

że wszczęta przez Wasylewskiego dyskusja przysłała w porę" i proponuje nazwę „wirowiec". Nazwa ta powinna zastąpić niepolski termin „autożyro".

z. m.

Listy nadesłane do Redakcji

Szanowna Redakcjo!

Proszę uprzejmie o opublikowanie następującego oświadczenia:

W artykule p. inż. dr. Szelałgowskiego w Nr. 24 *Czasopisma Technicznego* 1934 o pierwszym w Polsce wzmocnieniu mostu stalowego przy pomocy spawania, spotkałem ustęp, w którym Szan. Autor, opisując wzmocnienie połączeń węzłowych przy pomocy dospojonych elementów celem zwiększenia przekroju netto, zaznacza, że sposób ten, nieznan dotychczas, zastosowano w Polsce po raz pierwszy.

Zasada ta i sposób wykonania został przezemnie opatentowany przed przeszło sześciu laty, o czym świadczy załączony odpis zastrzeżenia patentowego Nr. 9691, którego autorowie projektu widocznie nie znali. W sprawie powyższej zwracam się zatem również bezpośrednio do Ministerstwa Komunikacji, które projekt i wzmocnienie wykonało. Pierwszy projekt tego typu wykonałem dla firmy Rudzki w Warszawie w r. 1927.

Łączę wyrazy prawdziwego poważania
St. Bryła.

PATENT Nr. 9691

zgłoszono, dnia 6 grudnia 1927 r.
udzielono, dnia 24 listopada 1928 r.

„Sposób montowania konstrukcyj żelaznych“

Zastrzeżenie patentowe.

Sposób montowania konstrukcyj żelaznych zapomocą nitowania lub łączenia na śruby, znamienny tem, że w celu zaoszczędzenia na materiale przez zmniejszenie przekroju części montowanej przekrój tejże na pewnej odległości przed miejscem nitowania jest powiększony drogą przypojenia dodatkowych części tak, że wytrzymałość przekroju w tem miejscu jest równa wytrzymałości nieosłabionej przez nitowanie części montowanej lub jest od niej większa.

Warszawa, d. 5. I. 1935 r.

Wielmożny Panie Redaktorze!

W związku z pismem W. Pana Redaktora z dn. 3. I. 35 r., załączam przy niniejszem moją odpowiedź na notatkę P. Prof. S. Bryły.

Odpowiedź.

W notatce P. Prof. S. Bryły, o ile mogłem wywnioskować, rozchodzi się o sprawę wzmocnienia krzyżulec K_1 , K_2 , K_3 i K_3' obustronnymi płaskownikami, połączonymi spoinami z węzłami belek głównych zapomocą dodatkowych blach węzłowych, w których zostały wykonane otwory na istniejące nity. W związku z powyższem P. Prof. S. Bryła nadmienia, że ten sposób wzmocnienia zaznaczyłem w swoim artykule jako dotychczas nieznan i zastosowany w Polsce po raz pierwszy.

Chociaż uważam za nieodpowiednie podporządkowanie poruszonej sprawy swoistej treści patentu Nr. 9691 pod tytułem „Sposób montowania konstrukcyj żelaznych“, i pomimo tej okoliczności, że

omawiany sposób wzmocnienia został rzeczywiście zastosowany w Polsce po raz pierwszy przy wzmocnieniu dwóch dźwigarów mostu przez rzekę Wartę pod Orzechowem, jednakże stwierdzam niniejszem, że w moim artykule bynajmniej nie zaznaczyłem powyższego sposobu wzmocnienia jako dotychczas nieznanego, ponieważ tego rodzaju sposób wzmocnienia był stosowany przecież dużo wcześniej przed rokiem 1927, wprawdzie z nitowanym sposobem łączenia.

Czyż łączenie tego rodzaju elementów wzmocniających nie nitami, lecz spoinami można uważać za coś nowego i dotychczas nieznanego? Przecież na tem polega sam sposób wzmocniania istniejących konstrukcyj zapomocą spawania, że jako środek łączący są nie nity, lecz spoiny. Zresztą omawiany wyżej sposób wzmocniania zapomocą spawania jest podawany również i w literaturze zagranicznej, lecz bez jakichkolwiek specjalnych zastrzeżeń.

Zaznaczyłem natomiast w moim artykule, że pozostały krzyżulec K_2' został wzmocniony w sposób nowy dotychczas niestosowany, gdyż wzmocnienie to polegało na zamianie przekroju „netto“ powstałego na skutek istnienia otworów nitowych, na przekrój „brutto“ z jednoczesnem zachowaniem zasadniczej własności połączenia nitowanego na ścinanie, przez odpowiednią zamianę istniejących nitów sworzniami (bolcami) cylindrycznymi, względnie stożkowymi, połączonymi zapomocą spawania w jedną całość z blachami węzłowymi, jak również i z samym krzyżulcem.

Tego rodzaju sposób wzmocnienia ma swoje uzasadnienie w badaniach przeprowadzonych przy Katedrze Budowy Mostów Politechniki Warszawskiej, wyniki których zostaną wkrótce opublikowane.

Inż. Dr. F. Szelałgowski.

Kronika techniczna

Zjazd Inżynierów Mechaników we Lwowie.

Z końcem maja b. r. odbędzie się, jak czytelnikom naszym wiadomo, ogólnopolski Zjazd Inżynierów Mechaników, który sprowadzi do naszego grodu najwybitniejsze siły zawodowe i przyczyni się do ożywienia życia gospodarczego i naukowego w całym kraju.

Urządzeniem Zjazdu zajmuje się Komitet główny w Warszawie, powołany przez Zarząd Stow. Inżynierów Mechaników obok Komitetu lwowskiego, którego wnioski i plany zostały już przez Komitet główny aprobowane. Zadaniem ogółu Kolegów, przebywających w naszej części Polski, jest czynne poparcie Zjazdu i Komitetu lwowskiego w jego pracach przygotowawczych, w celu zapewnienia Zjazdowi pełnego powodzenia i uprzyjemnienia miłym gościom pobytu w naszej stolicy.

Zjazd będzie obejmował zebrania ogólne i Sekcje specjalne, jakoto: energetyczną, konstruktorską, technologiczną, metaloznawczą itd.

Termin nadesłania Komitetowi głównemu (Warszawa, ul. Czackiego 3, m. 22), albowiem lwowskiemu (Lwów, Politechnika I p.) gotowych referatów zjazdowych oznaczono na koniec lutego do 1 marca.

W Komitecie lwowskim zgłoszono dotąd następujące prace dla sekcji konstruktorskiej: Prof. Hauswald: „Ulepszenia pędni mechanicznych“.