



Budynek Państw. Urzędu Patentowego w Warszawie.

Zborowskiego, Norwertha, Paprockiego i wielu innych, które stoją na bardzo wysokim poziomie, dającym chlubne świadectwo polskiej sztuce architektonicznej, są również prace, które nie wyróżniają się niczym w tak bardzo jednolitym charakterze współczesnej architektury.

Sprawozdania Funduszu odznaczają się poza tym bardzo pięknym układem i doskonałym materiałem ilustracyjnym, co ma pierwszorzędne znaczenie w książkach technicznych.

W dość skąpej literaturze technicznej książki F.K.W. stanowią bardzo znaczny wkład i wyróżniają się pod względem jasności i szczerości w opisywaniu tego, czego się dokonało. Społeczeństwo, które daje ciężko zapracowany grosz na inwestycje, ma prawo wiedzieć, w jaki sposób tym groszem gospodarują, a o tym można dowiedzieć się tylko z dokładnych i popartych bilansami sprawozdań.

Takimi są sprawozdania Funduszu Kwaterunku Wojskowego.

Z PRASY TECHNICZNEJ

OSTATNIE WYNIKI BADAŃ NAD PRZYCZYNAMI KATASTROFY MOSTU W HASSELT

W nr 4 pisma „Inżynieria i Budownictwo” pojawiło się sprawozdanie p. inż. E. O. p.t.: „Ostatnie wyniki badań nad przyczynami katastrofy mostu w Hasselt”, które nie ściśle podaje moje stanowisko w sprawie tej katastrofy.

W opinii swojej stwierdziłem pod p. 4 co następuje: „Do tych czynników przyczynił się moment lichego wykonania, tak co do spawaczy, jakoteż co do kolejności spoin”, po czym szeroko uzasadniłem w artykule „Katastrofa mostu w Hasselt” (Inżynieria i Budownictwo Nr 2—3, r. 1938) ten punkt mojej opinii. Między innymi pisałem tam dalej: „Sprawa projektu spawanego jest bardziej skomplikowana, niż przypuszcza ktoś, kto widział inne projekty spawane i zapoznał się z zasadami obliczenia konstrukcji spawanych... Projektując konstrukcje spawane, trzeba znać proces spawania, jego objawy i jego konsekwencje...”.

Na końcu tego ustępu piszę: „Wykonanie mostu w Hasselt nie było na odpowiednim poziomie. Spawacze zmieniali się kilkakrotnie. Kontrola była słaba. W poszczególnych miejscach blachy łączone stykowo były przedstawione względem siebie nawet o 15 mm. Kolejność nakła-

dania spoin nie była zupełnie rozważana, a kolejność wykonania była sprzeczna z zasadami i prowadziła do wyjątkowo wysokiego maksimum naprężeń wewnętrznych”.

Wnioski moje w sprawie katastrofy zreasumowałem w kilku punktach, z których p. 4 i p. 5 brzmią:

4) *Projekt konstrukcji spawanych powinien uwzględniać proces spawania i jego konsekwencje. W poszczególnych wypadkach powinien podawać i kolejność spawania.*

5) *Konstrukcja spawana musi być wykonana sumiennie, starannie i pod należyтым nadzorem.*

Koniec swojego sprawozdania ujmuje p. inż. E. O. w następujący sposób:

„Ogólnymi wnioskami, jakie można wyciągnąć z katastrofy mostu w Hasselt jest więc konieczność przestrzegania właściwej *kolejności spawania* i *dokładnej kontroli jego wykonania* itd.”.

Porównanie wniosków: mojego (podanego w parę tygodni po katastrofie mostu w Hasselt, a opublikowanego w „Inżynierii i Budownictwie” w sierpniu 1938), oraz wniosku komisji (ogłoszonego w lutym 1939), mówi wyraźnie samo za siebie.

St. Bryła

Warszawa, dn. 2 maja 1939.