należyte podzielenie i całkowicie izolowana, co umożliwia przechowywanie ryb w stanie pierwszorzędnej świeżości. Winda do trałowania systemu Ward Leonarda ma 1460 m liny Ø 7 mm, napęd silnikiem 175 KM. Silnik napędowy British Polar 5-cylindr., 700 KMw, n-220. Przejście z „cała naprzód“ na „cała wstecz“ zajmuje mniej niż 7 sekund.

328* 629.124.72 IM
Hardy A. G.: Rozwój statku rybackiego. Ewolucja statku do przerabiania ryb. „Fishing vessel developments. The evolution of the fish factory ship“. Shipp. World, tyg., t. 80, Nr 3159, stycz. 54, s. 54; A 4, 3 str., 1 fot. — Kierunki rozwoju statków rybackich. Napęd. Urządzenia pomocnicze. Zastosowanie elektryczności. Turbina gazowa. Urządzenia chłodnicze. Przechowywanie ryb w lodzie tuczonym i zamrażanie. Statek-przetwórnia ryb. Porównanie trawlera dalekomorskiego z kliprem do połowu tuńczyków na Oceanie Spokojnym. Statek przetwórnia ryb „Fairtry“. Statki rybackie przerobione z innych. Statki do przewozu ryb. Widoki na przyszłość.

329* 629.123.07:656.61.022.8 IM
Heinsolm H.: M/s „Paul Rickmers“. M/s „Paul Rickmers“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 20/21, maj 55, s. 929; A 4, 10 str., 7 fot., 14 rys. — Szczegółowa charakterystyka techniczna

i eksploatacyjna nowowyprowadzanego drobnicowca motorowego o nośności 11.780 ton i szybkości ok. 15 węzłów, przystosowanego do rejsów na linii Europa—Daleki Wschód.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

330* 621.431.74:629.122 IM
Schmidt K.: Nowoczesny napęd dla towarowego statku rzeczynego. „Ein moderner Antrieb für Binnenfrachter“. Schiff u. Hafen, mies., t. 7, Nr 1, stycz. 55, s. 8; A 4, 15 str., 1 fot., 1 rys., 1 wyk., 2 poz. bibl. — Opis silnika diesla typu Deutz RT8M wbudowanego w statek rzeczynny typu „Gustaw Koenings“. Moc 500 MK przy 750 obr/min., 8 cylindrów w układzie V. Ciężar 4,45 t. Gabaryty: długość 2,34 m i szerokość 1,46 m. Zużycie paliwa 160 g/KMh. Ten sam silnik o 12 cylindrach ma moc 700 KM przy 700 obr/min. Ułożyskowanie na gumowych podkładach. Sterowanie z mostku. Opis mechanizmów i aparatów pomocniczych. Łatwość i skrócenie czasu remontu.

331* 629.12.001.56 IM
Corlett E.: Instalacja maszynowni na rufie. „The installation of machinery aft“. Mot. Ship, mies., t. 35, Nr 419, luty 55, s. 483; A 4, 3 str., 2 fot., 2 rys. — Instalowanie maszynowni na rufie po wojnie na statkach do 12.000 tów, szczególnie zbiornikowcach. Zalety: uniknięcie linii wałów i tunelu, oszczędność ciężaru i miejsca, udostępnienie najlepszej części statku dla pasażerów lub dla ładunku na transportowcach. Wady: trudności z umieszczeniem środka ciężkości przy projektowaniu i z przegiębieniem przy załadunku, wytrzymałość wzdłużna osłabiona. Zagadnienie balastowania. Zalety: uniknięcie naroży luków (naprężenia) przez zastosowanie wzdłużnych luków szeregowych. Zwiększenie pojemności ładunkowej o 3%. Niższy koszt instalacji.

332* 629.124.72-84:338.98(41) IM
Budowa trawlerów motorowych w W. Brytanii. „British motor trawler construction“. Mot. Ship, mies., t. 35, Nr 420, marz. 55, s. 534; A 4, 2 str., 1 fot., 1 tabl. — Sytuacja na rynku budownictwa statków rybackich w W. Brytanii na skutek pomocy Rady dla Spraw Białej Ryby. Warunki udzielania pomocy państwowej właścicielom trawlerów: 60% pożyczki, 25% dar państwa, 15% wkład własny armatora. Pomocą są objęte trawlerzy o dług. do 141 stóp (43 m). Warunki spłaty pożyczki państwowej. Ceny budowy trawlerów w Anglii w porównaniu z cenami na stocznicach niemieckich są o 15—20 tys. £ wyższe. Budowa trawlerów o uproszczonej konstrukcji pozwalała zaoszczędzić 20% kosztów budowy kadłuba. Największe zamówienie otrzymane przez stocznice: na budowę 20 trawlerów dla ZSRR. Charakterystyki tych statków: Lpp-52, Lc-58, B-9,8 m, 1 pęd silnikiem Mirrlesa 110 KM 8 cyl., 260 obr/min. Silniki pomocnicze 2 × po 380 KM.

333 629.122:629.128.4 IM
Tanco S.: Szereg zagadnień w związku z wodowaniem statków rzeczynnych. „Unele probleme in legatură cu lansarea navelor fluviale“. Revista Transporturilor, Bucuresti, mies., t. 2, Nr 3, marz. 55, s. 65; A 4, 6,5 str., 7 rys., 3 wyk. — Podano szereg zagadnień z dziedziny wodowania statków szczególnie rzeczynnych. Metody wodowania stosowane w krajach nadunajskich oraz ich praktyczne wykonanie. Roz-

patrzenie dwóch wariantów stosowanych sań (płóz) do wodowania i wnioszek autora że należy stosować system wskazany na rys. 9, szczególnie tam, gdzie mechanizacja płóz względnie uzbrojenie pochylni betonowej jest niemożliwe.

334* 629.12:621.431.74 IM
Silnik Mak w układzie wielosilnikowym na statkach. „Mak-Motoren in Mehromotoren-anlagen auf Schiffen“. Schiff u. Hafen, mies., t. 7, Nr 1, stycz. 55, s. 9; A 4, 2,5 str., 6 rys., 2 tabl. — Tendencje rozwojowe siłowni motorowych. Zalety wielosilnikowych układów: oszczędność przestrzeni, lepsza sprawność siłowni, mniejsze koszty nabycia i eksploatacji na jednostkę ciężaru i mocy. Zestawienie typowych siłowni w układzie dwusilnikowym i czterosilnikowym. Zalety układu „ojciec i syn“. Układ elektrodieslowy i jego właściwości.

335* 629.12.06 IM
Klöpfel H.: Wentylacja wysokopiętna na statkach. „Hochdrucklüftung auf Schiffen“. Schiffbau, mies., t. 5, nr 2, luty 55, s. 42; A 4, 4 str., 2 rys., 1 wykr., 2 sch. — Rozwój nowych typów urządzeń wentylacyjnych na statkach. Opis tzw. „HI-Press-System“ — składającego się z wysokopiętnych wentylatorów pracujących metodą obiegową z zastosowaniem chłodzenia względnie podgrzewania powietrza. Korzyści tego systemu: oszczędność przestrzeni, zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Zmniejszenie systemu kanałów przez zwiększenie szybkości powietrza o 90%. Sposób działania i montażu. Czynny zespół i jego schemat. Obliczenie zapotrzebowanej mocy silników i porównanie z urządzeniem normalnym. Opis systemu rurociągów (Ø 45–110 mm). Aparaty „szafkowe“ w kabinach i ich działanie. Preparowanie powietrza. Wysokopiętny system odpowietrzający. Brak danych eksploatacyjnych i konieczność oczekania wyników.

336* 629.124.72 IM
Jaeger H. E.: Ładownia dla ryb na dużych trawlerach. „Fish holds of large trawlers“. Shipb. Shipp. Rec. tyg., t. 84, Nr 5, lip. 54, s. 153; A 4, 3 str., 10 rys. — Ilość ryb, jakie można załadować w miejscu połowu. Pojemność ładowni ryb. Waga statku, maszyn, paliwa, smarów itd. Waga ładunku przy konstrukcji ładowni ryb, izolacja, wskazówki odnośnie przechowywania ryb. Szybkie zamrażanie. Stosowanie niskiej temperatury — -40°C , co wywołuje konieczność przechowywania ryb na lądzie przy temperaturze -18°C . Wytwarzanie filetów.

BUDOWNICTWO MORSKIE I PORTOWE

Laboratoria Wodne i Przyrządy Pomiarowe

337* 627.223.6.001 IM
Karapietjan W.: Określenie ciśnienia zinterferowanej fali na budowlę hydrotechniczną o ścianie pionowej metodą analogii elektrodynamicznej. „Opriedielenje dawlenja intierfierowanej wolny na sooruzhenia wiertikalnowo tipa metodom elektrogidrodinami-czeskich analogij“. Tr. Naucz.-Issl. Inst. Osn. Fund. Sborn. 25 Morsk. Gidrot. Stroit., niereg., 1955, s. 62; B 5, 22,5 str., 6 rys., 2 wykr., 4 tabl., 9 poz. bibl. — Omówienie sposobów określania parcia stojącej fali zinterferowanej na ścianki pionowe przy głębokościach większych od krytycznej dla danej fali. Poza metodami analitycznymi i hydraulicznymi istnieje możliwość modelowania elektrycznego zjawisk hydraulicznych. Podano założenia analityczne opracowane przez Żukowskiego oraz metodę elektrodynamicznej analogii zastosowanej przez N. N. Pawłowskiego. Omówienie równań różniczkowych rządzących analogią ruchu cieczy a ruchu prądu elektrycznego, czyniące zadość równaniu Laplace'a. Wyprowadzenie podstawowych równań analogii i udowodnienie ich słuszności w przypadku analogii elektrodynamiki. Opis zasady działania aparatu EGDA. Metody wyznaczania linii różnych potencjałów. Rozważenie sposobów wykreślenia krzywych ciśnień zinterferowanej fali przy pomocy aparatu EGDA. Podana kolejność czynności przy budowie wykresu ciśnień, sposób wyznaczania wykresu ciśnień wg metody Sainflou. Wyprowadzenie wniosków i rozpatrzenie odchyłen wyników uzyskanych metodą opisaną z wynikami obserwacji naturalnych.

338* 627.13:532.513.1:621.3.084 IM
Szajtan W.: Czujniki elektryczne do pomiaru ciśnienia hydrodynamicznego w warunkach laboratoryjnych. „Elektroizmeritielnyje datcziki dla izmierienija gidrodinamiczesko wo dawlenja w laboratornych usłowach“. Tr. Naucz.-Issl. Inst. Osn. Fund. Sborn. 25 Morsk. Gidrot. Stroit., niereg., 1955, s. 85; B 5, 16,5 str., 5 fot., 7 rys., 13 wykr., 12 poz. bibl. — Zasady działania czujników elektrycznych do pomiaru ciśnień hydrodynamicznych szybko zmieniających się, działających na zasadzie indukcji, pojemności i zjawisk piezoelektrycznych. Omówienie zasady działania czujników tensometrycznych (tensometry oporowe, membranowe, bezmembranowe). Zasady projektowania czujników tensometrycznych, opis konstrukcji, sposobów tarowania i przekazywania aparatu rejestrującego. Opis całości urządzenia do pomiaru ciśnień hydrodynamicznych.

339 627.6:621.51.001.5 IM
Hensen W. prof.: Badania modelowe nad falochronami pneumatycznymi. Najnowsze doświadczenia wykonane w Niemczech zachodnich. „Model tests with pneumatic breakwaters. Recent experiments carried out in Germany“. Dock. a. Harb. Auth., mies., t. 36, Nr 416, czerw. 55, s. 57; A 4, 4,5 str., 3 wykr., 23 poz. bibl. — Omówienie programu badań opracowanego dla modelu portu Helgoland, skali modelu, jego podobieństwa i urządzeń badawczych. Opis wykonywanych doświadczeń, pomiaru fali, odtworzenia ruchu wewnętrznego fali w basenie dużym i małym. Sposoby i metody pomiaru ciśnienia powietrza i jego ilości. Analiza wyników doświadczeń w stosunku do zmniejszenia falowania w dużych basenach, wyników doświadczeń w małym basenie. Wyjaśnienie sposobu działania falochronu pneumatycznego. Krytyczna analiza całego piśmienictwa odnośnie zagadnienia falochronów pneumatycznych (doświadczenia w warunkach naturalnych i modelowych).

Morskie Budownictwo Hydrotechniczne i Drogi Wodne

340* 627.343+624.154 IM
Rozbudowa pirsu w porcie Melbourne. Pomysłowa metoda fundowania skrzyń. „Pier extension at port of Melbourne. Ingenious caisson foundation method“. Dock a. Harb. Auth., mies., t. 36, Nr 418, sier. 55, s. 128; A 4, 1,5 str., 1 fot., 3 rys. — Opis stanu obecnego pirsu i uzasadnienie potrzeby jego rozbudowy. Omówienie wykonania wykopu fundamentowego, konstrukcji skrzyni żelbetowej, jej ustawienia na ruszcie palowym, wpuszczenia główek pali w dno skrzyni i zabetonowania dna. Podane szczegóły urządzenia transportera jednoszybowego użytego do budowy skrzyni w doku. Wpędzanie pali dokonano poprzez skrzynię, w dnie której przewidziano otwory zatłkane korkami drewnianymi wybijanymi przez ostrze pala.

341* 627.663:551.515.1 IM
Grimaldi M.: Katastrofalne uszkodzenie portu Genua przez cyklon. Analiza przyczyn zniszczenia falochronu. „The disastrous cyclone damage at Genua. Causes of the breakwater failures examined“. Dock a. Harb. Auth., mies., t. 36, Nr 418, sier. 55, s. 117; A 4, 3,5 str., 5 rys. — Szczegółowe omówienie konstrukcji falochronu portu genueńskiego, jego koncepcji, przesłanek projektowania, doświadczeń z innych podobnych budowli oraz doświadczeń z poprzednich katastrof. Omówienie przyczyn i przesłanek, dlaczego falochron nie został wykonany jako budowla cięższa od poprzednich. Rozpatrzenie słabych punktów budowli i wnioski odnośnie ich: — duża głębokość fundowania falochronu o ścianie pionowej, niedostateczna wytrzymałość bloków i nie monolityczna budowa falochronu są głównymi przyczynami katastrofy. Rozpatrzenie lokalizacji najsilniejszych uszkodzeń (miejsce na wprost dużych głębokości przedporcia).

342* 627.6:621.51.001.5 IM
Laurie A.: Niemieckie doświadczenia nad falochronami pneumatycznymi. „The German experiments on pneumatic breakwaters“. Dock a. Harb. Auth., mies., t. 36, Nr 416, czerw. 55, s. 61; A 4, 3,5 str., 2 wykr., 1 tabl., 2 poz. bibl. — Analiza prac Instytutu Franziusa (Hanower) nad falochronami pneumatycznymi. Zbija się twierdzenie niemieckie

o niemożliwości złamania fali krótkiej przytaczając przykłady ostatnich doświadczeń laboratoryjnych wykonanych w British Transport Commission Research Station, Dock and Inland Waterways. Omówienie sposobu przeprowadzenia badań w Niemczech, rozpatrzenie szybkości orbitalnej fali jako czynnika decydującego oraz wpływu głębokości na skuteczność przesłony pneumatycznej. Wyprowadzenie własnej teorii działania falochronu pneumatycznego oraz efektu nieciągłości falowania. Poruszenie zagadnienia podobieństwa dynamicznego modelu. Wnioski. Artykuł stanowi przyczynek do wyjaśnienia zjawisk powstających przy gaszeniu fali przesłoną powietrzną.

343* 627.661:627.223.6 IM

Szajtan W.: **Badania nad wzajemnym oddziaływaniem falowania i narzutu z bloków.** „Issledowanie wzaimodjestwa wołn z massiwnoj nabroskoj“. Tr. Naucz. Issl. Inst. Osn. Fund. Sborn. 25 Morsk. Gidrot, Stroit., niereg., 1955, s. 17, B 5, 30 str., 10 fot., 5 rys., 15 wyk., 5 tabl., 17 poz. bibl. — Rozpatrzenie zalet i wad falochronów z narzutu z dużych bloków. Uzasadnienie ich dużej żywotności, łatwości wykonania, stateczności. Analiza kosztów falochronów z ciężkich bloków w porównaniu z kosztami innych konstrukcji i w zależności od głębokości fundowania. Omówienie zdolności pochłaniania fali przez falochrony z ciężkich bloków narzutowych, obciążeń od ciśnienia (parcia) fali kilkakrotnie mniejszych niż przy ściankach pionowych. Wyniki doświadczeń laboratoryjnych innych autorów. Opis danych wyjściowych i założeń badań laboratoryjnych autora, profilów poprzecznych falochronów, wymiarów boków, reżimu falowania, skal i serii doświadczeń. Opis urządzeń tensometrycznych do pomiaru ciśnienia fali na ścianki bloków. Podane wyniki doświadczeń: zdolność gaszenia fali, odbicie fali od narzutu z bloków, odkształcenie dna przed falochronem, oddziaływanie falowania na bloki narzutu zewnętrznego. Wyprowadzenie zasadniczych wniosków i podanie zaleceń. Artykuł przedstawia dużą wartość metodologiczną dla badań modelowych konstrukcji w basenie dwuwymiarowym.

344* 627.341.3:678 IM

Jörn R., Lang G.: **Guma jako materiał sprężysty na odbojnice i urządzenia nabrzeży.** „Gummi als Federelement für Fender und Landeanlagen“. Schiff u. Hafen, mies., t. 7, Nr 1, styc. 55, s. 68; A 4, 2 str., 1 fot., 5 rys. — Własności wytrzymałościowe gumy. Oddziaływanie czynników atmosferycznych. Przykłady konstrukcyjne rozwiązania urządzeń odbojowych w portach.

Procesy Brzegowe i Ochrona Brzegów

345 627.223.6:627.23 IM

Schiff J.: **Fale, falowanie, brzeg i porty.** „Golven, deining, kust en havens“. Voordrachten gehoud. Konink. Inst. Ingrs, dwumies., t. 2, Nr 4, lip. 50, s. 645; B 5, 15,5 str., 24 fot., 3 rys., 1 wyk. — Omówienie postępu nauki w następujących dziedzinach: 1) falowanie pełnomorskie (pochodzenie, narastanie i postępowanie); 2) falowanie w pobliżu i wzdłuż brzegu (refrakcja, prąd wirowy); 3) przenikanie falowania do portów (dyfrakcja); 4) falowanie wewnątrz portu (odbicie, interferencja, fala burzowa); 5) oddziaływanie falowania na budowlę morskie (ciśnienie fali). Przegląd najnowszych osiągnięć naukowych w każdym z podanych wyżej zakresach.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

346* 656.615.073.23:621.869 IM

Naumann K. dr: **Urządzenia podnośnikowe zamiast sprzętu transportowego w magazynach?** „Hebezeuge statt Flurfördergerät im Schuppenbetrieb?“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 30/31, lip. 55, s. 1386; A 4, 4,5 str., 6 fot., 2 rys., 1 poz. bibl. — Zagadnienie zastosoowania urządzeń suwnicowych do przeładunku drobnicy w portach. Charakterystyka nowego nabrzeża w porcie Bazylea o dług. 50 m, do którego przylega prostopadłe położony magazyn o długości 234 m z dachem wystającym ponad 30 m nad wodą. Przeładunek odbywa się za pomocą suwnic, które mogą obsługiwać trzy stojące

obok siebie statki śródlądowe i przemieszczać ładunek w głąb magazynu. Charakterystyka kombinowanego urządzenia dźwigowo-suwnicowego do przeładunku drewna w Hamburgu. Przegląd warunków stworzenia tego rodzaju urządzeń w portach zamiast dźwigów i zmechanizowanego sprzętu przeładunkowego.

347* 656.615.073.235:389.6 IM

Tooth E.: **Paletyzacja i porty.** „Palletisation and the ports“. Cargo Handl., mies., t. 3, Nr 1, maj 55, s. 1; A 4 1 str. — Dotychczasowy rozwój paletyzacji w transporcie morskim w żegludzie nieoceanicznej (Dania, Norwegia, Francja), w portach. Palety jako sprzęt przeładunkowy w portach. Rozmiary i konstrukcja palet. Dalsze możliwości rozwojowe paletyzacji w żegludzie. Międzynarodowa normalizacja palet jako podstawowy warunek dalszego ich stosowania w transporcie morskim. Charakterystyka dotychczasowych prac Międzynarodowej Organizacji Standaryzacji (ISO) w zakresie normalizacji palet (kolejowych i morskich). Znaczenie tych prac dla rozwoju paletyzacji w portach.

348* 656.612.073.23:621.869 IM

Układarki w ładowniach statków. „Forklifts in ships holds“. Cargo Handl., mies., t. 3, Nr 1, maj 55, s. 1; A 4, 1 str. — Zagadnienia zmechanizowania pracy w ładowni przy pomocy układarek. 3-krotne zwiększenie wydajności wyładunku statków (do 350 t/gankozmianę) dzięki zastosowaniu układarek o ładowności 5 t. Ograniczenia wynikające z napędu, ciężaru i wielkości układarek.

349* 627.3:621.3 IM

Neumann H. dr: **Kierunki rozwoju elektrotechniki portowej.** „Entwicklungslinien der Hafenelektrotechnik“. Schiff u. Hafen, mies., t. 7, Nr 8, sier. 55, s. 487; A 4, 6 str., 10 fot. — Historia zastosowania elektryczności w porcie (pierwsze dźwigi o napędzie elektr., oświetlenie elektryczne itp.), przedstawiona na przykładzie portu hamburskiego. Zagadnienie wyboru właściwego rodzaju prądu (stały czy zmienny). Wyposażenie elektryczne dźwigów nabrzeżnych. Bezpieczne doprowadzenie prądu do dźwigu. Prąd elektryczny a eksploatacja sprzętu zmechanizowanego (napęd przenośników, ładowanie akumulatorów itp.). Zagadnienie właściwego oświetlenia magazynów portowych (światło jarzeniowe). Elektryczność — łączność wewnątrzportowa (radar, nadajniki na fale ultrakrótkie itp.).

EKONOMIKA ŻEGLUGI

350* 656.612:658.5 IM

Polikarpow A.: **Niektóre zagadnienia organizacji przewozów zagranicznych.** „Niekotoryje woprosy organizacii zagranpieriowozok“. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 8, sier. 55, s. 5; A 4 3,5 str. — Krytyczna analiza organizacji pracy statków radzieckich dokonywających przewozów importowo-eksportowych, przewozów między obcymi portami. Środki udoskonalenia systemu frachtowania statków, skracania czasu postoju statków radzieckich w obcych portach a także statków zagranicznych w portach radzieckich.

351* 656.612:658.511.6 IM

Zykowa O.: **Wydajność statku morskiego w powiązaniu z podstawowymi wskaźnikami jego pracy.** „Proizwoditelnost morskowo sudna wo wzaimoswjazi s osnownymi pokazatelami jewo raboty“. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 8, sier. 55, s. 8; A 4, 2,5 str., 1 rys., 1 tabl. — Konstrukcja jakościowego wskaźnika pracy tonażu morskiego: wydajności jednej tony nośności stanowiącej funkcję współczynnika wykorzystania nośności, szybkości statku, odległości przewozu 1 tony ładunku, intensywności obsługi statków w portach i nośności statku. Analiza wpływu każdego z wymienionych wskaźników na wydajność tony nośności.

352* 387.1:341.225 IM

Kristensen T.: **Wolność mórz i jej znaczenie dla gospodarki światowej.** „The freedom of the seas and its importance to world economy“. BIMC, Monthly Circ., mies., Nr 159, czerw. 55, s. 5707, A 4, 4,5 str. — Referat wygłoszony na jubileuszowej sesji Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej w maju 1955 roku. Znaczenie morza dla gospodarki światowej. Z dziejów walki o wolność mórz. Zagadnie-

nia nowoczesnego protekcjonizmu w polityce ekonomicznej. Charakterystyka obecnej sytuacji w dziedzinie wolności mór: dyskryminacja bandery ze szczególnym uwzględnieniem polityki Stanów Zjednoczonych. Skutki protekcjonizmu w gospodarce światowej. Konieczność międzynarodowej regulacji tych zagadnień.

353* 656.61.622.34 IM
Brusewitz S.: **Główne złoża rudy żelaznej i przewozy rudy żelaznej drogą morską.** „The principal iron ore deposit and movements of iron ore by sea“. BIMC Monthly Circ. mies., Nr 159, czerw. 55, s. 5725; A4, 4,5 str., 1 rys. — Referat wygłoszony na jubileuszowej sesji Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej w maju 1955 r. Lokalizacja głównych złóż rudy żelaznej. Wydobycie rudy w poszczególnych głównych ośrodkach. Nowe złoża rudy w Liberii, Brazylii, Wenezueli i Kanadzie a rozwój przewozów morskich rudy. Morskie przewozy rudy, szczególnie do Stanów Zjednoczonych.

354 656.61.(43).1914—1955 IM
Theel G.: **Niemiecka żegluga handlowa 1914—1938—1955.** „Die deutsche Handelsschiffahrt 1914—1938—1955“. Göttingen, 1955, Vandenhoeck & Ruprecht; D, B5, 28 str., 12 tabl., 2 poz. bibl. — Stan posiadania tonażowego, struktura, rozmiar przewozów, liczebność załóg pływających niemieckiej floty handlowej w latach 1914, 1938, 1955 (1955 — Niemcy Zach.). Charakterystyka przewozów liniowych i trampowych. Zagadnienie żeglugi pasażerskiej. Wielkość przedsiębiorstw żeglugowych. Udział floty niemieckiej w obsłudze obrotów własnych portów.

EKONOMIKA PORTÓW

355 627.34.003.13:656.615 IM
Smirnow E. W.: **Określanie wydajności wyposażenia nabrzeża portowego.** „Opriedielenie proizvoditel'nosti oborudowanija portowowo priczal'no fronta“. Tr. Centr. Naucz. Issl. Inst. Stroit. i Tiechn. Ekspł. Morsk. Reczn. Flota, niereg., t. 25, 1954, s. 3; B5, 73 str., 2 rys., 32 wyk., 12 tabl., 6 poz. bibl. — Dotychczasowa metodyka określenia wydajności wyposażenia nabrzeży i jej brak. Główne zasady określenia wydajności tego wyposażenia. Ustalenie rozmiaru nakładów inwestycyjnych i eksploatacyjnych, niezbędnych dla obsługi danego rocznego obrotu ładunkowego i uzależnionych od wydajności wyposażenia nabrzeża. Określenie wydajności wyposażenia nabrzeża, odpowiadającej najniższemu łącznemu nakładowi inwestycyjnemu i eksploatacyjnemu. Metodyka określania optymalnej wydajności wyposażenia nabrzeża przedstawiona na konkretnych przykładach. W załącznikach podano analizę wpływu wydajności nabrzeża na system pracy i wielkość podstawowych składników portu, żeglugi i kolei oraz analizę zależności łącznych nakładów inwestycyjnych i eksploatacyjnych portu, żeglugi i kolei od wydajności wyposażenia nabrzeża.

356 656.613.073.23.003:627.35 IM
Konowałow J. M.: **W sprawie stopnia intensywności mechanizacji nabrzeży.** „K woprosu o stepieni nasyszczenija mechanizaczej priczal'ow“. Tr. Leningr. Inst. Inż. Wodn. Transp., niereg., t. 19, 1952, s. 7; B5, 3 str. — Metodyka określenia optymalnej ilości urządzeń przeładunkowych na nabrzeża przy uwzględnieniu kosztów postoju statku i kosztów eksploatacji urządzeń przeładunkowych. Specyfika obliczania ilości urządzeń w zależności od warunków obsługi statków (obsługa jednego statku lub równocześnie kilku statków).

357* 629.124.2.003.2:656.615 IM
Koriakin S.: **Dlaczego statki pomocnicze są nierentowne?** „Poczemu ubytoczny wspomagatelnyje suda?“ Wodn. Transp., 3 X tyg., t. 24, Nr 97, 13 sier. 55, s. 3; A4, 0,2 str. — Charakterystyka kosztów eksploatacji taboru pomocniczego w portach radzieckich. Konieczność zmiany metodyki planowania pracy holowników portowych i kryteriów oceny ich działalności. Zagadnienia wyboru optymalnych typów portowego taboru pływającego.

358 656.615.07:658.38/39 IM
Evans A.: **Szkolenie robotników portowych.** Postęp w przeładunku towarów. „Progress in cargo handling“. London 1955, Iliffe & Sons, s. 319; D, B5, 4 str. — Referat wygłoszony na kongresie ICHCA w Neapolu w 1954 r. Rozwój szkolenia robotników portowych w różnych krajach ze szczególnym uwzględnieniem Holandii i Niemiec zach. Organizacja, programy, koszty itd. szkolenia robotników portowych.

PRAWO MORSKIE

359* 347.79 IM
Vahldiek W. dr: **Prawo żeglugi morskiej.** „Schiffahrtsrecht“. 2 tomy, Berlin, 1953, Walter de Gruyter, D, A5, 742 str. — Orzecznictwo Reichsgericht w sprawach cywilnych w zakresie prawa morskiego oraz prawa żeglugi śródlądowej. Zbiór orzeczeń za okres od 1879—1943 w zakresie prawa morskiego i od 1901 do 1943 w zakresie prawa żeglugi śródlądowej. Zawiera kilkadziesiąt orzeczeń w pełnym brzmieniu, każdy z dwóch tomów opatrzoney bardzo szczegółowym indeksem rzeczowym. Zakres rzeczowy obejmuje m. in. zagadnienia zderzenia statków, pilotażu przymusowego, zagadnienia konosamentowe, odpowiedzialność przewoźnika, zainteresowanych ładunkiem, prawo pościgu, zdolność statku do żeglugi, ubezpieczenia morskie, roszczenia załogi i wiele innych.

360* 347.799:614.81(44) IM
Legendre C.: **Niebezpieczeństwo morskie w prawie francuskim.** „Le peril de mer en droit francais“. Droit. Marit., mies., t. 7, Nr 78, czerw. 55, s. 323; B5, 8 str., 5 poz. bibl. i orzecznictwo. Analiza pojęcia niebezpieczeństwa morskiego na tle obowiązujących przepisów francuskich i orzecznictwa za okres 50-lecia, jak również porównawcze ujęcie zagadnienia na tle Reguł Haskich i Konwencji Brukselskiej z 1924 r. Zastąpienie w prawie francuskim pojęcie „siły wyższej“ i „niebezpieczeństwa na morzu“ pojęciem wypadku niezależnego od woli ludzkiej, którego nie można było ani przewidzieć, ani mu zapobiec. Autor analizuje jeden i drugi element na tle orzecznictwa. Orzecznictwo francuskie, zdaniem autora, przeciwstawia się podobnie jak prawo francuskie ustawodawstwu innych krajów i sformułowaniom konwencyjnym na niekorzyść armatorów francuskich.

361* 347.799(43):347.79(100.3) IM
Helmers W.: **Uwagi porównawcze niemieckiego prawa morskiego z prawem zagranicznym.** „Einige Vergleiche des deutschen mit dem ausländischen Seerecht“. Hansa, tyg. 92, Nr 8, 9/10, luty, 55, s. 377, 443; A4, 6,5 str. — Zagadnienie wypadków morskich, w ujęciu ustawodawstw poszczególnych krajów. Władze, którym należy złożyć zgłoszenie wypadku morskiego. Dochodzenia z wypadków morskich i kolizja przepisów prawnych, ograniczona odpowiedzialność przewoźnika, odpowiedzialność za usunięcie wraków, zagadnienie rozliczeń odszkodowanych w naświetleniu przepisów prawnych następujących krajów: Belgii, Danii, Finlandii, Francji, Grecji, W. Brytanii i Dominii, Włoch, Holandii, Norwegii, Portugalii, Szwecji, Hiszpanii, St. Zjednoczonych Am. Półn. Studium porównawcze na tle orzecznictwa, analiza szeregu przykładów z poszczególnych zakresów zagadnień.

* * *

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.