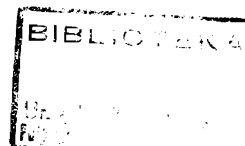


8 kwietnia 1932 r.

B63b 35/40

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15593.

Kl. 65 b¹ 5.

Otto Popper
(Wiedeń, Austria).

Okręt o typie doku do przewożenia statków rzecznych.

Zgłoszono 4 listopada 1929 r.

Udzielono 10 lutego 1932 r.

Pierwszeństwo: 5 listopada 1928 r. (Niemcy).

Istnieją dwa rodzaje okrętów w postaci doku do przewożenia statków rzecznych przez morze. Pierwszy rodzaj posiada szczelnie zamykające się otwory do wprowadzania i wyprowadzania statków rzecznych, a ponieważ tak umieszczone statki znajdują się częściowo poniżej poziomu morza, niezbędną jest przeto rzeczą uszczelnienie okrętu ze wszystkich stron. W wykonaniu drugim statki rzeczne podczas przewozu ich morzem spoczywają na platformie położonej ponad poziomem morza, nie są jednak wówczas osłonięte od fal morskich.

Przedmiot wynalazku stanowi okręt o typie doku, w którym statki rzeczne lub inne o dnie płaskim spoczywają, jak w wyko-

naniu drugim, na pomoście ponad poziomem morza, nie są jednak narażone na uderzenia fal, pomimo, że nie potrzeba ich przeprowadzać przez specjalny otwór wodoszczelny.

Cel ten osiąga się według wynalazku w taki sposób, że na brzegu pomostu umieszcza się ściany boczne, wały, burty, osłony rufy lub tym podobne urządzenia, które w czasie jazdy osłaniają statki od fal. Jeśli ściany boczne wykonane są jako ściany doku, wówczas służą one zarazem do powiększenia równowagi statku typu dokowego podczas podnoszenia i opuszczania.

Ściany boczne mogą być tak zaprojektowane, by dawały się usuwać, lub były połączone obracalnie z kadłubem statku za-

10 pomocą przegubów, zawias lub tym podobnych urządzeń. W tym ostatnim przypadku dobrze jest umieścić w ścianach bocznych komory powietrzne, które przy zanurzeniu statku częściowo lub całkowicie odciążają ściany boczne i ułatwiają w ten sposób manewrowanie.

Rysunek przedstawia dla przykładu dwie formy wykonania przedmiotu wynalazku niniejszego, a mianowicie fig. 1 przedstawia w przekroju podłużnym okręt o typie doku, ze stałymi ścianami bocznymi, fig. 2 — tenże okręt w planie, a fig. 3 — w przekroju poprzecznym; fig. 4 natomiast przedstawia w przekroju poprzecznym okręt o ścianach dających się obracać na zawiasach, a ewentualnie usuwać.

Na fig. 1—3 literą *K* oznaczono kadłub okrętu, który można opuszczać i podnosić, na podobieństwo doku pływającego, za pomocą odpowiednich urządzeń. Dźwiga on ściany boczne *S*, połączone z dziobem statku — *V*, pozwalające jednak na wjazd od strony rufy. Ściany te mogą być wykonane w postaci wałów i służyć w ten sposób do powiększenia równowagi okrętu przy jego podnoszeniu i opuszczaniu. Statki rzeczne *F* spoczywają podczas przewozu na pomoście *D* doku; litera *W* oznacza poziom wody przy najpłytszym zanurzeniu, litera zaś *T* — tenże poziom przy głębokim zanurzeniu okrętu typu doku.

W wykonaniu według fig. 4 części ochronne *A* są osadzone na kadłubie okrętu *K* na przegubach *G*. Części te są od zewnątrz uszczelnione zapomocą ścian blaszanych *B* i posiadają komory powietrzne *L*. Części ochronne *A* można odchyłać na zewnątrz w kierunku strzałek. Litera *V* oznacza dziób okrętu, *D* — pomost doku, na którym spoczywają w czasie przewozu statki rzeczne *F*, *W* — oznacza poziom wody przy płytkim zanurzeniu, a *T* — przy głębokim zanurzeniu okrętu.

W wykonaniu tem z ruchomymi i dającymi się usuwać ścianami bocznymi, wszel-

kie śruby, kliny lub tym podobne części, wiążące urządzenia zamykające z kadłubem okrętu, luzuje się przed zanurzeniem doku, aby nie potrzebna było dokonywać żadnych czynności pod wodą.

Przy odpowiednio głębokiem położeniu pomostu doku całkowicie odciążone części urządzenia zamykającego spływają i można je następnie odprowadzić nabok dla uzyskania wolnej drogi; zaś po wprowadzeniu na dok czołen rzecznych lub tym podobnych usunięte urządzenia można zpowrotem osadzić na miejscu i po wynurzeniu doku ponownie na sucho umocować.

Przy odciążeniu częściowem, posuniętem tak daleko, że pozostaje tylko niewielki ciężar, części uszczelniające zostają, przy odpowiednio głębokiem położeniu pomostu doku, opuszczone obok statku w taki sposób, że otwierają one dostęp do pomostu. Opuszczanie to odbywa się dzięki obrotowiokoła przegubów, względnie zawias, umieszczonych na brzegu platformy.

Omawiane ściany boczne, burty lub ostony rufy mogą być w taki sposób wykonane i połączone z kadłubem okrętowym, aby przejmowały na siebie część obciążeń tego kadłuba, a także naprężeń materiału.

Statki rzeczne wjeżdżają do pograżonego okrętu typu doku, zostają następnie uniesione, jak w doku pływającym, przewożone na miejsce przeznaczenia i wreszcie znowu spuszczone na wodę.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Okręt typu doku do przewożenia statków rzecznych, spoczywających swobodnie na jego pomoście wzniesionym nad poziomem wody, znamienny tem, że na brzegach jego pokładu są umieszczone ściany boczne (*S*, *A*), wały lub tym podobne urządzenia, które ochraniają w czasie jazdy statki rzeczne (*F*) od uderzeń bocznych fal, przyczem ściany te mogą być wykonane w postaci ścian dachowych i służyć

do powiększania równowagi przy podnoszeniu i opuszczaniu okrętu.

2. Okręt według zastrz. 1, znamienny tem, że ściany boczne (A) dają się usuwać, albo są połączone z kadłubem okrętowym (K) zapomocą przegubów, zawias lub tym podobnych urządzeń, na których można je odchyłać pod wodą.

3. Okręt według zastrz. 2, znamienny

tem, że w ścianach bocznych (A) znajdują się komory powietrzne (L), które przy zanurzeniu okrętu całkowicie lub częściowo odciążają te ściany.

Otto Popper.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

