

Trzeba myśleć i trzeba pracować. Stefan Bryła

Autor tekstu: **Witold Stanisław Michałowski**



Powikłane losy powojennej mojej rodziny spowodowały, że stryja Stanisława poznałem dopiero po przyjeździe do stolicy i zdaniu egzaminów na Politechnikę Warszawską. Pięknie grał na pianinie tango *jalousie*. Zaprzyjaźniliśmy się. Stryj był inżynierem. Pokazał mi nawet nieco nadpalony egzemplarz swojej pracy dyplomowej — stalowego mostu kolejowego przez jakąś rzekę. Plik nienagannie wykreślonych rysunków konstrukcyjnych i karty obliczeń. Padło nazwisko **Bryła**. Parsknąłem śmiechem. Zostałem natychmiast przez stryja przywołany do porządku. Tak się nazywał kilkanaście lat od niego starszy wykładowca i konsultant. Zanim wysłuchałem następnego tanga dowiedziałem się, że właśnie ów Bryła był projektantem pierwszego na świecie spawanego mostu drogowego. Nie bardzo wprawdzie wówczas rozumiałem o co chodzi z tym spawaniem, ale że **PIERWSZY NA ŚWIECIE** to podziało na wyobraźnię. Dlatego też już w następnym roku słuchałem wykładów profesorów Zygmunta Dobrowolskiego i Leszka Nekandy Trepki.

Prawie dokładnie dziesięć lat później (w 1967 r.) prowadziłem wyprawę w Ałtaj Mongolski. Zauroczyłem się szerokim stepem i odległym krajem błękitnego nieba. Nie miały też wpływu na to miała lektura książek Ossendowskiego. Gdy w początkach lat siedemdziesiątych na łamach jednej z gazet zdawałem relację o przebiegu dziennikarskiego śledztwa w poszukiwaniu śladów skarbów barona Ungerna dotarłem też do Melchiora Wańkowicza. Mieszkał w przedwojennej kamienicy na rogu ul. Rakowieckiej i Puławskiej. Gdy dowiedział się, że jestem inżynierem spawalnikiem zaprowadził mnie do okna swego gabinetu. Widać z niego było kino Moskwa i bramę mokotowskiej zajezdni tramwajowej. To tam rozstrzelano Stefana Bryłę.

Autor **ZIELA NA KRATERZE** miał w swojej bibliotece jego zbiór reportaży z podróży do Ameryki, którą przyszły guru naszych spawalników odbył parę zaledwie tygodni po zatonięciu Titanika. Okładkę do tej książki zaprojektowała Irena Petzoldówna pochodząca z rodziny spowinowaconej z Ungernami. Gdy Stefan Bratkowski, członek Komitetu Centralnego PZPR, zgodził się, abym w **ŻYCIU I NOWOCZESNOŚCI**, którym wówczas kierował opublikował **ALERT DLA SPAWALNIKÓW** (styczeń 1978) ilustrowany zdjęciem spawanego mostu na Słudwi znalazłem się w siódmym niebie. Było to niestety już po fiasku inicjatywy redakcji tego dziennika o powołaniu Kapituły Orderu Bryły. Order miał być przyznawany tym, którzy w sposób szczególny zapisali się jako wybitni twórcy i propagatorzy innowacji i postępu technicznego wykorzystywanego. Niestety kierownictwo Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, która niejako z urzędu powinna tego rodzaju działania wspierać nie potrafiło do dziś znaleźć płaszczyzny porozumienia z inicjatorami. Chyba zresztą nieprzypadkowo



W 1929 r. inżynierowie z Niemiec, Anglii, Francji odbywają pielgrzymki do Łowicza. Choć nie potrafią prawidłowo wymówić nazwy tej miejscowości, wiedzą, że gdzieś w jej pobliżu postawiono dwa pierwsze na świecie spawane mosty drogowy. Na owe czasy była to prawdziwa rewelacja techniczna i to dokonana w kraju, który tak niedawno wrócił na mapę Europy.

Polskim „**know-how**” zainteresowało się wiele światowych firm.

Pierwszy numer miesięcznika **SPAWANIE I CIĘCIE METALI** — organ związku przemysłu acetylenowego i tlenowego, który ukazał się 15.1.1928 r., otwierał artykuł prof. dr. inż. Stefana Bryły. "Most żelazny spawany elektrycznie na rzece Słudwi pod Łowiczem. Miał rozpiętość teoretyczną 27 metrów a szerokość w świetle między belkami 6,760 m od osi do osi dźwigarów. Pręty ściskane obliczono na wyboczenie wzorami Tetmajera-Jasińskiego. Zastosowano żelazo zlewne o wytrzymałości 3700-4200 kg/cm². Spawanie wykonano przy pomocy łuku elektrycznego, używając pałeczek powlekanych ARCOS wyrobu

firmy Soudure Electrique Autogene z Brukseli. Ponieważ do owego czasu nie istniały jeszcze w Europie przepisy dotyczące elektrod i spawania przeto... ustalono je na konferencji autora z dyrekcją wspomnianej firmy. Zatwierdziło je Ministerstwo Robót Publicznych. Ogólny ciężar konstrukcji spawanej wyniósł 55 ton. Oszczędności w stosunku do konstrukcji nitowanej wyniosły 21%."

Jest godnym odnotowania, że następny artykuł innego autora w tym samym numerze fachowego miesięcznika sprzed 80 lat dotyczył budowy 7" gazociągu Daszawa-Lwów. Tych, których interesują różnego rodzaju analizy porównawcze, warto poinformować, że cena gazu wynosiła wówczas dla jednego z dużych odbiorców 72 kg ropy naftowej za 100 m³ gazu.

A więc jakby nie liczyć wcale nie tak mało.

Mieszkańcy Warszawy już też od początków lat trzydziestych mieli możliwość obserwować inżynierskie dokonania profesora Bryły.

On właśnie bowiem zaprojektował stalową konstrukcję przebudowy reprezentacyjnego budynku PKO, jaki stanął na skrzyżowaniu ulic Świętokrzyskiej i Jasnej ozdobionego imponującą kopułą ze skratowanych spawanych rur, oraz konstrukcję wieżowca angielskiego towarzystwa ubezpieczeniowego [PRUDENTIAL](#) zaprojektowanego przez inż. Marcina Weinfeldę. Był to wówczas najwyższy budynek w stolicy. Tempo jego budowy mogłoby nawet dziś uchodzić za „pekińskie”. Montaż jednego pięta wykonywano w 3 dni a całość konstrukcji zajęła zaledwie 3 miesiące.

Zagraniczni inwestorzy zaakceptowali projekt spawanej konstrukcji bez sprzeciwu twierdząc, że w tej technologii Polacy mają więcej doświadczeń.

Wypalony podczas Powstania szkielet, mimo że uderzyło w niego przeszło 1000 pocisków przetrwał umożliwiając powojenną odbudowę. Znajduje się w nim dziś Hotel Warszawa.

Można śmiało stwierdzić, że byliśmy pionierami w rozwoju czołowej technologii pierwszej połowy ubiegłego wieku — spawania, również na innych polach. Profesor Zygmunt Dobrowolski wspominał, że *gdy u nas 500 spawaczy pracowało na torach wycieczka inżynierów niemieckich dopiero zapoznawała się z napawaniem regeneracyjnym*".

Opracowane przez Stefana Bryłę przepisy projektowania i wykonywania konstrukcji spawanych były natychmiast tłumaczone na obce języki. Francuski i niemiecki w pierwszej kolejności. Nie sposób przecenić zasług tego człowieka dla rozwoju tej technologii łączenia metali — wykłady na politechnikach lwowskiej i warszawskiej, prace teoretyczne, ekspertyzy, książki na których uczyły się pokolenia inżynierów. Wydana przez PAN monografia obejmująca wykaz jego publikacji obejmuje 265 pozycji.

Zawsze się spieszył. Zawsze był człowiekiem ruchu, czynu i energii. W referacie wygłoszonym na I Zjeździe Spawalniczym w Warszawie, który miał miejsce w dniach 21-23 kwietnia 1939 r., a więc na krótko przed napaścią obu sąsiadów na nasz kraj, napisał słowa, które powinny stać się dewizą następnych pokoleń. **Trzeba myśleć i trzeba pracować.**

Zacytował też bardzo przez niego kochanego Marszałka: **Idą czasy, których znamieniem będzie wyścig pracy.**

Pracy naukowej i dydaktycznej był wierny do końca. Kosztowało go to życie. Zginął w pełni sił twórczych w grudniu 1943 r. za tajne nauczanie młodzieży i za opracowanie instrukcji dla Kedywu AK — jak niszczyć stalowe mosty. Zadenuncjowany został prawdopodobnie przez donosiciela wywodzącego się z kręgów komunistycznych. Jako poseł Chrześcijańskiej Demokracji paru kolejnych kadencji Sejmu RP miał zawsze z nimi na pieńku.. Nie mogli mu darować opracowania wspólnie z inżynierem Witoldem Gokielim, synem Polki i Gruzina, 10-cio letniego planu odbudowy Polski po wojnie i szczególnej roli, jaką w nim przewidywano dla Samorządów Gospodarczych.



Godziło to w pryncypia sowieckiego systemu.

W PRLu uczyniono bardzo wiele, aby ten plan nie tylko nie ujrzał światła dziennego, ale aby zapomnieć o nim ostatecznie raz na zawsze. I to się niestety chyba udało.

Zbliża się 80 rocznica oddania do eksploatacji pierwszego na świecie spawanego mostu drogowego. Most znajduje się na ruchliwej trasie Warszawa-Poznań. Powinien stanowić naszą wizytówkę w nowej rzeczywistości geopolitycznej. Może więc warto zrealizować moją propozycję sprzed lat, aby wznieść w jego sąsiedztwie motel z zapleczem konferencyjnym i małą salą na której znajdzie się ekspozycja poświęcona życiu i dokonaniom profesora Stefana Bryły. Wspaniałego Polaka i Europejczyka. Człowieka, który potrafił myśleć i pracować.

Witold Stanisław Michałowski

Pisarz, podróżnik, niezależny publicysta, inżynier pracujący przez wiele lat w Kanadzie przy budowie rurociągów, b. doradca Sejmowej Komisji Gospodarki, b. Pełnomocnik Ministra Ochrony Środowiska ZNiL ds. Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery Karpat Wschodnich; p.o. Prezes Polskiego Stowarzyszenia Budowniczych Rurociągów; członek Polskiego Komitetu FSNT NOT ds. Gospodarki Energetycznej; Redaktor Naczelny Kwartalnika "Rurociągi". Globtrotter wyróżniony (wraz z P. Malczewskim) w "Kolosach 2000" za dotarcie do kraju Urianchajskiego w środkowej Azji i powtórzenie trasy wyprawy Ossendowskiego. Warto też odnotować, że W.S.M. w roku 1959 na Politechnice Warszawskiej założył Koło Stowarzyszenia Ateistów i Wolnomyślicieli. [Więcej informacji o autorze](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)

(Publikacja: 07-09-2008)

[Oryginał.](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,6060) (http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,6060)

Contents Copyright © 2000-2008 Mariusz Agnosiewicz

Programing Copyright © 2001-2008 Michał Przech

Autorem tej witryny jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Właścicielem witryny są Mariusz Agnosiewicz oraz Autor.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tej witryny i jakiegokolwiek ich części.

Wszystkie strony tego serwisu, wliczając w to strukturę podkatalogów, skrypty JavaScript oraz inne programy komputerowe, zostały wytworzone i są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tej witryny oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tej witryny i nie korzystać z jej zasobów.

Informacje zawarte na tej witrynie przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów serwisu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych

niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na witrynie. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki zawiera.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych serwisu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl