

PRZEGŁĄD BIBLIOGRAFICZNY

BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO I MORSKIEGO ORAZ EKONOMIKI TRANSPORTU MORSKIEGO
OPRACOWANY PRZEZ OŚRODEK DOKUMENTACJI MORSKIEGO INSTYTUTU TECHNICZNEGO
DODATEK DO MIESIĘCZNIKA „TECHNIKA I GOSPODARKA MORSKA”

Rok III

Gdańsk – Marzec 1952 r.

Nr 3

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

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE I PORTOWE

DZIAŁ ŻEGLUGI

Przemysł okrętowy, pomocniczy i rozbudowa stoczni

131* 629.128.1 IM(C3)-3.52

Modernizacja stoczni. „Shipyards modernisation”. Shipbuilder, London, mies., t. 58, Nr 517, paźdz. 51, s. 667, 24×18 cm, 9,5 str., 14 fot. — Obszerny opis modernizacji stoczni Vickers-Armstrongs w Barrow-in-Furness, budującej głównie okręty wojenne, duże statki pasażerskie i towarowe. Przystosowanie stoczni do prefabrykacji i masowego spawania elektrycznego. Transport wewnętrzny i dźwigi. Omówienie zmian w poszczególnych działach stoczni (kadłubownie, pochylnie, wyposażenie itd.). Instalacje elektryczne. Opieka nad pracownikami.

132* 669.71: 629.126(047) IM(C3)-3.52

Aluminium w konstrukcjach okrętowych. „Aluminium in ship structures”. Shipp. World, London, tyg., t. 125, Nr 3040, paźdz. 51, s. 231, 30×21 cm, 3 str. — Streszczenie sprawozdania z działalności badawczej Aluminium Development Association w latach 1943–1950. Cel badań. Badania doświadczalne i teoretyczne. Utworzenie kryteriów porównawczych konstrukcji stalowych i aluminiowych. Zakres stosowania stopów aluminiowych w budownictwie okrętowym. Wpływ temperatury na konstrukcje aluminiowe. Korzyści wskutek zmniejszenia ciężaru. Badania wytrzymałościowe.

133* 621.791:629.128 IM(C3)-3.52

Ritzler F.: Budowa sekcyjna statków spawanych. „Sektionsbau geschweisster Schiffe”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 34/35, sierp. 51, s. 1256, 30×21 cm, 1 str., 3 fot. — Zastosowanie na szerszą skalę spawania kadłubów okrętowych umożliwiła prefabrykację kadłuba drogą budowy oddzielnych sekcji w halach. Związane to jest z szybszą budową kadłuba i obniżeniem kosztów budowy. Jednocześnie wzrastają możliwości produkcyjne stoczni.

Typy i eksploatacja techniczna okrętów

134* 656.61 IM(C3)-3.52

Reinrich Ad. Börnsen: Nowoczesna żegluga morska. „Der moderne Überseedienst”. Hansa, Hamburg, tyg., t. 88, Nr 11, marz. 51, s. 411, 30×21 cm, 2,5 str., 1 rys. — Czynniki wpływające na optymalne kształtowanie się warunków eksploatacyjnych statków. Zamiast wady poszczególnych rodzajów napędów statków. Zagadnienie awarii w spalinowych silnikach tłokowych.

135* 629.124.2:629.128 IM(C3)-3.52

Branders H.: Prefabrykowane holowniki budowane w Finlandii. „Prefabricated tugs built in Finland”. Weld. a. Met. Fabric., London, mies., t. 19, Nr 11 list. 51, s. 421, 30×22 cm, 4 str., 11 fot., 1 rys. — Zakłady Ahlströma w Workhaus (fin. Finlandia, 200 mil od morza), budujące m. in. kotły okrętowe oraz prefabrykowane holowniki spawane 2 typów: 400 KM i 150 KM. Zwięźli opis urządzenia zilustrowany planem zakładów. Omówienie kolejności produkcji. Transport holowników koleją do portu wyposażeniowego.

136* 629.123.4 IM(C3)-3.52

Norweski motorowiec „Fernsea”. Norwegian motorship „Fernsea”. Mar. Eng. a. Nav. Arch., London, mies., t. 73, Nr 876, kw. 50, a. 153, 24×18 cm, 2 str., 1 fot., 2 rys. — Norweski drobnicowiec motorowy 1-grubowy. Długość L_{pp} = 126,5 m, nośność 8400 tów, moc maszyn 5750 KMe, szybkość na próbach 17,2 węzła. Silnik 2-suwowy Burmeister & Wain. Krótki opis, rysunki maszynowni.

137* 629.124.72 IM(C3)-3.52

Nowoczesny trawler parowy „Kingston Garnet”. „Modern steam trawler „Kingston Garnet”. Mar. Eng. a. Nav. Arch., London, mies., t. 73, Nr 879, nr specj., czerw. 50, s. 278, 24×18 cm, 3,5 str., 1 fot., 3 rys. — Brytyjski trawler parowy z nadbudówką z lekkich stopów. Długość L_{pp} = 56,1 m, 720 BRT, pojemność ładowni rybnych 445 m³, moc maszyn 1100 KM. Silnik parowy tłokowy trójprężny, kotłocił cylindryczny opalany ropą. Opis zilustrowany rysunkami silnika.

138* 629.123.4.014.67 IM(C3)-3.52

Motorowiec towarowy ze sterem Pleugera. „Cargo motorship with Pleuger rudder”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 78, Nr 18,

list. 51, s. 593, 29×21 cm, 1,3 str., 1 fot., 1 rys. — Pierwszy statek towarowy ze sterem aktywnym Pleugera. Niemiecki drobnicowiec motorowy typu ochronnopokładowego. Długość L_{pp} = 77 m, nośność 1750 tów, moc maszyn 2×750 KMe, szybkość 12 węzłów. Silniki typu MAK z przekładnią zębatą. Moc silnika sterowego 120 KM. W porcie pracuje tylko silnik sterowy (silniki główne nieczynne), wtedy szybkość statku 4 węzły; dobre zdolności manewrowe. Plan generalny statku.

139* 629.123.56(04) IM(C3)-3.52

Lamb. J., Brown R. L.: Wielkość i szybkość zbiornikowców. „The size and speed of tankers”. Mot. Ship, London, mies., t. 32, Nr 379, paźdz. 51, s. 264, 30×22 cm, 3 str. — Fragment odczytu wygłoszonego na World Petroleum Congress. Wzrost ilości i ogólności tonażu zbiornikowców na świecie. Wzrost nośności i szybkości. Ułatwienia portowe. Korzyści stosowania statków o dużej nośności. Wzrost szybkości ekonomicznej. Szybkość w czasie wojny. Rezerwa mocy. Projektowanie zbiornikowca. Najnowsze ulepszenia w konstrukcji zbiornikowców. Korzyści stosowania spawania.

140* 629.123.3 IM(C3)-3.52

Zwiedzamy „Ville de Marseille”. Visitions le „Ville de Marseille”. J. Mar. March., Paris, tyg., t. 33, Nr 1660, paźdz. 51, s. 2261, 31×24 cm, 10 str., 8 fot., 2 rys. — Szczegółowy opis techniczny francuskiego statku pasażerskiego „Ville de Marseille”, zbudowanego w 1951 r. Długość L_{pp} = 136 m, nośność 2200 tów, wyporność 8660 t, pojemność 9654 BRT, 861 pasażerów, moc maszyn 14500 KM, szybkość 20,5 węzł. Wysokie wymagania na próbach odbiorczych. Konstrukcja kadłuba, ładownie, pomieszczenia załogi, pasażerów i gospodarcze. Wyposażenie pokładowe. Pompy, instalacja chłodnicza. Wentylacja i ogrzewanie. Ochrona przeciwpożarowa. Urządzenia ratunkowe. Instalacja elektryczna. Instalacja maszynowa napędowa (3 kotły wysokoprężne, turbiny parowe Parsonsa).

141* 629.123.3.01 IM(C3)-3.52

Kilka interesujących przyczynków na temat wyposażenia „Ville de Marseille”. „Quelques contributions intéressantes à l'équipement du „Ville de Marseille”. J. Mar. March., Paris, tyg., t. 33, Nr 1660, paźdz. 51, s. 2275, 35×24 cm, 4,5 str., 6 fot. — Zwięźle omówienie interesujących części wyposażenia statku pasażerskiego „Ville de Marseille”. Dźwigi pokładowe 2-tonowe. Stabilizator przechyłowy syst. Denny-Brown. Urządzenie przeciwpożarowe. Wyparowniki. Pompy itp.

142* 629.12-445:629.12.098 IM(C3)-3.52

Garroche P.: Statek przystosowany do transportu kontenerów. „Le navire spécialisé pour le transport des conteneurs”. J. Mar. March., Paris, tyg., t. 33, Nr 1626, luty 51, s. 307, 31×24 cm, 2,5 str., 2 rys. — Projekt statków do transportu kontenerów. Rozmieszczenie i ilość luków. Urządzenia przeładunkowe. Ogólne uwagi o statkach tego typu, ich zaletach i możliwościach transportowych.

Teoria okrętu i badania modelowe

143* 629.128.001.5(047) IM(C3)-3.52

Autolycus: Konferencja pracowników doświadczalnych basenów okrętowych. „Conference of tank experiments”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 78, Nr 13, 14, 15, wrzes., paźdz. 51, s. 397, 435, 467, 29×21 cm, 6,5 str. — Sprawozdanie z 6 Międzynarodowej Konferencji Dyrektorów Basenów Okrętowych we wrześniu 1951 r. w Waszyngtonie. Przebieg konferencji i dyskutowane zagadnienia. Badanie śrub okrętowych: liczby Reynoldsa, podobieństwo geometr. modeli, kawitacja, wpływ skali a napęd własny modeli, prąd nadążający i zassanie. Opór tarcia: badania dużych modeli, sposoby uzyskania ruchu wirowego. Właściwości morskie statku. Symbole w literaturze. Wnioski końcowe.

144* 629.12.073 IM(C3)-3.52

Blagowieszczeński S.: O projekcie norm stateczności dla statków morskich i portowych. „O projekcie norm ostojczowości dla morskich i rejdowych sudow”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 9, 10, wrzes., paźdz. 51, s. 16, 11, 25×17 cm, 9,6 str., 2 wykr. 4 tab. — Omówienie projektu nowych norm stateczności, opracowanego przez Centr. Nauk-Badawczy Instytut Floty Morskiej ZSRR w r. 1950. Nowe kryterium stateczności, uwzględniające kołysanie boczne statku. Ponadto gruntowna przeróbka norm tymczasowych, uwzględniająca sezonowość i rejon pływania itp. Badanie doświadczalne. Artykuł dyskusyjny.

- 145* 629.12.074 IM(C3)-3.52
 Głotow W.: Obliczanie niezatapialności przy pomocy wykresu przebiegienia. „Rasczot niepotopialnosti s pomoszczu differentsiarnoj diagrammy”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 10, październik 51, s. 16, 25×17 cm, 3,3 str., 3 wykr., 1 poz. bibl.— Praktyczny sposób obliczenia niezatapialności statku drogą określenia wodnie awaryjnych przy pomocy wykresu przebiegienia. Zalety metody, która nadaje się szczególnie dla statków poniżej 80 m długości.
- Budowa okrętów, maszyn i wyposażenia
- 146* 656.61.085.12:621.436:629.12 IM(C3)-3.52
 Aleksandrow A. B.: Walka z zużyciem elementów pompek paliwowych silników okrętowych. „O borbie z iznosom dietalej topliwych nasosow sudowych dwigatelej”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 8, sierpień 51, s. 24, 25×17 cm, 5 str., 5 fot., 2 tab.— Zużywanie się tłoczka i tulejki roboczej w pompkach paliwowych silników spalinyowych — przyczyny powstawania i sposoby zapobiegania. Dane doświadczalne.
- 147 662.6/9:629.12 IM(C3)-3.52
 Bauer G. prof. dr.: Gospodarność napędu parowego statków małej i średniej wielkości. „Die Wirtschaftlichkeit des Dampfantriebes kleiner und mittelgrosser Schiffe”. Hansa, Hamburg, tyg., Nr 8, 17, 20, 30/31 48 — 1949 r., Nr 1/2, 10 — 1950 r., 30×21 cm, 21 str., 29 rys., 8 wykr., 8 tab.— Omówienie zasadniczych elementów okrętowej parowej instalacji napędowej pod względem racjonalnej gospodarki cieplnej. Analiza obejmuje wyłącznie jednostki handlowe o maksymalnej mocy 4000 KM. Liczne dane eksploatacyjne w formie wykresów, tabel i wartości liczbowych.
- 148* 621.335-833.6:629.12-445.9 IM(C3)-3.52
 Kosack, Breitwieser: Elektryczne napędy śrubowe statków prądem stałym. „Elektrische Schiffspropellerantriebe mit Gleichstrom”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 3, Nr 1, styczeń 51, s. 2, 30×21 cm, 6 str., 8 fot., 7 rys., 1 wykr., 51 poz. bibl.— Instalacje akumulatorowe. Zakres stosowania silników napędowych. Schematy połączeń dla lodolamacza, dźwigu pływającego i pogłębiarki. Zalety tego rodzaju napędu.
- 149* 621.56/59:629.12-444 IM(C3)-3.52
 Fridman I.: Kombinowany układ jednostopniowych i dwustopniowych instalacji chłodniczych. „Kombinirowannaja schiema odnospustencznych i dwuchstupencznych chłodilnych ustanowok”. Chłod. Techn., Moskwa, kwart., t. 28, Nr 3, czerwiec — sierpień 51, s. 9, 26×19 cm, 3,5 str., 3 rys., 1 tab.— Kombinowane układy jedno- i dwustopniowych urządzeń chłodniczych. Typowe schematy tych układów z podaniem charakterystyki ich pracy. Warunki stosowania układów kombinowanych.
- 150* 621.43:629.12 IM(C3)-3.52
 Geraszczenko O.: Wykres do obliczania pierścieni tłokowych. „Nommogramma dla rasczota porsniewch kolec”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 7, lipiec 51, s. 25, 25×17 cm, 2 str., 1 wykr.— Szybkie obliczanie pierścieni tłokowych przy pomocy załączonego w tekście wykresu. Przykład posługiwania się wykresem.
- 151* 623.8/9(04) IM(C3)-3.52
 Lillicrap C.: Projektowanie okrętu wojennego. „Designing a warship”. Engineer, London, tyg., t. 191, Nr 4972, maj 51, s. 624, 35×25 cm, 3,5 str., 6 rys.— Wyjątek z odczytu wygłoszonego w Royal Institution. Zwięzłe omówienie etapów projektowania. Znaczenie statyczności, wytrzymałości wiązań. Grupy ciężarowe współczesnego okrętu wojennego.
- 152* 629.12.011.74 IM(C3)-3.52
 Łapinski W.: Wzór dla określenia grubości poszycia kadłuba statków morskich. „Formuła dla opriedielenja tołszczyi obshiwi korpusa morskich sudow”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 9, wrzesień 51, s. 20, 25×17 cm, 6 str., 1 rys., 3 wykr.— Wzór dla określenia grubości poszycia, uwzględniający zginanie ogólne i lokalne statku oraz korozję. Zgodność wzoru z przepisami Morskiego Rejestru ZSRR. Nadaje się szczególnie dla statków specjalnych i o szczególnych stosunkach wymiarów głównych.
- 153* 629.123.3:338.933 IM(C3)-3.52
 Ricard J. P.: Rentowność i bezpieczeństwo w koncepcji „Ville de Marseille”. „Rentabilité et sécurité ont présidé à la conception du „Ville de Marseille”. J. Mar. March., Paris, tyg., t. 33, Nr 1660, październik 51, s. 2257, 31×24 cm, 4 str., 6 fot.— Główne czynniki wpływające na koncepcję nowoczesnego statku pasażerskiego (określonej linii): przeznaczenie, szybkość, instalacja napędowa, konstrukcja statku z punktu widzenia rentowności i bezpieczeństwa — postęp w porównaniu ze statkiem przedwojennym tego typu. Innowacje techniczne.
- 154* 629.12.037.1 IM(C3)-3.52
 Kowtun A.: Określenie elementów śruby okrętowej bez zdejmowania jej z wału. „Opriedielenje elementow griebnowo winta biez sjomki jewo s wała”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 10, październik 51, s. 30, 25×17 cm, 2,5 str., 4 rys.— Praktyczny sposób określenia skoku i średnicy śruby okrętowej bez zdejmowania jej z wału w dwóch wypadkach: statek stoi na równej stępce i statek z przebiegnięciem.
- 155* 656.61.085.12:621.81/85:621.436:629.12 IM(C3)-3.52
 Schuler: Zużywanie się tulei cylindrowych wodzikowych silników dwusuwowych. „Zylinderröhrenabnutzung von Zweitakt-Kreuzkopfmotoren”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 3, Nr 2, luty 51, s. 35, 30×21 cm, 5,5 str., 8 fot., 6 wykr.— Wpływ rozmaitych czynników na zużywanie się tulei cylindrowej. Analiza wpływu poszczególnych czynników tarcia, materiału tulei, stosowanego paliwa, smarowania obciążenia, silnika oraz zawartości pyłu w powietrzu.
- 156* 536.621.1:629.12 IM(C3)-3.52
 Bauer: Przegrzewanie międzystopniowe czy turbina odlotowa. „Zwischenüberhitzung oder Abdampturbine”. Schiff u. Hafen, Hamburg, mies., t. 3, Nr 1, styczeń 51, s. 8, 30×21 cm, 3 str., 4 wykr., 3 tab.— Opis silnika z międzystopniowym przegrzewaniem pary. Korzyści ze stosowania przegrzania międzystopniowego i turbiny odlotowej. Oba sposoby stosowane równolegle dają zmniejszenie zużycia paliwa o 28,2 proc. w porównaniu z silnikiem pracującym bez przegrzania międzystopniowego i bez turbiny odlotowej.
- RÓŻNE
- 157* 629.128(061.3) IM(C3)-3.52
 Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa Okrętowego. „American Society of Naval Architects and Marine Engineers”. Shipbuild. Shipp. Rec., London, tyg., t. 78, Nr 18, list. 51, s. 561, 29×21 cm, 1,3 str., 9 poz. bibl.— Program 59. ogólnego zebrania T-wa w Nowym Jorku dn. 15—16. XI. 1951. Zwięzłe omówienie poszczególnych referatów.
- DZIAŁ PORTÓW
- Hydro-, meteorolo-, geologia morza i mechanika gruntów
- 158 55:77:627.22:627.222.21 IM(C3)-3.52
 Boissevain H.: Interpretacja fotografii lotniczej dla celów geologicznych. „Geologische Interpretatie van luchtfotos”. Weg en Waterbouw, Utrecht, dwumies., t. 9, Nr 3—4, marz., — kw. 49, s. 32, 29×20 cm, 4 str., 4 fot., 10 poz. bibl.— Analiza metody interpretacji fotografii lotniczej dla celów wojennych i sposoby dostosowania tych metod dla celów pokojowych.. Metody określania obszarów erozyjnych i sedimentacyjnych. Rozpoznawanie dawnych koryt rzek: obszarów aluwialnych, gruntów przepuszczalnych. Nawiązanie wyników do celów geologii technicznej.
- 159 627.22:77 IM(C3)-3.52
 Boissevain H.: Fotografia lotnicza jako środek pomocniczy przy studiach eksploatacji gruntów oraz przy badaniach geologicznych dla celów techniczno-budowlanych. „Luchtfotografie als hulpmiddel bij de exploratie en exploitatie van de bodem en bij het grondonderzoek bouwtechnische doeleinden”. Weg en Waterbouw, Utrecht, dwumies., t. 9, Nr 3—4, marz., — kw. 49, s. 26, 29×20 cm, 5,5 str., 11 fot., 6 poz. bibl.— Wykorzystanie fotografii lotniczych z czasów wojny światowej do celów pokojowych. Rodzaje materiałów iotograficznych przed i w czasie wojny światowej. Metody porównawcze zdjęć wykonanych na różnych filmach, celem odczytania informacji geologicznych. Odczytywanie głębokości przemierzania gruntu. Fotografia lotnicza układu strefy przybrzeżnej.
- 160 627.22:77 IM(C3)-3.52
 von Frijttag Drabbe: Badania gruntów w Holandii za pomocą fotografii. „Grondonderzoek in Nederland met behulp van luchtfotos”. Weg en Waterbouw, Utrecht, dwumies., t. 9, Nr 3—4, marz., — kw. 49, s. 21, 29×20 cm, 5 str., 5 fot., 2 poz. bibl.— Sposoby i wyniki badania gruntów i gleb za pomocą fotografii lotniczej. Wskazówki odnosnie odczytywania i analizy fotografii dla celów geologii technicznej.
- 161 627.221 IM(C3)-3.52
 Carruthers J. N., Stubbings H. G.: Pobieranie próbek wody w ujściach. „Water sampling in estuarial waters”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 31, Nr 362, grud. 50, s. 253, 31×24 cm, 7 str., 2 fot., 6 rys.— Cel pobierania próbek wody oraz trudności napotymane w praktyce. Opis przyrządów do pobierania próbek wody typu otwartego, typu kimsworth. Havant. Opis aparatu do pobierania próbek typu zamknięty-otwarty-zamknięty: aparat Carruthers-Harwell, aparat Tilbury, aparat Cricklewood. Zalety i wady aparatów.
- 162 626.86:627.532:624.131.437 IM(C3)-3.52
 Geuze E.: Elektro-kinetyczne odwadnianie gruntu. „Elektrische drainage van de bodem”. Weg en Waterbouw, Utrecht, dwumies., t. 10, Nr 5—6, maj—czerwiec 50, s. 37, 29×20 cm, 8 str., 5 fot., 2 rys., 1 tab., 1 poz. bibl.— Opis metody elektro-kinetycznego odwadniania gruntu. Zarys historyczny powstania metody. Możliwości stosowania metody w różnych warunkach.
- 163 627.223.7 IM(C3)-3.52
 Romanowsky V.: Zagadnienie pomiaru prądów morskich. „Le problème de la mesure des courants marins”. Houille blanche, Grenoble, dwumies., Nr 2, marz., — kw. 49, s. 150, 30×22 cm, 12 str., 7 fot., 7 rys.— Klasyfikacja prądów morskich na periodyczne i aperiodyczne oraz odmiany prądów ze względu na ich genezę. Skutki prądów morskich. Sposoby rozpoznania prądów morskich — pośrednie i bezpośrednie. Opis ważniejszych przyrządów pomiarowych prądów morskich: mytniki, wahadła, rurki Pitot, aparaty oparte na oporze przepływu, na zmianie oporności elektrycznej, piływki i inne. Wady i zalety tych przyrządów.
- 164 627.16:627.7:550 IM(C)-3.52
 Stanley C. Bailev: Geologia i geofizyka, a budownictwo morskie i rzeczne. „Geology and geophysics in relation to marine works”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 31, Nr 355, maj 50, s. 30, 31×24 cm, 3,5 str.— Warunki projektowania budowli morskich. Znaczenie map geologicznych podłoża trwałego oraz warstw osadowych. Wpływ erozji brzegów na warunki budowli. Wpływ ławic ułściowych (bar) oraz warunki nawigacji wpływ zjawisk sejsmicznych na warunki fundowania budowli morskich oraz sposoby uwzględnienia tych zjawisk w konstrukcji. Normalne warunki kształtowania się ujść rzecznych, ławic i mielizn. Warunki zamulania i rumowiska. Ochrona brzegów od erozji. Wpływ rodzajów gruntów na warunki wykonawstwa robót pogłębiarskich oraz dobór taboru.

- 165 627.333.4:624.154.3 IM(C3)-3.52
Bennett A.: Prefabrykacja pali żelbetowych. „Concrete pile manufactures”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 30, Nr 344, czerw. 49, s. 45, 31×24 cm, 5 str., 5 fot., 4 rys. — Warunki zastosowania konstrukcji na długich palach żelbetowych w Tasmanii. Urządzenia dla masowej prefabrykacji pali żelbetowych: podłoga betonowa, dźwigi, dźwigi mostowy. Technologia prefabrykacji pali: zbrojenie, formy, sporządzenie betonu, magazynowanie i transport. Koszty wytwarzania pali.
- 166 627.341.3 IM(C3)-3.52
Horsfield H. T.: Pomiar uderzenia statku o nabrzeże. „The measurement of the impact of a vessel with a pier”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 30, Nr 347, wrzes. 49, s. 146, 31×24 cm, 2 str., 1 fot., 4 rys. — Wyniki ostatnich pomiarów uderzenia statku w porcie New Holland, W. Brytania. Aparatura sprężynowa. Analiza przebiegu uderzenia i wyrowadzenie wzorów analityczno-empirycznych na wartość uderzenia.
- 167 627.33:624.152.634 IM(C3)-3.52
Leimdorfer P.: Kilka uwag o wyborze stalowych ścianek szczelnych. „Some views on the selection of steel sheet piling”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 30, Nr 354, kw. 50, s. 361, 31×24 cm, 5 str., 1 rys., 4 wyk., 1 tab. — Konieczność stosowania środków oszczędzających robociznę na budowach. Historia powstania stalowych ścianek szczelnych oraz poszczególne typy i systemy. Uzasadnia się warunki statyczne zastosowania ścianek stalowych. Warunki trwałości i kilkakrotnie użycia elementów. Wydaćność w zabijaniu ścianki oraz koszty ścianki. Analiza warunków korozji i trwałości konstrukcji. Przykłady zastosowania — zestawione w tabeli.
- 168 620.1/9:624.154.7:627.2 IM(C3)-3.52
Ochrona katodowa konstrukcji stalowych w portach. „Cathodic protection of steelwork”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 31, Nr 356, czerw. 50, s. 46, 31×24 cm, 3/4 str., 2 rys. — Urządzenia do ochrony katodowej stalowych konstrukcji portowych, zastosowane w porcie Long Beach, California.
- 169 627.223.6:532 IM(C3)-3.52
R. R. M.: Hiszpański wzór na falochrony narzutowe i tamy morskie. „Spanish formulae for rubble mound breakwaters and sea walls”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 31, Nr 358, sierp. 50, s. 126, 31×24 cm, 3/4 str., Krytyczne rozpatrzenie artykułu prof. R. Iribarrena i dr. Nogales y Oiano na temat: „Graniczne pochYLENIE powierzchni falochronu pomiędzy załamaniem się o odbiciem fali” oraz „Ciezar jednostkowy bloków a profil falochronów i tam morskich z narzutem”. Analiza podanych wzorów i porównanie ich z innymi pracami, a w szczególności z pracami Holenderskiego Laboratorium Hydraulicznego w Delft.
- 170 627.522 IM(C3)-3.52
Minikin R. R.: Falochrony pływające i bezfundamentowe. „Floating and foundationless breakwaters”. Engineering, London, tyg., t. 166, Nr 4325-26, grud. 48, s. 577, 36×27 cm, 3,5 str., 6 rys., 6 poz. bibl. — Istniejące wzory na obliczenie parcia dynamicznego fali na falochrony pływające. Analiza warunków stateczności falochronów bezfundamentowych oraz granic ich zastosowania. Wzory analityczne i empiryczne na redukcję wysokości fali za przeszko- dami i w portach. Opis konstrukcji i przeprowadzenie analizy falochronów pływających inwazyjnych typu Bombard. Wnioski odnośnie możliwości ich zastosowania do budownictwa portowego i morskigo.
- Budownictwo lądowe i komunikacja w portach
- 171 627.32:624.023.8 IM(C3)-3.52
Walters R. T.: Uwarstwione konstrukcje klejone z drzewa. „Glued laminated timber structures”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 31, Nr 359, wrzes. 50, s. 159, 31×24 cm, 4 str., 5 fot., 2 rys., 7 poz. bibl. — Ogólne rozważania o konstrukcjach drewnianych. Zalety uwarstwienia konstrukcji drewnianych. Wymagania co do klejów. Względny konstrukcyjne. Pierwsze prace w Europie. Postęp skiejek w Ameryce. Metody wytwarzania. Dźwigary klejone. Wnio- ski praktyczne.
- Procesy brzegowe i ochrona brzegów
- 172 627.52:627.222/223(489) IM(C3)-3.52
Per Brunn: Pobrżeże zachodnie Danii. „The Danish westcoast”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 31, Nr 359, wrzes. 50, s. 163, 31×24 cm, 4 str., 7 fot., 5 rys. — Zagadnienie prądów brze- gowych oraz środki zapobiegające erozji brzegów.
- 173 627.417 IM(C3)-3.52
Ferguson H. A.: O zastosowaniu ciekłego asfaltu do utrwalenia umocnień skarp z bruku kamiennego oraz narzutów kamiennych. „Over de toebassing van cietasfalt voor het vastleggen van steen- gloodingen en steenbestortingen”. Weg en Waterbouw, Utrecht, dwumies., t. 9, Nr 1—2, stycz.—luty 49, s. 1, 29×20 cm, 15 str., 20 fot., 6 rys., 1 wyk., 10 poz. bibl. — Uzasadnienie potrzeby utrwalenia nawierzchni powłok ochronnych bruku lub narzutu kamiennego w budownictwie hydrotechnicznym. Zestawienie właściwości asfaltów. Opisy zastosowania asfaltu do utrwalenia powłok ochronnych skarp w budowlach hydrotechnicznych. Wnioski co do zastosowania asfaltów.
- 174** 627.417 IM(C3)-3.52
Frilling J. J.: Kilka uwag o stateczności bitumicznych umocnień skarp w wypadku nadciśnienia hydrostatycznego na wewnętrznej powierzchni powłoki. „Enige beschouwingen omtrent de stabiliteit van bitumineuze talubekledingen in het geval van Hydro- statische overdruck aan de binnezijde der bekledingslaag”. Weg en Waterbouw, dwumies., Utrecht, t. 11, Nr 5—6 maj — czerw. 51, s. 54, 29×20 cm, 7 str., 8 rys., 3 tab. — Stateczność skarp tam piaszczystych lub grobli na podłożu piaszczystym w wypadku istnienia nadciśnienia wody gruntowej na wewnętrznej powierzchni umocnienia skarpy. Sposoby obliczania parcia wody, warunki graniczne stateczności powłoki nieprzepuszczalnej i przepuszczalnej oraz konstrukcje odwadniające dla polepszenia stateczności skarp. Wnioski praktyczne dla projektowania i wykonawstwa tam morskich (falochronów ziemnych).
- Pogłębianie portów, roboty podwodne i ratownictwo morskie
- 175 627.223.7:627.744 IM(C3)-3.52
Wykresy hydrograficzne. „Hydrographic graphs”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 30, Nr 345, lip. 49, s. 83, 31×24 cm, 3,5 str., 3 wyk. — Graficzny sposób przedstawiania zamulania i konserwacji kanałów morskich i portowych z uwzględnieniem czyn- nika czasu oraz wpływu budowli ochronnych.
- 176 627.936:627.752.1 IM(C3)-3.52
Łączność radiotelefoniczna na pogłębiarkach. „Radio control for dredgers”. Dock a. Harb. Auth., London, mies., t. 30, Nr 353, marz 50, s. 327, 31×24 cm, 0,25 str. — Celowość zastosowania łącz- ności radiotelefonicznej ultra-krótkofalowej o promieniu działania 18 — 20 mil morskich. Stacje posiadają łączność dwukierunkowa, lecz możliwość komunikowania się tylko z lądem. Łączność ta znacznie usprawnia pracę zespołów pogłębiarskich.
- 177 627.95:629.129 IM(C3)-3.52
Van der Burt: Ratownictwo okrętowe. „Berginswerk”. Weg en Waterbouw, Utrecht, dwumies., t. 8, Nr 1—2, stycz.—luty 48, s. 1, 29×20 cm, 16 str., 33 fot., 5 rys. — Poważniejsze roboty ratownicze wykonane przez Holendrów w ostatnich 20 latach. Schematy pod- noszenia zatopionych statków w różnych warunkach. Schematy sprzętu i taboru pływającego oraz specjalnych konstrukcji ze sta- lowych ścianek szczelnych. Klasyfikacja metod ratownictwa ujęta w 7 punktach. Analiza każdej z metod i wyprowadzone stąd wnioski.
- Urządzenia przeładunkowe i eksploatacja portów
- 178 627.353 IM(C3)-3.52
Krapotkin: Podnośnik wagonowy na promie. „Wagonopodjomnik na samochnodnym paromie”. Now. Podj. Transp. Tiechn., Moskwa, roczn., 1947, s. 1, 22×16 cm, 11 str., 13 fot., 6 rys. — Używanie promu do przewożenia taboru kolejowego wraz z ładunkiem (w braku mostu). Stosowanie podnośnika wagonowego na promie w wypadku znacznych wahan poziomu wody. Szczegółowy opis konstrukcji podnośnika.
- 179* 627.352(47) IM(C3)-3.52
Malejew: Próba zespołowej mechanizacji robót przeładunkowych w porcie żdanowskim. „Opyt żdanowskoj portu po kompleksnoj mehanizaciji pieriegruzocznych rabot”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 10, paźdz. 51, s. 5, 25×17 cm, 6 str., 3 rys. — Port żdanowski przoduje w ZSRR pod względem mechanizacji przeładunku. Próby w 1950 r. mechanizacji trymerki nad wyłado- wywaczem ze statków. Próby doprowadziły do przebudowy zasto- sowanej ładowarki węglowej. Nowa ładowarka spełnia dobrze za- danie.
- 180 627.355 IM(C3)-3.52
Huber J.: Pływające przeładownice zbożowe. „Déchargeurs flot- tants de céréales”. „Haventechnik”, wyd. nier., sierp. 49, s. 228, 25×18 cm, 2 str., 1 fot., 1 rys. — Opis konstrukcji i ogólne dane pneumatycznego urządzenia przeładunkowego dla zboża, zainsta- lowanego na pontonie. Przeładunek w relacji statek-barka. Zdol- ność przeładunkowa urządzenia 550 t na godzinę.
- EKONOMIKA TRANSPORTU MORSKIEGO
- DZIAŁ EKONOMICZNY
- Eksploatacja żeglugi
- 181* 387.1:656.612.01.31:656.03.003 IM(IB)-3.52
Miedwiediew I.: O dokładne planowanie przewozów. „Za czotkoje planirowanie pieriewozok”. Morsk. Flot, Moskwa, tyg., t. 9, Nr 85, paźdz. 51, s. 3, A4, 1 str. — Zagadnienie szturmowoczny w wy- konywaniu planów przewozów w transporcie morskim. Konieczność obliczania produkcji floty w oparciu o dane odnośnie zakończo- nych rejsów, a nie odprawionych statków.
- 182* 387.1:656.612.022.1.003(47) IM(IB)-3.52
Tarasow N.: O wszechstronny rozwój regularnych linii towaro- wych. „Za wsemiernojie razwitiie regularnych gruzowych linii”. Morsk. Flot, Moskwa, tyg., t. 8, Nr 38, maj 50, s. 3, A4, 1 str. — Znaczenie regularnych linii towarowych dla wykonawstwa planów produkcyjnych floty. Konieczność utrzymania na liniach regu- larnych stałych statków. Osiągnięcia radzieckich przedsiębiorstw żeglugowych dzięki stosowaniu linii regularnych.
- 183* 387.1:658.51 IM(IB)-3.52
Müller H. T.: O miernikach i wskaźnikach eksploatacji transportu morskiego. Transp., Warszawa, mies., t. 3, Nr 11, list. 51, s. 488, A4, 3,5 str. — Klasyfikacja mierników i wskaźników eksploatacyj- nych transportu morskiego. Analiza wskaźnika wydajności prze- wozowej towarowej i wskaźnika wykorzystania zdolności przewo- zowej. Zdolność przewozową należy obliczać tylko i wyłącznie w tonażo-milach nośności netto, a nie tonażo-metrach nośności ładunkowej, zwanej nośnością użytkową.

184* 387.1:656.61:658.512 IM(IB)-3.52
Gołębiowski J.: Podstawowe mierniki i wskaźniki planu eksploatacyjno-usługowego żegluga morskiego. Techn. Gosp. Morska, Gdańsk, mies., t. 1, Nr 5, 6, list., grud. 51, s. 374, 444, A4, 6,5 str.; 13 poz. bibl. — Ogólne pojęcia dotyczące klasyfikacji wskaźników i mierników pracy floty morskiej. Tono-mila, jako wskaźnik charakteryzujący rozmiar pracy wykonanej przez statek, a nie rozmiar jego produkcji transportowej. Analiza mierników i wskaźników planu przewozów i planu zdolności przewozowej.

185* 387.1:656.61:658.512 IM(IB)-3.52
Pietrow B.: Stachanowski grafik godzinowy we flocie morskiej. „Stachanowski czasowój grafik na morskóm flóte”. Morsk. Flot, Moskwa, dwutyg., t. 9, Nr 86, sierp. 51, s. 3, A4, 1 str. — Godzinowy grafik pracy floty morskiej jako najlepszy środek zwiększenia wydajności floty i dalszego spotęgowania szybkości przewozów. Podkreślenie znaczenia dokładnej znajomości przez załogę statków warunków eksploatacyjnych portów podróży.

186* 387.1:658.562.2 IM(IB)-3.52
Suchorow P.: O oszczędności paliwa i smarów. „Za ekonomiu topliwa i smazki”. Morsk. Flot, Moskwa, mies., t. 11, Nr 11, list. 51, s. 32, B5, 3,5 str., 1 tab. — Rezultaty okresowych przeglądów (lustracji) racjonalnego wykorzystania paliwa na statkach morskich. Wskazanie rezerw, jakimi dysponuje jeszcze flota morska na tym ważnym odcinku swej gospodarki.

187* 387.1:656.612.021. 078.11 IM(IB)-3.52
Duff Peter: Roľacia statk6w — zagadnienie miedzynarodowe. „The turnround of ships — an international problem”. Shipw. World, London, twg., t. 125, Nr 3042, paźdz. 51, s. 265, A4, 1 str. — Zakres dziaľania Miedzynarodowego Komitetu Koordynacji Przeladunku towar6w, obejmujacy wszystkie zasadnicze elementy składowe procesu obsługi statku w porcie.

188* 387.1:629.123.011.551.008 IM(IB)-3.52
Bowen Fr.: Rewolucyjne zmiany w pomieszczeniach załogowych. „Revolutionary changes in crew accommodation”. J. Commerce, London, Nr roczny, stycz. 50, s. 105, A4, 13 str. — Rvs historyczny ewolucji pomieszczeń załogowych na statkach. Zanikanie starych przesad6w na rzecz nowoczesnych standard6w higieny i komfortu i odbicie tego procesu w ustawodawstwie socjalnym. Statek m/s „Wanstead” jako przyklad nałnowocześniejszych osiagnieć w zakresie pomieszczeń załogowych.

189* 387.1:656.612.022.5:658.1:338.984.003 IM(IB)-3.52
Batłeczko F.: Zestawienie planu i sprawozdawczość z reisu na rozrachunku gospodarczym. „Sostawlenie plana i ucet chozaszczotnoy rejsa”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., t. 9, Nr 83, paźdz. 51, s. 3, A4, 2 str., 2 tab. — Elementy planu transportowo-finansowego statku. Metoda stosowania osobistych rachunk6w oszczedności. Planowanie wachtowe i kontrola wykonania w oparciu o wskaźniki pieniężne.

190* 387.1:656.078.003(47) IM(IB)-3.52
Korchow F.: Jak organizujemy szybkościową obsługę statk6w? „Kak my organiziruem skorostnuju obrabotku sudow”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., t. 8, Nr 71, wrześ. 50, s. 3, A4, 2 str. — Stosowanie szybkościowej obsługi statk6w w porcie leningradzkim. Osiagniecia w zakresie socjalistycznej opieki nad urzadzeniami, racjonalizacja sposob6w przeladunku.

191* 387.1:656.61.01.004(47) IM(IB)-3.52
Danilkin I.: Stale rozwiaz nowe i progresywne metody dyspozycji kierownictwa flota. „Nieustanno razwiazat nowoje i progressiwnoje w dispoziczijskom rukowodstwie flotom”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., t. 8, Nr 7, stycz. 50, s. 2, A4, 1,5 str. — Pr6duktowne metody pracy służby dyspozycyjnej w azowskim przedsi6wstwie żegluzowym. Nowe sposoby organizacji i wykonawstwa procesu technologicznego we flocie.

Eksplatacja port6w

192* 387.1:656.612.01.003(47) IM(IB)-3.52
Tatarienko N., Czuwaszin W. i in.: Potokowy przew6z ładunk6w. „Pieriewozki gruzow konwelerom”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., t. 8, Nr 39, 42, 43, 47, 48, maj — czerw. 50, s. 3, 1, 4, 3, A4; 5 str. — Nowa metoda eksploatacji floty, polegajaca na wydzielaniu pewnej ilości statk6w dla równomiernej obsługi potoku ładunkowego miedzy dwoma portami. Spos6b ustalania ilości statk6w w zespole, obslugujacym pot6k ładunkowy.

193* 387.1:656.61.073.23 IM(IB)-3.52
Nowe urzadzenie dla przeladunku w czasie deszczu towar6w wrażliwych. „Nouvelle installation pour le transbordement de marchandises d'icates en cas de pluie”. J. pour transp. intern., Biale, twg., t. 12, Nr 45, list. 50, s. 3901, A4, 1/2 str., 1 fot. — Dzwon metalowy, umocowany do urzadzeń chwytakowych dźwigu, osłaniajacy w czasie przeladunku un6s z wrażliwym na deszcze towarem.

194* 387.1:382.338.98.003 IM(IB)-3.52
Harmsson: Porty morskie jako ośrodk6 gospodarki narodowej. „Die Seehäfen als Kraftzentren der Volkswirtschaft”. Hansa, Hamburg, twg., t. 88, Nr 4647, list. 51, s. 1696, A4, 3,5 str. — Znaczenie port6w morskich we wsp6łczesnym gospodarce. Rozw6j historyczny Bremy i Hamburga w 19 i 20 wieku. Udział handlu zagranicznego w obsłudze port6w niemieckich. Rola floty i budownictwa okrętowego w aktywizacji port6w morskich.

195* 387.1:656.615:331.875.003 IM(IB)-3.52
Obermeister A.: Najbliźsze zadania w zakresie mechanizacji prac przeladunkowych w portach. „Blizajšie zadaczj mechanizacii

pieriegruzocznych rabot w portach”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., Nr 24, marz. 50 s. 3, A4, 1,5 str. — Konieczność szybkiego zmechanizowania pracy w ładowni statku i na nabrzeżu. Konstrukcja specjalnych taśmowców obrotowych dla trymerki. Zastosowanie układek w ładowni, na nabrzeżu i w hangarze. Wyb6r właściwego sprzetu pomocniczego.

196* 387.1:658.027.1:331.875(43) IM(IB)-3.52
Przyspieszenie operacji portowych. „L'accélération des opérations dans les ports”. J. Mar. March., Paris, twg., t. 33, Nr 1662, paźdz. 51, s. 2405, A4, 0,5 str. — Analiza warunk6w, wskutek których przeciętna częstotliwość rejs6w wzrosła w żegludze niemieckiej w por6wnaniu z okresem przedwojennym o 10%.

197* 656.61.052.43:656.61.073.484.5.003 IM(IB)-3.52
Bertram R.: Szybkość statk6w i czasy post6j6w w portach morskich. „Schiffsgeschwindigkeiten und Liegezeiten in den Seehäfen”. Hansa, Hamburg, twg., t. 88, Nr 4647, list. 51, s. 1700, A4, 2 str. — Rozw6j techniczny statku w ostatnim dziesiecioleciu w por6wnaniu ze wzrastajacymi przestojami w portach. Gł6wne przyczyny przestoju i możliwości ich usunięcia przez mechanizację pracy, zastosowanie pojemnik6w i uprzednie przygotowanie procesu obsługi statku.

Koszty i ceny w transporcie morskim

198* 381.1:658.1:338.984 IM(IB)-3.52
Rozrachunek na statkach. „Chozrasczot na sudach”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., Nr 61, sierp. 50, s. 1, A4, 1,5 str. — Ogólne wytyczne organizacji i realizacji rozrachunku na statkach na przykładzie pracy statku „Turalda”.

199* 387.1:658.1:388.984:338.58.008 IM(IB)-3.52
Samochwałow P. A.: O rozrachunku statku. „O sudowom chozaszczotie”. Reczn. Transp. Moskwa, dwumies., Nr 5, wrześ. — paźdz. 51, s. 9, A4, 1,5 str. — Wskaźnik koszt6w amortyzacji i remont6w i ich normy w planie koszt6w własnych statku żegluga śródlądowej na rozrachunku gospodarczym.

200* 387.1:658.512:658.1:338.984.003 IM(IB)-3.52
Batłeczko F.: Wacht6w na rozrachunku gospodarczym. „Chozraszczotnyje wachty”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., t. 8, Nr 46, czerw. 50, s. 2, A4, 1 str. — Wachtowy rozrachunek gospodarczy w oparciu o rejsowe plany transportowo-finansowe statk6w. Sposoby kontroli wynik6w pracy poszczeg6lnych wacht. Elementy technoeconomiczne wachtowego rozrachunku gospodarczego.

201* 387.1:656.615:338.58.003 IM(IB)-3.52
Ruszcziński L.: Doświadczenie obliczania kosztu własnego prac ładunkowych. „Opyt uceta sbieistolmosti gruzowych rabot”. Morsk. Flot, Moskwa, twg., t. 8, Nr 59, lip. 50, s. 3, A4, 1 str. — Nowy spos6b obliczania koszt6w własnych obsługi ładunku, zastosowany w porcie odeskim, w oparciu o sprawozdawczość statystyczną. Możliwości ustalania kosztu obsługi i tony ładunku oraz kosztu obsługi statku czy wagonu jako całości.

DZIAŁ PRAWA MORSKIEGO

202* 347.795:347.138 IM(IB)-3.52
Uwagi umieszczone w konosamencie. Siła wyższa w odniesieniu do transportu morskiego. „Réerves insérées au connaissement. Force majeure en trafic maritime”. J. pour transport intern., Biale, twg., t. 12, Nr 27, lip. 50, s. 3211, A4, 1/4 str. — Orzeczenie trybunału handlowego Dep. Sekwany z dn. 4. 7. 1949 w sprawie formułowania zastrzeżeń co do właściwości opakowania ładunku oraz interpretacji pojęcia „siła wyższa” w transporcie morskim.

203* 347.763.14:347.763.14 IM(IB)-3.52
Odpowiedzialność po dokonaniu świadczenia w transporcie morskim. „Responsabilité postérieure au transport maritime”. J. pour transp. internat., Biale, twg., t. 12, Nr 45, list. 50, s. 3929, A4, 1/4 str. — Sprezycowanie zakresu odpowiedzialności przewoźnika w transporcie morskim w oparciu o francuskie prawo materialne. Orzeczenie francuskiego trybunału handlowego Sekwany z 20 lutego 1950 r.

204* 347.79:658.788 IM(IB)-3.52
Transport morski. Usprawnienia ekspedytora. Przepisy. Prawo stosowane. „Transport maritime. Légitimation de l'expéditeur. Rescription. Droit applicable”. J. pour transp. internat., Biale, twg., t. 12, Nr 43, paźdz. 50, s. 3840, A4, 1/4 str. — Sytuacja prawna ekspedytora występującego jako załadowca partii towaru, na który wystawiono konosament imienny. Interpretacja artykuł6w 6 i 10 Konwencji Brukselskiej.

205* 347.763.14:347.138.47 IM(IB)-3.52
Warunki narzucone armatorowi dla odstąpienia od umowy przewozowej. „Conditions imposées à l'armateur pour se retirer du contrat d'affrètement”. J. pour transp. internat., Biale, twg., t. 12, Nr 49, grud. 50, s. 4087, A4, 1/2 str. — Interpretacja klauzuli „ryzyka wojennego” (General War Clause) w świetle sporu rozpatrywanego przez włoski trybunał kasacyjny.

206* 347.796.3.008 IM(IB)-3.52
Klauzula „Both-to-blame” nieważna. „The „Both-to-blame” clause illegal”. Shipbuild. Shipp. Rec. London twg., t. 78, Nr 16, paźdz. 51, A4, 0,5 str. — Orzeczenie amerykańskiego sądu apelacyjnego, stwierdzajace nieważność i bezprawność klauzuli „both-to-blame”, w oparciu o interpretację prawa

207* 347.792.5 IM(IB)-3.25
Radar i prawo morskie. „Radar and the law of the sea”. Log. N. York, mies., t. 46, Nr 5, maj 51, s. 39, A4, 4,5 str. — Orzeczenia sąd6w, wprowadzajace nowe warunki ustalania odpowiedzialności armatora przy stosowaniu radaru. Zwiększenie zakresu odpowiedzialności statku. Właściwe używanie urzadzeń radarowych, jako gwarancja zmniejszenia niebezpieczeństwa kolizji.

Niniejszy Przegląd Bibliograficzny zawiera jedynie część analiz dokumentacyjnych publikacji z zakresu budownictwa okrętowego, morskiego i ekonomiki transportu morskiego. Pełna dokumentacja ukazuje się w postaci kart dokumentacyjnych, wydawanych przez Główny Instytut Dokumentacji Naukowo-Technicznej (Warszawa, Ligocka 8). — GIDNT przyjmuje prenumeratę kart dokumentacyjnych, która może obejmować zarówno całą dokumentację naukowo-techniczną, jak i oddzielne jej działy lub poszczególne zagadnienia i tematy techniczne. Cena karty dokumentacyjnej wynosi w prenumeracie 10 groszy. GIDNT wykonuje (za zwrotem koszt6w) fotokopie i mikrofilmy publikacji objętych zarówno przeglądem bibliograficznym jak i kartami dokumentacyjnymi.