

Inż. E. Moszkowska

PIERWSZE PRACE DOKUMENTACYJNE MIT

Sekcja Dokumentacji Naukowo-Technicznej powstała na początku istnienia Instytutu. Sekcja obejmuje całość prac dokumentacyjnych i składa się z referatów; tłumaczeń i bibliografii, reprodukcji oraz biblioteki wraz z archiwum. Sekcji podlega również laboratorium fototechniczne i reprodukcyjne.

Rok 1950 należy uważać jako okres raczej przygotowawczy, wypełniony kompletowaniem księgozbioru (który na razie jest jeszcze szczupły i nie daje dostatecznego podkładu literatury, związanej z zagadnieniami opracowywanymi przez instytut), dobieraniem tłumaczy-specjalistów z danej dziedziny, zakupem aparatury i sprzętu laboratoryjnego, wypracowaniem najodpowiedniejszej formy wydawnictw wewnętrznych oraz szkoleniem kadr dokumentalistów.

Niemniej może Sekcja wykazać się sporym dorobkiem 9 miesięcy swego istnienia.

Biblioteka MIT-u posiada na początku 1951 r. 182 tomy książek w językach: polskim, rosyjskim, niemieckim, angielskim i francuskim. Tematyka tych książek jest starannie dobrana i ściśle związana z zagadnieniami należącymi do dziedziny zainteresowań Instytutu. MIT otrzymywał w r. 1950 ponad 35 czasopism w językach: polskim, rosyjskim, angielskim, niemieckim, francuskim, holenderskim, szwedzkim i norweskim, zakupując również roczniki niektórych czasopism za lata ubiegłe. Czasopisma te były oczywiście związane z tematyką MIT, zazębiały się jednak peryferycznie z zagadnieniami pokrewnymi, dając obfity materiał dla opracowania analiz bibliograficznych.

Sekcja Dokumentacji wykonała (pomimo szczupłości personelu) plan na r. 1950 z nadwyżką, przesyłając do Głównego Instytutu Dokumentacji Naukowo-Technicznej ponad 150 rękopisów kart dokumentacyjnych.

Analizy bibliograficzne, posegregowane według działów, ukazywały się jako wkładka bibliograficzna w czasopiśmie „Technika Morza i Wybrzeża”. Wkładki te, począwszy od czerwca, ukazywały się co miesiąc w objętości 2 stron formatu A 4, dając łącznie 78 pozycji bibliograficznych. Uwzględniając ogólny podział, przypadało łącznie w tych 7 wkładkach 45 bibliografii na dział portów, pozostałe na dział żeglugi.

Celem wyszkolenia w klasyfikowaniu i opracowywaniu analiz bibliograficznych wysłano 3 pracowników naukowych do Warszawy na kursy dla dokumentalistów, organizowane przez Główny Instytut Dokumentacji Naukowo-Technicznej. Pracownicy ci, po otrzymaniu świadectw z ukończenia kursu, brali czynny udział w klasyfikowaniu analiz. Ze względu na to, że tablice klasyfikacji dziesiętnej, dotyczące działów opracowywanych przez MIT, dostępne były tylko w języku niemieckim lub angielskim, GIDNT zlecił pracownikom Instytutu przetłumaczenie takowych na język polski, gdyż „Skrócone tablice klasyfikacji dziesiętnej”, wydane staraniem GIDNT, nie były dość szczegółowe, by umożliwić dogłębną klasyfikację w tych dziedzinach.

Lecz nawet szczegółowe tablice klasyfikacji dziesiętnej okazały się niewystarczające. Tablice te oraz system układu klasyfikacji dziesiętnej stały się przy obecnym stanie techniki mocno przestarzałe, wobec czego postanowiono pracownikom Sekcji Dokumentacji nowe zadanie: stworzyć nową klasyfikację, opartą na najnowszych wiadomościach i zdobyczach techniki okrętowej i budownic-

stwa portowego. Zadanie to zostało w r. 1950 wykonane, a koncept nowej klasyfikacji został przesłany do Głównego Instytutu Dokumentacji Naukowo-Technicznej, celem ostatecznego zatwierdzenia.

Dalszym zadaniem Sekcji Dokumentacji było wykonywanie tłumaczeń artykułów źródłowych, związanych z tematyką prac naukowych MIT, z języków obcych na polski. Zadanie wydawało się na pierwszy rzut oka proste i łatwe. Wyłoniły się jednak liczne trudności, jak np. braki słownictwa technicznego, mała ilość fachowców z danej dziedziny, dobrze władających językiem, w którym odnośny artykuł jest napisany; często ci, którzy dobrze znają język obcy, nie są fachowcami w dziedzinie, którą dany artykuł omawia. Dobrzy fachowcy, znający dany język, bywają złymi stylistami, itd.

Dla pełnego zrozumienia tych artykułów konieczne były ilustracje lub rysunki, na które powoływał się autor w swej pracy; powstała więc konieczność robienia reprodukcji i fotografii, celem uzupełnienia tych tłumaczeń. Urządono Laboratorium Fototechniczne przy MIT, którego zadaniem początkowym było robienie zdjęć do tłumaczonych artykułów. W miarę jednak postępu prac Instytutu zadanie to rozszerza się, gdyż szereg prac MIT wymaga fotografii, nie związanych z tłumaczeniami Sekcji Dokumentacji.

Komisja kwalifikacyjna, której zadaniem było kwalifikowanie artykułów do tłumaczenia oraz przyjmowanie takowych (po przetłumaczeniu), składająca się początkowo z 3 osób, musiała, wobec szerokiego wachlarza zagadnień, być powiększona do ilości 8 osób, by móc kolektywnie akceptować (lub odrzucać) wykonane prace.

By dać obraz dokonanych w r. 1950 prac, związanych z wydawnictwem tłumaczeń, należy poprzeć powyższe dane kilkoma liczbami: opracowano 117 tłumaczeń o następującym podziale tematyki: 20 tłumaczeń dotyczących zagadnienia badań modelowych i budowy odpowiednich zakładów, 11 — dotyczących badań budownictwa portowego, 31 — dotyczących stoczni, budownictwa okrętowego i maszyn okrętowych, 29 — o urządzeniach portowych, ściankach szczelnych i robotach pogłębiarskich, oraz 17 z tematyki oceanografii, nurkowania, robót podwodnych, betonowania itd.

Tłumaczenia te wydawane są w kilku egzemplarzach każde; łącznie wykończono 305 egzemplarzy zilustrowanych i oprawionych. Laboratorium fototechniczne wykonało 1042 negatywy zdjęć dla w. w. tłumaczeń, ilustrując 72 tłumaczenia ilością 4561 odbitek. Dla prac nie związanych z tłumaczeniami wykonało laboratorium fototechniczne 366 negatywów, 1182 odbitki. Tłumaczenia wykonano z następujących języków: rosyjski (29), angielski (48), niemiecki (6), francuski (16), holenderski (3), szwedzki (8), włoski (2), duński (1), flamandzki (3).

Celem uprzystępnienia tych tłumaczeń szerszemu ogółowi czytelników, Instytut wydaje spisy kolejnych serii wykończonych tłumaczeń. W r. 1950 wydane zostały 2 takie spisy, obejmujące łącznie 84 pozycje. Spisy te są rozsyłane do instytucji, interesujących się tematyką MIT. Sekcja Dokumentacji uruchomiła wypożyczalnię tych tłumaczeń i w r. 1950, poza pracownikami Instytutu, korzystało z niej 17 osób (lub instytucji), wypożyczając łącznie 111 tłumaczeń. Niezależnie od tego korzysta szereg osób z tych tłumaczeń, studiując je na miejscu.

Po przeprowadzeniu się do odpowiedniego lokalu Sekcja Dokumentacji stanie wobec szeregu zadań, jako to: uruchomienie czytelnicy dla korzystania z biblioteki i wydawnictw wewnętrznych oraz czasopism technicznych na miejscu, opracowanie katalogów bibliotecznych według nowej klasyfikacji tematycznej; uruchomienie informacji naukowo-technicznej w zakresie tematyki MIT (na podstawie kartoteki bibliograficznej) oraz zasilanie materiałem naukowo-technicznym zainteresowanych placówek naukowych.

Dla wykonania pełnego programu prac, jakie stoją przed Sekcją Dokumentacji w r. 1951, konieczne jest zarówno przeniesienie Instytutu do większego lokalu, gdzie mogłyby się znaleźć wydzielone pomieszczenia dla biblioteki, czytelnicy, sali wykładowej, laboratorium foto-technicznego, archiwum itd., jak również powiększenie liczby pracowników-fachowców.

W r. 1951 Sekcja Dokumentacji w dalszym ciągu wydaje przegląd bibliograficzny, który ukazuje się co miesiąc w czasopiśmie „Technika Morza i Wybrzeża”. Sekcja korzysta również z materiałów przesyłanych przez Polskie Misje Morskie przy naszych placówkach dyplomatycznych za granicą.

Prace dokumentacyjne są zupełnie nową dziedziną na odcinku morskim i ich pełne uruchomienie wymagać będzie jeszcze wielu wysiłków; na podstawie już zebranych doświadczeń można stwierdzić spore zainteresowanie uzyskanymi materiałami i potrzebę ich wzbogacenia. Również po raz pierwszy tematyka morska znalazła się w formie uporządkowanej w centralnych kartotekach GIDNT i została udostępniona wszystkim zainteresowanym w kraju, co oczywiście musi się dalej znacznie rozszerzać.

WODOWANIE POPRZECZNE STATKÓW

Niektóre serie statków, których budowa przewidziana jest Planem 6-letnim, wodowane będą poprzecznie z tzw. „skokiem”. Będą to pierwsze tego rodzaju wodowania w Polsce, nie posiadające, jak dotąd, żadnej tradycji praktycznej.

Wodowanie poprzeczne statków ze skokiem jest dość skomplikowanym zjawiskiem dynamicznym. Praktyczne zastosowanie wodowania poprzecznego wymaga zatem bardzo starannego przygotowania. Jakkolwiek w dobie obecnej przeprowadza się wodowania poprzeczne nawet największych statków, problem ten nie posiada ani wystarczającej literatury technicznej, ani też gruntowniejszych opracowań teoretycznych i obliczeniowych. Wodowania poprzeczne wykonywane obecnie w świecie opracowywane są przede wszystkim na podstawie wielokrotnego doświadczenia. Każdy bardziej skomplikowany wypadek wodowania poprzecznego jest jednak zazwyczaj przygotowywany przy pomocy badań modelowych.

Mając na względzie całkowity brak praktyki i doświadczenia w wodowaniu poprzecznym statków w Polsce, MIT podjął prace w kierunku jak najgruntowniejszego przestudiowania tego zagadnienia, opracowania prób modelowych, obliczenia wodowania poprzecznego (którego metodę opracowano na Wydz. Bud. Okrętów P. G.) oraz zorganizowania obserwacji i wywartościowania rzeczywistych procesów wodowania poprzecznego. Prace te mają na celu jak najintensywniejsze zdobywanie tych wszystkich doświadczeń, którymi inne stocznie dysponują już od lat, stosując tak pożyteczne, szczególnie w seryjnej budowie statków, wodowanie poprzeczne ze skokiem.

W obecnym stanie prac MIT przeprowadził już studia bibliograficzne całości zagadnienia oraz opracował wstępny plan badań modelowych oraz plan obserwacji i wywartościowania pierwszych procesów wodowania poprzecznego.

MECHANIZACJA TRYMOWANIA WĘGLA

Zapobieganie nadmiernemu kruszeniu węgla podczas przeładowywania i trymowania

Stale wzrastające wymagania odnośnie stanu rozdrobnienia sortowanego węgla pewnych gatunków w przeładunku eksportowym, potrzeby zwiększenia szybkości załadowywania i trymowania statków, wreszcie względy socjalne, znajdujące wyraz w dążności do polepszenia BiHP dla robotników portowych, skłoniły MIT

do włączenia tego odcinka zagadnień portowo-morskich do programu swoich prac. Uzupełniony on został poleceniem Min. Żeglugi zbadania możliwości zmniejszenia kruszenia węgla w trakcie przeładunku taśmowcami.

Te wzajemnie zależące się zagadnienia podzielono na szereg działań: 1. Zagadnienie zwiększenia szybkości zatrzymywania statku (mechanizacja); 2. Zmniejszenie ilości zatrudnionych ludzi; 3. Zwiększenie BiHP; 4. Zmniejszenie kruszenia węgla na poszczególnych etapach procesu przeładunkowego wagon—taśmowiec—ładownia, podczas zasypywania ładowni i podczas trymowania. Studia te nastawiono na uzyskanie praktycznych rezultatów dla każdego z sortymentów węgla niezależnie (kostka, orzech, pospółka, miał)

Natrafiono na duże trudności z uzyskaniem stałej współpracy nielicznej na wybrzeżu grupy fachowców.

Zagadnienia te są skomplikowane z powodu trudności jednoczesnego powiązania mechanizacji trymerki z postulatem zmniejszenia kruszenia węgla, dotychczas nigdzie w sposób zadowalający nie zrealizowanego. Wymagają one współpracy szeregu czynników i instytucji, z którymi MIT nawiązał współpracę.

Studia teoretyczne prowadzone są od podstaw, w oparciu o literaturę fachową radziecką i inną. Przeprowadzono analizę procesów zasypywania ładowni statku.

Nie zamykając się w ramach systematycznych studiów teoretycznych, MIT dąży w tej dziedzinie do ścisłej współpracy z ruchem racjonalizatorskim wybrzeża, który dał już szereg ciekawych pomysłów. Szereg z nich MIT rozpatrzył i zaopiniował.

W pracach brano pod uwagę ew. potrzebę przeprowadzenia pewnej przebudowy istniejących urządzeń przeładunkowych (taśmowców), co do których istnieją już daleko zaawansowane opracowania. Konieczność zapobiegania kruszeniu węgla spowodowała wstawienie do programu studiów porównawczych pracy taśmowców i dźwigów chwytakowych, z uwzględnieniem koniecznych koncepcji zwiększających ich szybkość przeładunkową. Uzupełnienie powyższego stanowią studia nad mechanizacją wytrimowania wagonów z węglem.

NAJNOWSZE TŁUMACZENIA, wykonane przez Wydawnictwo Wewnętrzne MIT (grudzień 1950 r.)

- Nr 80 — **Oslona portów**, autor Iribarren Cavanilles, ze sprawozdania XVII Kongresu Żeglugi w Lizbonie w r. 1949 (tytuł oryg.: Protection des Ports), tłum. z jęz. francuskiego.
- Nr 105 — **Badanie problemów, związanych z nurkowaniem głębokowodnym i lataniem na dużych wysokościach**, autor H. R. Behnke (brozura), tłum. z angielskiego (tytuł oryg.: Investigations Concerned with High Altitude Flying and Deep Diving).
- Nr 109 — **Stan badań naukowych na NSP w Wageningen**, autor: van Lammeren, artykuł z czasopisma „Schip en Werf”, Nr 16 i 17/1950, tłum. z holenderskiego (tytuł oryg.: Stand van het Wetenschaplijk onderzoek door het N. S. P. te Waageningen).
- Nr 110 — **Wodowanie boczne nad wielkimi jeziorami** (badania modelowe i praktyczne), autor J. Fahy, artykuł z „Transactions of the Instit. of Naval Archit. & Marine Eng.”, 1942, tłum. z ang. (tytuł oryg.: Side Launching on the Great Lakes).
- Nr 112 — **Wodowanie boczne statków**, autor A. N. Nikołajew (brozura), tłum. z rosyjsk. (tytuł oryg.: Bokowej spusk sudow i jego rasczot).
- Nr 113 — **Umocnienia brzegów w Dover**, autor J. W. Sutton, art. z „Civil Engineering”, Nr 524/1950 (tytuł oryg.: Sea Defence Works at Dover), tłum. z ang.
- Nr 115 — **Budowa ślipów na palach**, autor P. F. Krysin, artykuł z „Riecznoj Transport”, Nr 5/1950, tłum. z rosyjskiego (tytuł oryg.: Stroitelstwo ślipow i ellingow na swajnom osnowanji).
- Nr 116 — **Jak upewnić się o skuteczności urządzeń portowych**, autor H. Millière, art. „Comité Nat. de l'Organisation Française”, tłum. z franc. (tytuł oryg.: Comment s'assurer de l'efficacité des installat. portuaires).