

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 okrętów

264* 629.124.72 IM
Trawler motorowy dla Grimsby. „Motor trawler for Grimsby”. Ship a. Boat Build., mies., t. 8, Nr 2, luty 55, s. 50; A 4, 2 str., 2 fot., 2 rys. — Opis trawlera „Olivean” średniego zasięgu, zbudowanego na warunkach pomocy państwowej dla rybołówstwa. Charakterystyka statku: długość rejestrowa — 36 m, szer. 7,7 m, wys. boczna 3,6 m, pokład szancony, rufa krawężnikowa, dziobnica pochylona. Załoga 15-osobowa ulokowana na śródokręciu i w części rufowej. Ładownie o pojemności 73 m³ izolowane. Napęd siln. Polar M44M o mocy 750 KM przy 300 obr. Przy 225 obrotach — moc. 615 KM a szybkość 11,1 w. Zasięg 10—11 dni przy zapasie 30 t paliwa lub 25 dni przy 50 t. Wyposażenie nawigacyjne obejmuje, poza normalnym, Radar Marconi „Quo Vadis”, Decca Navigator, echosondę, radionamiernik, sondę rybacką, radiotelefon itd.

265* 629.124.72 IM
Klasa trawlerów holenderskich. „A Dutch trawler class”. Ship a. Boat Build., mies., t. 8, Nr 2, luty 55, s. 63; A 4, 1,5 str. — Seria trawlerów zbudowana przez firmę NV Scheepsbouwwerf „De Dageraad” dla armatora brazylijskiego, „Toronto”, „Colombo”, „Medan”. Charakterystyka statków: L_c = 38,5 m, L_{pp} = 34,5 m, B = 7 m, H = 3,8 m, T = 3,7 m (rufowe), 228 BRT. Ładownia 273 m³ izolowana, podchładzana solanką. Chłodnia na Freon F12 napędzana silnikiem 30 KM. Zapas wody słodkiej 17 t, paliwa 60 t. Załoga 17 osób umieszczona w części dziobowej (4) i na śródokręciu, reszta na rufie. Winda trałowa o mocy 105 KM napędzana elektrycznie. Napęd główny silnikiem Brons 500/550 KM przy 335 do 350 obr. z przekładnią 2:1. Śruba nastawna o 2 rodzajach skoku — do trałowania (szybkość 4 węzł.) i do jazdy luzem. Opis urządzeń nawigacyjnych i siłowni.

266* 621.181.1 IM
Suchorukow P.: O przyczynach obniżenia ciśnienia pary w kotłach na statkach morskich. „O pricinach snizenja dawlenja para w kotłach morskich sudow”. Morsk. Flot. mies., t. 15, Nr 1, stycz. 55, s. 15; A 4, 1,5 str., 1 tabl. — Na podstawie obserwacji Rejestru ZSRR podano w tabeli przyczyny obniżenia ciśnienia w kotłach np. na skutek znacznego zużycia, spawania pęknięć itp. Gwałtowne obniżenie ciśnienia poddano krytyce.

267* 629.124.2 IM
Corlett E.: Kierunki w projektowaniu holowników. Rozwój w dziedzinie napędu i konstrukcji. „Trends in tug design. Developments in propulsion and construction”. Shipp. Wrld, tyg., t. 132, Nr 3211, stycz. 55, s. 39; A 4, 3,5 str., 1 fot., 3 rys. — Zagadnienie rodzaju napędu i konstrukcji holowników w W. Brytanii. Zwrot w stosowaniu napędu parowego. Przejście na napęd dieslowy — uzasadnienie, zalety. Napęd Voith-Schneider’a na holownikach. Stosowanie dyszy Korta. Nowoczesny kształt hydrodynamiczny (hydroconic) holowników — zalety, opinia basenu doświadczalnego, wyniki z eksploatacji, wpływ na obniżenie kosztów budowy, na napęd, zanurzenie, opór, uciąg; zagadnienie zwrotności i steru.

268* 629.123.4:629.12.011.56.006 IM
P. R.: Duże statki do przewozów suchych ładunków z siłownią na rufie. „Bolszije suchogruznyje suda s kormowym

rozpołożeniem maszynowo oddzielania”. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 4, kw. 55, s. 30; A 4, 1,5 str., 1 fot. — Krótki przegląd prasy zagranicznej na temat dużych statków z siłownią na rufie. Warunki, jakie musi spełniać siłownia, żeby można ją umieścić na rufie oraz sposób balastowania dla zachowania dobrych warunków pływania.

269* 629.123-475:551.46.001.4 IM
Jugosłowiański statek do badań naukowych. „Yugoslav scientific research vessel”. Shipp. Shipp. Rec., tyg., t. 85, Nr 10, marz. 55, s. 312; A 4, 2 str., 5 rys. — Interesujący opis statku motorowego „Bios” zbudowanego dla Jugosłowiańskiego Instytutu Oceanografii i Rybołówstwa w Split, przeznaczonego do prac badawczych z oceanografii, biologii mórz i rybołówstwa. Wymiary: L = 25 m, B = 7,1 m, H = 4,05 m, T = 2,5 m, W = 163,4 t, v = 11 węzł. Kadłub całkowicie drewniany. Napęd od silnika diesel 300 KM, zb. pal. 19 t. Pomieszczenia i urządzenia uwidocznione w planach. Laboratoria, akwarium, chłodzarka, mag. sieci. Winda elektr. trałowa i platforma obrot. do piawnic na rufie. Łodzie, bomby robocze, dewity przenośne, gniazdo wypatrywacza na maszcie przednim. Załoga: 9 + 8 do 15 naukowców. Zalety i wady stwierdzone w eksploatacji.

270* 629.123.42:621.869.6 IM
Statek towarowy z przenośnikami do ładunków masowych. „Cargo ship with bulk-handling conveyors”. Mech. Handl. mies., t. 42, Nr 5, maj 55, s. 290; A 4, 4 str., 7 fot., 1 rys. — Charakterystyka motorowca „Golden Bay” przystosowanego do przewozu cementu luzem. L_c = 245 stóp, L_{mp} = 230 stóp, B = 42 stopy, H = 18 stóp, v = 10 węzłów, nośność przy zanurzeniu 14 stóp = 1400 tów. Maszyna na rufie. Własne wyposażenie przenośnikowe do wyładunku cementu 200 t/godz., ew. węgla 100 t/godz.

271* 629.123.57:621.869.6 IM
Motorowiec z przejezdnyimi dźwigami pokładowymi. „Motorship with travelling deck cranes”. Shipp. Shipp. Rec., tyg., t. 85, Nr 25, czerw. 55, s. 99; A 4, 3 str. — Charakterystyka motorowca „Balkis” (L_c = 114,12 m, L_{pp} = 103,63, B = 15,24 m, zanurzenie 6,82 m, v = 16,4 węzłów, 4212 BRT 2202 NRT, 4525 DWT), zbudowanego dla armatora norweskiego przez stocznię szwedzką Oresundsværft i przeznaczonego do przewozu owoców. Statek posiada 3 ładownie (trzecia za maszynownią na rufie). Jako pierwszy statek oceaniczny został wyposażony w przejezdne, elektryczne dźwigi pokładowe, umieszczone na specjalnych sekcjach przykrywy lukowej, które mogą przesuwac się po zębicy luku wzdłuż statku. Nośność dźwigów: po 3/5 t, wysięg — 14,5 m.

272* 629.125.22 IM
Gartwig W. A.: O typie łodzi motorowej (kutra) powszechnego zapotrzebowania. „O tipie katiera narodnowo potrebieljenja”. Wiestn. Maszinostr., mies., t. 35, Nr 2 luty 55, s. 17; A 4, 4 str., 1 fot., 2 rys. — Wymagania konstrukcyjne rzecznych i przybrzeżnych łodzi motorowych. Szkice konstrukcyjne. Materiały na korpus łodzi. Ustawienie silnika i połączenie ze śrubą. Wymagane maksymalne szybkości.

Budowa Okrętów, Maszyn i Wyposażenia

273* 629.12.06:621.251:621.438 IM
Turbina gazowa typu Mars. „The Mars gas turbine”. Shipp. World, tyg., t. 132, Nr 3230, maj 55, s. 565; A 4, 1 str., 1 fot. — Mała turbina przenośna o mocy 70 KM przy obrotach 40.000 na minutę i ciężarze ok. 80 kG może służyć

do napędu pomp pożarowych, małych jednostek, dmuchaw itp. Opis techniczny turbiny i pompy pożarowej.

274* 629.123.06 IM
Urządzenie grzejne „Webasto” na statkach morskich. „Webasto-Heizanlagen für seegehende Schiffe”. MTZ, mies., t. 16, Nr 5, maj 55, s. 126; A 4, 0,2 str., 1 rys., 2 poz. bibl. — Zastosowanie urządzenia grzejjego na pojazdach ulicznych i kolejowych, na małych statkach morskich (kutry). Szkic. Opis urządzenia podano w bibliografii.

275* 629.12:679.5 IM
Szwedzkie warstwowe masy plastyczne. „Swedish laminated plastic”. Shipp. World, tyg., t. 81, Nr 3205, grudz. 54, s. 593, A 4, 1 str., 2 fot. — Stocnie angielskie stosują przy dekoracji wnętrza szwedzki plastik „Perstopor” — tworzywo nadzwyczaj wytrzymałe. Zastosowano je przy dekoracji statków pasażerskich „Southern Cross” i „Birger Jarl”. Tworzywo składa się z warstw papieru impregnowanego żywicą fenolową, z twardą warstwą powierzchniową z żywicy melaminowej, przez którą przeświecają różnobarwne desenie. Tworzywo produkowane w płytach różnego rozmiaru. Odmiany: tania — płocienna z deseniem drzewnym, droższa — z warstwą metaliczną pod lakierem, b. odporna na ogień, nadaje się na grodzie klasy B.

276* 629.12:679.5 IM
Megson N.: Nowe niemetalowe tworzywa w inżynierii. „Non-metallic new materials in engineering”. Trans. Inst. Mar. Engrs, mies., t. 67, Nr 3, marz. 55, s. 77; A 4, 16 str., 8 fot., 3 tab., 11 poz. bibl. — Artykuł stanowi metodyczne podsumowanie stosowności tworzyw sztucznych do konstrukcji lotniczych, okrętowych i samochodowych. Tworzywa termoplastyczne i nietermoplastyczne, zbrojone azbestem, watą szklaną i mlką. Zagadnienie odwilgacania. Pęcznienie warstwowych impregnatów. Formowanie niskociśnieniowe, metody i charakterystyka. Tabele porównawcze właściwości konstrukcyjnych różnych tworzyw sztucznych. Tworzywo Durestos. Zalety i wady stosowania tworzyw sztucznych, przewidywania na przyszłość. Dyskusja. Hygroskopijność plastików zbrojowych. Zastosowanie do konstrukcji łodzi. Proces polimeryzacji i rodzaj zbrojenia, a wytrzymałość. Dane cyfrowe. Różne zastosowania konstrukcyjne. Wpływ grubości włókna szklanego na wytrzymałość.

BUDOWNICTWO MORSKIE I PORTOWE

Hydro-, Meteoro-, Geologia Morza i Mechanika Gruntów

277* 627.13:551.553.11 IM
Saint Golly B.: Notatka o deniwelacji i cyrkulacji spowodowanych wiatrami w morzach zamkniętych i jeziorach. „Note sur la denivelation et la circulation induites par le vent dans les mers fermées ou les lacs”. Bull. Inform. Com. Centr. Ocean. et Étude Côtes, mies., t. 7, Nr 5, maj 55, s. 207; A 4, 9 str., 2 wykr., 6 poz. bibl. — Rozpatrzenie zagadnienia napędzania i spędzania wiatrowego w morzach i jeziorach zamkniętych oraz zagadnienia wywołanej tym napędzeniem lub spędzaniem cyrkulacji pionowej. Stwierdzenie braku przekonywujących założeń co do warunków brzegowych. Czynniki szeregu założeń autor rozpatruje najpierw morze o osrodku jednorodnym, przypadek istnienia termokliny. Na podstawie powyższych rozważań stawia się wnioski o warunkach brzegowych.

278* 627.133:551.46.018.9:679.5 IM
Ruivo P. i M.: Zastosowanie pływaków z masy plastycznej (Model sifonoforowy) dla badań prądów. „Sur l'utilisation des flotteurs en matière plastique (modele siphonophore) pour l'étude des courants”. Bull. Inform. Com. Centr. Ocean. et Étude Côtes, mies., t. 7, Nr 4, kw. 55, s. 159; A 4, 15 str., 9 rys., 7 poz. bibl. — Opis pływaków z masy plastycznej zastosowanych do pomiaru szybkości prądów (zamiast butelek hydrograficznych powszechnie stosowanych). Podana budowa pływaka, obciążenia oraz uzyskane wyniki. Rozpatrzenie trwałości (żywności) pływaków. Analiza kilku przykładów wypuszczenia pływaków. Perspektywy rozwoju stosowania pływaków z plastiku.

279* 627.13:551.46.018 IM
Roubertou A.: Mareografy systemu Brille. „Les mareographes Brille”. Bull. Inform. Com. Centr. Ocean. et Étude Côtes, mies., t. 7, Nr 6, czerw. 55, s. 258; A 4, 9 str., 6 fot., 1 wykr. — Omówienie zalet i wad mareografów systemu Brille produkowanych we Francji i stosowanych przez hydrografię francuską. Opis ogólny mareografu, pływaka, urządzenia redukcyjnego i jego zakresów redukcji, sposobu zapisu, mechanizmu napędowego. Opis konserwacji aparatury. Dane techniczne o urządzeniach dla zdalnego przekazywania impulsów. Opisy są ilustrowane szczegółowymi fotografiami i wzorem mareogramu.

280* 627.222/223 IM
Martinot - Lagarde A., Fauquet A.: Studium doświadczalne powstawania fal piaskowych pod wpływem falowania. Skakanie ziarenek, studium zjawisk Magnusa. „Étude expérimentale de la formation des rides de sable sous l'action de la houle. Saltation des grains, étude de l'effect Magnus”. Bull. Inform. Com. Ocean. et Étude Côtes, mies., t. 7, Nr 5, maj 55, s. 215; A 4, 6 str., 1 wykr., 15 poz. bibl. — Nawiązanie do prac już wykonanych w zakresie badań ruchu rumowiska dennego w procesie saltacji (skoków) oraz siły podnoszenia ziarenek materiału dennego. Porównanie wyników otrzymanych przez różnych autorów. Podano prowizoryczne wnioski pełne różnych zastrzeżeń. Artykuł stanowi przyczynek do badań ruchu rumowiska morskiego w strefie przyboju.

Pogłębianie Portów, Roboty Podwodne i Ratownictwo morskie

281* 621.879.42:627.7 IM
Holandia buduje pogłębiarki o dobrych właściwościach eksploatacyjnych dla Danii. „Dutch built dredger proves good qualities in Denmark”. Ports a. Dredging, niereg., Nr 15, 1954, s. 11; A 5, 1 str., 3 fot. — Opis pogłębiarki ssąco-refulującej zbudowanej dla Danii w r. 1950 o wymiarach: $32,5 \times 6,80 \times 2,80$ m o wydajności znamionowej 325 m^3 na godzinę dla pracy w piasku na głębokości 8 m. Odległość iefulowania 350 mb. przy podnoszeniu statycznym 6 m. Napęd dwoma silnikami spalinowymi 450 i 250 KMe. Badania wykazały, że pogłębiarka wykonała w ciągu 4 lat $4.565.680 \text{ m}^3$ urobku w ciągu 11249 godzin pracy, tj. $406 \text{ m}^3/\text{godz}$. Maksymalna wydajność wynosiła $460 \text{ m}^3/\text{godz}$. Przerwy w pracy były spowodowane zlodzeniem akwatorium.

282* 621.879.42:627.74 IM
Nowa pogłębiarka ssąca ze spulchniaczem dla Holandii. „New cutter suction dredger for Holland”. Ports a. Dredging, niereg., Nr 15, 1954, s. 10; A 5, 0,5 str., 1 rys. — Omówienie nowego typu pogłębiarki ssąco-refulującej ze spulchniaczem dla wąskich kanałów i szluz Holandii. Kadłub jest wyższy od normalnego, przy przechodzeniu pod mostami lub w szluzach usuwa się pontony stabilizacyjne, potrzebne dla małego zanurzenia pogłębiarki w stanie roboczym. Pontonów 6, po 3 z każdej burty. Napęd silnikiem spalinowym 1000 KMe Smit Bolnes, napęd spulchniacza spalinowy 200 KMe. Głębokość robocza 10 m. Przy pracy punktowej głębokość robocza 20 m. Rurociąg refulacyjny 650 mm średnicy.

283* 621.879.36:627.74 IM
Doświadczenia nad spulchniaczami i kołami kútbowymi. „Tests with cutters and bucket wheels”. Ports a. Dredging, niereg., Nr 15, 1954, s. 5; A 5, 3 str., 7 fot., 2 wykr. — Podział mechanicznych urządzeń spulchniających na: obracające się na osi prostopadłej do osi smoka i na urządzenia obracające się na osi równoległej do osi smoka. Opis doświadczeń modelowych wykonanych w IHO Laboratories w Delft nad skutecznością różnych typów spulchniaczy, wydajnością i zależnością od kształtu. Zwłaszcza koła kútbowe dały ciekawe wyniki. Załączone dwa wykresy obrazujące wyniki doświadczeń. Artykuł stanowi ciekawy przyczynek odnośnie rozpoczęcia krajowych badań nad urządzeniami pogłębiarskimi.

284* 621.879.42:627.74 IM
Pogłębiarka ssąca ze spulchniaczem dla kanału Sueskiego. „Cutter suction dredger for Suez canal”. Ports a. Dredging, niereg., Nr 15, 1954, s. 4; A 5, 0,5 str. — Omówienie wa-

runków i stopnia zapiaszczania kanału Suezkiego na skutek burz piaskowych. Stopień ten wynosi 2 do 16 cali ang. rocznie (5 do 40 cm). Wzrastający tonaż floty handlowej wymaga powiększenia głębokości kanału. W IHC Holland zaprojektowano pogłębiarkę dla utrzymania głębokości 14 m, która poza tym może osiągnąć głębokość 18 m dla nowej budowy. Pogłębiarka Luis Perrier ma pracować 24 godziny bez przerwy, dlatego też stan załogi wynosi 65 ludzi. Pomieszczenia dostosowane do klimatu tropikalnego. Wymiary główne pogłębiarki: 197 × 44 × 13 stóp (60 × 13,5 × 4 m). Kotły systemu Foster Wheelera na ciśn. rob. 30 atm., paleniska mechaniczne. Turbina parowa 3000 KMi z przekładnią mechaniczną, druga turbina 1000 KMi do zespołu prądowców.

285* 621.879.36-72:627.75 IM
Nichol R.: Smarowanie pogłębiarek wielokubłowych. Nowy system mechanicznego samoczynnego smarowania. „Lubrication of buckets dredgers. New automatic mechanical system“. Dock. a. Harb. Auth., mies., t. 35, Nr 414, kw. 55, s. 362; A 4, 4 str., 8 fot., 5 rys. — Nowy system samoczynnego smarowania, za pomocą mechanicznego urządzenia, elementów urządzeń pogłębiarskich pracujących pod wodą: bębna dolnego, dolnego wielokrążka podnoszenia drabiny kubłowej. Podana konstrukcja poszczególnych elementów roboczych, warunki pracy w procesie technologicznym pogłębiania, sposób doprowadzenia smaru, rozmieszczenie przewodów smarowniczych, zaworów zwrotnych i iniektorów. Podane ilustracje stopnia zużycia po 3750 godzinach pracy oraz rysunki koncepcyjnego rozwiązania. Zmniejszenie oporów o 30% przy zastosowaniu smarowania pod ciśnieniem. Podany stopień zwiększenia żywotności elementów roboczych.

286* 621.879.42:627.75 IM
Pogłębiarka ssąca nasiębna ze smakiem wleczonym. „The trailing suction hopper dredger“. Ports a. Dredging, nieręg., Nr 16, 1954, s. 5; A 5, 3 str., 2 fot., 4 rys. — Rozpatrzenie zalet pogłębiarek ssących nasiębnych ze smakiem wleczonym w stosunku do innych rodzajów pogłębiarek przy pracy na bardzo uczęszczanych szlakach żegluga. Omówienie rozszerzonego ostatnio zakresu zdolności urabiania gruntów, dużej zdolności manewrowania, niezależnienia od jednostek taboru pomocniczego, możliwości pracy na fali. Podano kilka schematów umieszczenia pompowni oraz szybu. Przykłady zbudowanych po II wojnie światowej 2-ch pogłębiarek dla portów francuskich „Pierre Durepaire“ oraz „Pierre Henry Watier“. Podany schemat przenoszenia elektrycznej mocy.

287* 621.879.36-81-84:627.75 IM
Pogłębiarki wielokubłowe o napędzie parowym lub silnikowym. „Steam and diesel driven bucket dredgers“. Ports a. Dredging, nieręg., Nr 16, 1954, s. 2; A 5, 1 str., 2 fot. — Przeprowadzenie porównania między parowym a silnikowym napędem pogłębiarek wielokubłowych. Podano kilka przykładów rozwiązania napędu diesel-elektrycznego lub mieszanego, jak również zastosowania układu Ward Leonarda do napędu wind motylkowych i bębna górnego łańcucha kubłowego.

288* 621.879.621.85.052.0015:627.75 IM
Gaag C. van: Badanie złącz kulistych. „Experiments on ball and socket joints“. Ports a. Dredging, nieręg., Nr 16, 1954, s. 8; A 5, 1,5 str., 3 fot., 1 poz. bibl. — Omówienie sprawozdania laboratorium badania urządzeń pogłębiarskich IHC Holland w Delft (Holandia). Rozpatrzenie zalet i wad dwóch rodzajów złącz kulistych bezkardanowych i kardanowych. Opis doświadczeń nad zużywalnością części, szczelnością i żywotnością złącz kulistych obu rodzajów. Podany wynik na korzyść złącz bezkardanowych. Załączone zdjęcia urządzenia do badań żywotności złącz kulistych pod ciśnieniem.

Urządzenia Przeładunkowe i Eksploatacja Portów

289* 656.61.073.23:656.61.073.26 IM
Grieku Ch.: Szybkościowa technologia obsługi statków. „Sko-rastnaja technologia obrabotki sudow“. Wodn., Transp 3 × tyg., t. 24, Nr 61, 21 maja 55, s. 3; A 2, 0,3 str., 1 wyk. — Rozwój szybkościowej obsługi statków w porcie kaliniń-gradzkim w ciągu ostatnich lat. Uzyskanie poważnych osiągnięć w zakresie skrócenia czasu postoju statków przez

ścisłe stosowanie systemu pracy wąskim frontem. Rozwój ruchu racjonalizatorskiego w porcie.

290* 656.62.073.23 IM
Lewiński W.: Pakietyzacja ładunków. „Pakietowanie gruz-zow“. Reczn. Transp. mies., t. 14, Nr 4, kwiec. 55, s. 7; A 4, 2 str., 1 tabl. — Charakterystyka dotychczasowych doświadczeń radzieckiej żegluga śródlądowej w zakresie przewożenia ładunków w pakietach ze szczególnym uwzględ-nieniem drewna. Efektywność nowego systemu pracy. Pa-letyzacja w przeładunku i przewożeniu ładunków drobnic-owych.

291* 656.61.073.235:621.798 IM
Kraft G.: Palety z tworzyw sztucznych i uniwersalne po-jemniki. „Kunststoff-Paletten und Universaltransportbehäl-ter“. Fördern u. Heben, mies., t. 5, Nr 4, kwiec. 55, s. 227; A 4, 1,5 str., 2 fot., 3 rys., 1 poz. bibl. — Rozwój paletyzacji w St. Zjedn. Nowe typy palet z tworzyw sztucznych, płótna itp. Palety skrzynkowe. Małe pojemniki do ładunków sypkich.

292* 656.615.073.23:621.869 IM
System uośników samochodowych. „The straddle carrier system“. Mech. Handl., mies., t. 42, Nr 7, lip. 55, s. 385; A 4, 5 str., 6 fot. — Rozwój, konstrukcja i eksploatacja tzw. uośników samochodowych, znajdujących zastosowanie przy przewożeniu i przeładunku ładunków dużych, ciężkich i dłu-gich. Główne dane techniczno-eksploatacyjne nowych typów uośników samochodowych. Technologia i ich eksploatacja przy przeładunku drewna i wyrobów z żelaza i stali (szyny, rury itp.). Sprzęt pomocniczy (podkładki, palety specjalne). Technologia przeładunku towarów paletowanych.

293* 656.61.073.26 IM
Neumann H., dr: Z prac International Cargo Handling Co-ordination Association. „Aus der Arbeit der International Cargo Handling Co-ordination Association“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 20/21, maj 55, s. 917; A 4, 1,5 str. — Przegląd działalności Międzynarodowego Stowarzyszenia Koordynacji Przeładunku Towarów (ICHCA) w ostatnim okresie ze szczegó-lnym uwzględnieniem pracy Niemieckiego Komitetu Na-rodowego tej organizacji. Prace nad badaniem opakowań eksportowych i sztatuowania ładunków. Ustalenie przyczyn niskiego tempa obsługi statków w portach. Przygotowania do kongresu ICHCA na temat nowych metod przyspieszania obrotu statków, który ma się odbyć w Hamburgu na wio-snę r. 1956.

EKONOMIKA ŻEGLUGI

294* 387.1:061.3(091) IM
Konferencja Bałtycka. Rys historyczny. „The Baltic Confe-rence. An abridged history“. Scand. Ship. Gaz., dwutyg., t. 39, Nr 15, maj 55, s. 549; A 4, 25 str., 38 fot. — Rozwój Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej 1905—1955. Założenia organizacyjne konferencji. Pierwsze zjazdy konferencji. Cele konferencji. Działalność w zakresie opracowania wzorcowych dokumentów przewozowych. Wzrost członków konferencji do I wojny światowej. Rozwój konferencji w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej. Władze konferencji.

295 387.1:629.123.072:656.078.81/87 IM
Anderson D. F.: Tło handlowe brytyjskiego przemysłu że-glugowego. „The commercial background of the British ship-ping industry“. J. Inst. Transp., dwumies., t. 25, Nr 11, lip. 54, s. 395; B 5, 5 str. — Sytuacja gospodarcza żegluga angielskiej na tle jej historycznego rozwoju. Obecne trud-ności żegluga angielskiej i jej pozycja w żegludze świato-wej. Klasyfikacja żegluga i specyfika eksploatacji jej po-szczególnych typów. Zagadnienie szybkości statków. Kon-kurencja żegluga i lotnictwa.

296 656.61.665.5:629.123.56 IM
Weston W. G.: Transport morski ropy luzem. „Marine trans-port of oil in bulk“. J. Inst. Transp., dwumies., t. 24, Nr 8, styc. 52, s. 290; B 5, 3 str. — Rozwój przewozów zbiorni-

kowych. Organizacja zegluga zbiornikowej. Specyfika eksploatacji zbiornikowców. Obsługa zbiornikowców w portach. Wybór właściwej wielkości i szybkości zbiornikowców.

297* 656.61:387.1 IM
Bilans obrotów kanałów światowych. „Verkehrsbilanz der Weltkanäle“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 20/21, maj 55, s. 882; A 4, 2 str. — Ruch statków i ładunków w kanale Kilońskim, Suezkim i Panamskim w latach 1953/54. Klasyfikacja ruchu statków z podziałem na rodzaje statków i przynależność państwową. Klasyfikacja ładunków według rodzajów i bandery statku.

298. 656.61.065.35 IM
Kendall L., Gronau W.: **Plan bunkrowania może przyczynić się do zwiększenia ilości „płacącego ładunku“.** „Bunkering plan can boots pay load“. Mar. Engrn., mies., t. 60, Nr 4, kw. 55, s. 60; A 4, 4 str., 5 fot., 2 poz. bibl. — Analiza czynników, jakie armator winien wziąć pod uwagę opracowując racjonalny plan bunkrowania w żegludzie liniowej lub trampowej. Omówienie ogólnych zasad zawierania umów na dostarczenie paliwa a także metod przyjmowania przez statek paliwa bunkrowego.

EKONOMIKA PORTÓW

299 656.615.07 IM
Hannay-Thompson J.: **Problemy zarządzania portami.** „Port administration problems“. J. Inst. Transp., dwumies., t. 23, Nr 2, stycz. 1949, s. 41; B 5, 4,5 str. — Pojęcie i istota portu i jego elementów składowych. Rodzaje portów. Podstawowe wymogi portu. Zdolność zarobkowa portu. Wyposażenie przeładunkowe portów. Systemy zarządzania portami. System państwowego zarządzania portami ze szczególnym uwzględnieniem portów francuskich i radzieckich.

300 656.615.073.26 IM
Hodges R.: **Niektóre czynniki wpływające na obsługę statków w portach angielskich.** „Some factors affecting the turn-round of shipping at British ports“. J. Inst. Transp. dwumies., t. 23, Nr 9, marz. 50, s. 276; A 4, 7 str. — Główne czynniki sprawnej obsługi statków: odpowiednia i szybka lokalizacja statku, wystarczająca ilość urządzeń przeładunkowych i transportowych, dostateczny stan i kwalifikacje robotników. Analiza wprowadzania statków do portu ze szczególnym uwzględnieniem zagadnienia właściwego utrzymania kanałów wejściowych itp. Zagadnienie gospodarki siłą roboczą w portach. Rodzaj i zakres usług portowych w zależności od udziału poszczególnych środków transportu śródlądowego w obsłudze obrotów portu.

PRAWO MORSKIE

301* 347.795.3:347.763.14(47) IM
Żudro A. K.: **Praktyka sądowa w sprawach manka ładunków w opakowaniu, przewożonych według danych wysyłającego odnośnie wagi.** „O sądowej praktyce po działach o niesochrannosti tarych gruzow pierewozimych po wiesiu otprawitiela“. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 6, czerw. 55, s. 30; A 4, 2 str. — Omówienie rozstrzygania sporów powstających w praktyce radzieckiej w związku z rozstrzeżeniami o manko towarów w nieuszkodzonych opakowaniach, przewożonych na podstawie danych odnośnie wagi podawanych przez wysyłającego wg brzmienia art. 32 „Obszczich prawil pieriewozki“ (Tar. ruk. 4-M). Artykuł przeprowadza krytykę praktyki sądowej obciążającej w zbyt licznych przypadkach odpowiedzialnością przewoźnika morskiego powodując tym samym zwolnienie od odpowiedzialności właściwych winnych, wysyłających. Autor stawia sądom dezzyderat przeanalizowania i zmiany niewłaściwej praktyki dotychczasowej.

302* 347.799.2:656.052.53 IM
Kuszcz W.: **Zapobieganie zderzeniom statków podczas mgły.** „Prieduprieżdżenie stołknowienij sudow pri plawanij w tumanie“. Morsk. Flot, mies., t. 15, Nr 5, maj 55, s. 9; A 4, 4 str., 3 wykr. — Praktyczne omówienie technicznych warunków żegluga podczas mgły w świetle „Przepisów o zapobieganiu zderzeniom statków na morzu“. Interpretacja praw-

na odnośnych przepisów regulujących żegluga we mgle oraz związanych z tym pojęć „umarkowanej szybkości statku“, „okoliczności“ i „warunków żegluga“ jako mających wpływ na bezpieczeństwo statków na morzu.

303* 347.763.14:347.79:341.24 IM
Laun K. dr: **Treść i znaczenie konwencji brukselskiej z 1924 r. o ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika.** „Inhalt und Bedeutung des Brüsseler Übereinkommens von 1924 über die beschränkte Reederhaftung“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 6/7, luty 55, s. 272; A 4, 3,5 str. — W związku z dyskusjami nad zastąpieniem konwencji brukselskiej z 1924 r., na podstawie sugestii British Maritime Association, nową umową międzynarodową artykuł formułuje stanowisko niemieckie w tej sprawie oraz przeprowadza analizę porównawczą prawa niemieckiego z prawem angielskim w zakresie ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika oraz porównanie przepisów konwencji brukselskiej z przepisami niemieckimi. Nacisk położony jest na zasady obliczania wartości statku dla obliczenia wysokości odszkodowania, poparte licznymi przykładami rozwiązań praktycznych oraz na kwestie zabezpieczenia roszczeń.

304* 347.799.2:341.225 IM
Brenner G. dr: **Konwencja Międzynarodowa o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących jurysdykcji przy zderzeniach statków i innych wypadkach wynikających z żegluga morskiej (Bruksela 1952).** „Das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die strafrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen und anderen von der Seeschifffahrt verursachten Zwischenfällen (Brüssel 1952)“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 19, maj 55, s. 813; A 4, 4 str. — Konwencja Brukselska z 1952 r. o ujednoliceniu niektórych zasad dot. jurysdykcji karnej przy zderzeniach statków i innych wypadkach wynikających z żegluga morskiej, omówiona z punktu widzenia stanowiska niemieckiego, merytorycznego i formalnego z uwzględnieniem historii powstania konwencji i jej celu przed ratyfikacją przez Niemcy Federalne.

305* 347.732.54+374.732.56 IM
Lebuhn J. dr: **Odpowiedzialność maklera morskiego.** „Die Haftung des Schiffsmaklers“. Hansa, tyg., t. 92, Nr 19, maj 55, s. 811; A 4, 3 str. — Analiza prawna 3-ch sfer działania maklera morskiego: a) jako frachtującego lub załadowcy w stosunku umownym ze zbywcą (wysyłającym); b) jako maklera klarującego lub agenta w stosunku umownym z armatorem; c) jako maklera-adresata w stosunku umownym z odbiorcą (wysyłającym). Autor rozpatruje odpowiedzialność maklera i jej zasady w wyniku tych stosunków umownych, w pierwszej dziedzinie na podstawie §§ 675 BGB, w drugiej — §§ 662 (272)278 BGB i w trzeciej — § 276 BGB. Działalność maklera frachtującego uznana jest za przedmiot umowy o dzieło, gdyż stanowi ona samodzielną działalność gospodarczą, przedsięwziętą w cudzym imieniu i interesie, umowa agencyjna natomiast rozumiana jest jako umowa zlecenia pośredniczenia za wynagrodzeniem przy zachowaniu samodzielności stanowiska maklera-agenta; działalność maklera-adresata jako „zastępczego odbiorcy (wysyłającego)“ rozumiana jest w taki sam sposób.

* * *

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.