

strowane. Że jednak stopniowo uzyskujemy coraz więcej danych, interesujących ogół — więc też i pokazy są odpowiednio uzupełniane, a nawet zmieniane i z tego powodu uważam, że wystawy takie, jak drogowa, mogą być urządzone z korzyścią perjodycznie, zaś wędrujące wystawy urządzać można tylko z przedmiotów stałych, nie ulegających w szybkim tempie zmianom i ulepszeniom.

— Wystawy z zakresu budownictwa — a więc i drogowe — winny obejmować dział stosowania metod czyli pokazy doświadczalne. Jakby można nadać tym eksperymentom formę zadań praktycznych, z trwałym pożytkiem poza czasem trwania i terenem wystawy?

— Wystawy z takich dziedzin, jak najnowsze zdobycze z zakresu budownictwa, a mam tu na myśli nietylko budowę dróg, ale także i budowę domów —

tak ważną dla nas w obecnej chwili — spełniają wielkie zadania pouczające i zachęcające — zaznajamiając ogół z najnowszymi zdobyczami wiedzy technicznej — co do stosowania metod budowy, wartości materiałów oszczędnych i umiejętnej ich stosowania, Wystawy takie należałoby łączyć z pokazami praktycznymi — a to nie tylko w stolicy, lecz także w większych ośrodkach przemysłowych.

Państwo może popierać wystawy, lecz nie może ponosić wyłącznie kosztów ich urządzania, zwłaszcza w odniesieniu do pokazów, dotyczących próbnych nawierzchni drogowych i sądzę, że Przemysł w łatwo zrozumiałym własnym interesie — dla celów reklamy winien przyczynić się do wydatków, ponosząc koszty urządzania pokazów, mając wówczas najlepszą sposobność przekonywania konsumentów o wartości swych wytworów.

Narodziny Polskiego Kongresu Drogowego.

[Wywiad „Polskiego Przemysłu Budowlanego” z Dyrektorem Departamentu Ministerstwa Robót Publicznych, prof. inż. Melchjorem Władysławem Nestorowiczem.]

Zwracając się po wiadomości o Kongresie i Wystawie Drogowej do p. prof. inż. Melchjora Władysława Nestorowicza, byliśmy z góry przygotowani, że jako twórca obu tych wielce pożytecznych przedsięwzięć, jako ten, który od lat już z niesłabnącą energią głosił pilną ich potrzebę i pierwszy podjął trud niewdzięczny budzenia z letargu opinii publicznej i odpowiedniego jej nastawienia — da nam odpowiedź powściągliwą, świadczącą chlubnie o właściwej temu wybitnemu uczonemu skromności, lecz dla nas nazbyt skąpą. Perspektywa lakoniczności w sprawie tak doniosłej i żywotnej bynajmniej się nam nie uśmiechała, bo szło przecież o zdobycie jak najbardziej obszernych i wyczerpujących informacji, i możliwie wszechstronne odświecenie zagadnienia drogowego. P. Nestorowicz wyczuł nasze intencje i, chcąc je pogodzić z wrodzoną mu niechęcią do gadulstwa, ofiarował nam na wstępie jedną z cennych prac swoich, p. t. „Sprawa drogowa w Polsce”, przyczem uprzejmie zaznaczył:

— Upoważniam Panów do zużytkowania zebranych tu informacji w sposób, jaki Panom będzie najlepiej dogadzał; jest to rzecz szerszemu ogółowi mało znana. — Podziękowawszy za miły upominek, rzykujemy jednak pytaniem:

— Kiedy powstała w Polsce myśl powołania do życia instytucji Kongresów Drogowych?



Prof. Inż. Melchjor Władysław Nestorowicz,
Dyrektor Departamentu w Min. Robót Publiczn.
Fot. W. Ziakowski.

— Nurtowała ona od dawna w kołach zawodowych — odparł p. Profesor — ale dopiero przed półtora rokiem, na Zjeździe Drogowym we Lwowie, grono ludzi dobrej woli, którym sprawa drogowa leżała na sercu, wystąpiło z konkretnym wnioskiem, przyjętym zresztą przez zebranych z niekłamanym zapałem. Kując żelazo na gorąco, wybrano tymczasowy Komitet Stowarzyszenia i powierzono mu opracowanie statutu, oraz rozwinięcie akcji werbunkowej dla rozszerzenia kadry organizacji. Rok temu statut został zatwierdzony. Bezwzględnie po formalnym zalegalizowaniu Stowarzyszenia podjęto kroki wstępne do przygotowania Kongresu. Dalsze wiadomości już Panom wiadome ze sprawozdań.

— Czy frekwencja i przebieg Kongresu zadowolili Pana Dyrektora?

— Owszem, najzupełniej. Kongres wypadł nad wszelkie oczekiwania. Członkowie Stowarzyszenia zjechali się tłumnie, a w dniu otwarcia obrad szeregi uczestników wzrosły bardzo znacznie przez masowy zaciąg nowowstępujących pionierów Drogi Polskiej. Także skład jakościowy nowych adeptów nie pozostawia nic do życzenia; są to przedstawiciele sfer technicznych, samorządowych i rządowych, wyznawcy i zwolennicy różnych tez i koncepcyj, których rozbieżność jest dziś jeszcze bardzo znaczna, ale które — można już teraz być tego pewnym —

z czasem zupełnie zostaną uzgodnione. W każdym razie już na podstawie dotychczasowych wyników można stwierdzić, że dzięki Kongresowi i Wysta-

wie Drogowej uświadomienie szerszej opinii publicznej o koniecznościach drogowych wydatnie się pogłębiło.

Wystawa przeszła oczekiwania swoich twórców.

(Wywiad „Polskiego Przemysłu Budowlanego” z Dyrektorem Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Warszawie, p. inż. Władysławem Trylińskim.)

Jako Prezes Komitetu Organizacyjnego Wystawy, jako Prezes Zawodowego Związku Inżynierów Drogowych w Polsce, wreszcie jako Dyrektor Okr. Dyr. Robót Publicznych (a więc jeden z wystawców), ma p. inż. Władysław Tryliński, aż trzy tytuły do zabrania głosu o Kongresie i Wystawie Drogowej. Nie mógł nam przeto poczytać za natrętną usilnej prośby o parę uwag na temat nazwanych imprez. Zaczęliśmy od złożenia gratulacji z powodu udania się pokazu.

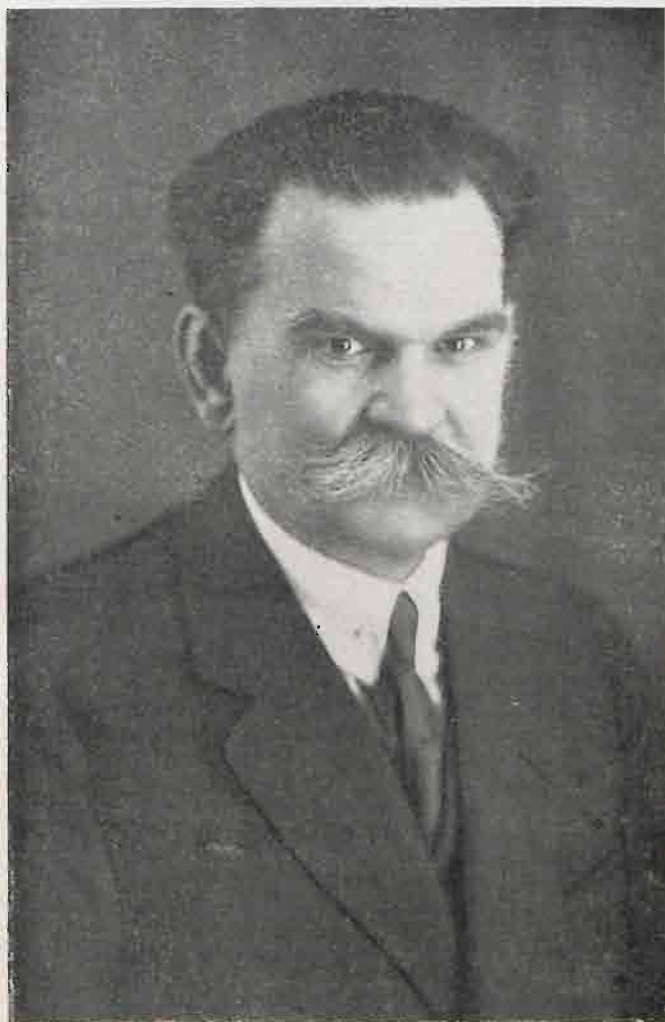
— Wystawa, naogół biorąc, była bardzo dobra — z ręką na sercu zapewniamy jej głównego aranżera.

P. Prezes przyjmuje ten komplement, jako należną monetę i odpowiada z całym spokojem:

— Wystarczy, jeśli Wystawa Drogowa była tylko dobrą. Tragedją Polski jest, że chcemy mieć w niej wszystko odrazu najlepszym, zamiast zadowolić się cenzurką: dobry. Dobry, o ile naprawdę jest dobry, jest lepszy od najlepszego z wątpliwą konduktą. Niech będzie raczej dobry, ale dobry z całą pewnością, bez obawy niespodzianek w sensie ujemnym, które obniżyć mogą stopień dodatniej jakości — bez ryzyka i zależności od ślepego przypadku.

— Wystawa jednak... — próbujemy się tłumaczyć, ale p. Tryliński wpada nam w słowa:

— ... była bardzo dobra? Możliwe. Rad jestem, że się udała, choć nie moja w tem zasługa. Mam być szczerym? To powiem: do chwili nadejścia eksponatów nie wiedzieliśmy, co przyjdzie, ani czy wogóle przyjdzie. Liczyliśmy, krótko mówiąc, na znacznie słabsze obesłanie Wystawy zarówno pod względem liczby, jak i jakości pokazów. Rzeczywistość przewyższyła nasze oczekiwania. Temci lepiej. Gorzejby było, gdyby się stało odwrotnie.



Inż. Władysław Tryliński,
Dyrektor Okr. Dyr. Rob. Publ. w Warszawie.
Przewodniczący Komisji Wystawy Drogowej.
Fot. Jan Malarski.

A stać się mogło, bo tego rodzaju Wystaw dotychczas nie urządzaliśmy, zaś dział statystyczny w Okręgowych Dyrekcjach R. P. wprowadzono stosunkowo niedawno. W większości wypadków nie miano gotowych wykresów i trzeba je było specjalnie ad hoc przygotowywać. Mimo to wszystkie Dyrekcje stanęły do apelu, wszystkie bez wyjątku, ba! jeszcze z przydatkiem tu i owdzie bardziej wyrobionych powiatów! Ze więc Wystawa dopisała pod względem doboru i obfitości zajmującego materiału — o to... można mieć pretensję do Pana Boga, który — jak wiadomo — jest łaskaw na Mazury.

Techniczne zorganizowanie Wystawy, jej podział na grupy, wyznaczenie stoisk itp., jest Górski z młodzieńczym dziełem bezpośrednich trudów i zabiegów „egzekutora” naszych wspólnych projektów, p. inż. Włodzimierza Górskiego. Opatrzność chyba zesłała mi go w chwili najbardziej odpowiedniejszej, bo w okresie końcowych przygotowań do Wystawy. P.

zapałem zabrał się do pracy i dokonał dzieła ku ogólnemu zadowoleniu. Gdyby nie jego osobista gorliwość, nie zrażająca się żadnymi trudnościami, gdyby nie jego mrówcza pracowitość, zapobiegliwość i żelazna wytrzymałość na wszelkie przeciwności losu — Wystawa Drogowa nie miałaby zapewne tego powodzenia, które stało się jej udziałem.

— A jak rozumieć, Panie Prezesie, niezgodność dat statystycznych, przedstawionych na Wystawie i dotyczących — rzecz prosta — jednego i tego samego przedmiotu (np. ilości samochodów w Polsce, długości mostów itp.)?

— Dane statystyczne w naszych pokazach czerpane są z jednego źródła, rozbieżności ich zatem może się tłumaczyć tylko różnaitością okre-