



Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

Zgłoszono: 03.09.1971 (P. 150335)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 30.09.1975

Kl. 65a,1/12

MKP B63b 1/12

CZYTELNIA

Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Twórca wynalazku: Janusz Staszewski

Uprawniony z patentu tymczasowego: Politechnika Gdańska, Gdańsk (Polska)

Statek do przewozu barek

1

Przedmiotem wynalazku jest statek do przewozu barek.

Znany dotychczas statek do przewozu barek posiada wewnątrz po obu burtach grodzie wzdłużne, oddzielające ładownie od zbiorników i zapewniające odpowiednią wyporność oraz wytrzymałość wzdłużną statku, jak również otwarte ładownie, w których umieszcza się barki jedna na drugiej. Na górnym pokładzie zamocowane są tory, po których porusza się suwnica portalowa, podnosząca barki z wody i przenosząca je na odpowiednie miejsce w ładowni.

Niedogodnością tego rozwiązania jest to, że miejscem manipulacji barkami jest rufa statku, narażona przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych na duże wychyły, co ograniczy w znacznym stopniu możliwość przeładunku barek i uzależnia go od stanu morza. Ponadto, w przypadku umieszczania barek w części dziobowej statku, suwnica portalowa musi pokonać dużą odległość, co zwiększa czas przeładunku barek.

Celem wynalazku jest opracowanie konstrukcji statku do przewozu barek, który nie będzie posiadał opisanych wyżej niedogodności.

Cel ten został osiągnięty przez zamocowanie między dwoma kadłubami statku kratownicy, której poszczególne klatki mają prześwit większy od gabarytu barek i wyposażone są w urządzenia mocujące barki oraz za instalowanie torów wzdłuż kadłubów statku, po których porusza się suwnica portalowa.

Zaletą rozwiązania według wynalazku jest zmniejszenie ciężaru i pojemności rejestrowej statku oraz

2

znaczne skrócenie czasu operacji przeładunkowych, zwłaszcza wyładunku. Ponadto, istnieje możliwość podnoszenia i opuszczania barki przez każdą klatkę, celem zamocowania jej w klatce sąsiedniej. Przestrzeń pomiędzy dwoma kadłubami jest w znacznej mierze chroniona przed falowaniem, co ułatwia przeładunek barek.

Przedmiot wynalazku jest pokazany w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia statek do przewozu barek w widoku z boku, fig. 2 — ten sam statek w widoku z góry, a fig. 3 — przekrój poprzeczny statku wzdłuż linii A—A, na fig. 2.

Jak pokazano na rysunku, statek do przewozu barek posiada kadłuby 1, które są połączone, zamocowaną między nimi, kratownicą 2. Poszczególne klatki kratownicy 2 posiadają prześwit większy od gabarytu barek 5 i wyposażone są w urządzenia mocujące barki. 5. Wzdłuż statku, na kadłubach 1, usytuowane są tory 3, po których porusza się suwnica portalowa 4.

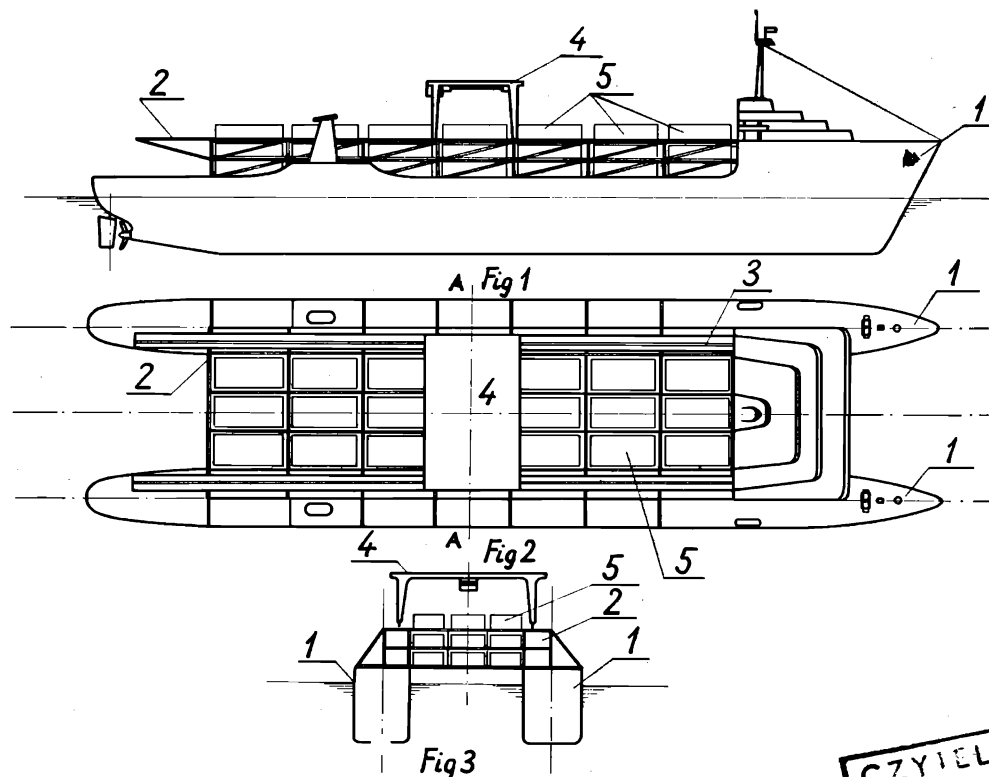
Proces załadunku ma przebieg następujący. Barki 5 podnoszone są z wody za pomocą suwnicy portalowej 4 i umieszczane w odpowiednich klatkach kratownicy 2. Po umieszczeniu barki 5 w danej klatce, jest ona mocowana za pomocą specjalnych urządzeń.

Wyładunek wygląda analogicznie, z tym, że przed uniesieniem barki 5 z odpowiedniej klatki za pomocą suwnicy portalowej 4, zwalnia się urządzenie mocujące barki 5.

Kratownica 2 jako nadbudowa kadłuba dla pomiesz-

Statek do przewozu barek, znamienny tym, że posiada

dwa kadłuby (1) z zamocowaną między nimi kratownicą (2), której poszczególne klatki mają prześwit większy od gabarytu barek (5) i wyposażone są w urządzenia mocujące barki (5), zaś wzdłuż kadłubów (1) zamocowane są tory (3), po których porusza się suwnica portowa 4.



CZYTELNIA
Urzędu Patentowego
P. 91. Rzeczoznawcy (Ludow)