

## SPRAWOZDANIE

**z czynności Zarządu Związku Inżynierów Drogowych za rok administracyjny 1925/26 ogłoszone przez Prezesa Związku Inż. Z. Kosowskiego na IX. Sprawozdawczem Walnem Zebraniu Członków, odbytem we Lwowie w dniu 11 września 1926 roku.**

Nim przystąpię do treści samego sprawozdania pozwolą Koledzy, że Was wezwę do uczczenia przez powstanie pomieści zmarłych Kolegów naszych, a mianowicie ś. p. inż. Sadowskiego Henryka w Brześciu, ś. p. Hanna Stanisława, kier. Pow. Zarz. Drog. w Pułtusk, oraz ś. p. Charmańskiego Zdzisława w Wilnie.

Niech Im ziemia lekką będzie!

Szczęśliwą była chwila, w której zrodziła się myśl zorganizowania obecnego Zjazdu tu we Lwowie! Bo czyż może być dogodniejszym moment dla skoordynowania sił, rozsianych po całej Rzeczypospolitej Inżynierów Drogowców, czyż może być dogodniejsza okazja by ulepszyć organizację tego odłamu społeczeństwa, którego praca jest tak potrzebna dla kultury, dobrobytu i bezpieczeństwa Państwa naszego? W roku zeszłym, na VIII. Zjeździe Związku witałem radośnie sam zamiar zespolenia się w ramach wspólnej organizacji z nami Kolegów z Małopolski, — dziś jesteśmy ich gośćmi i nie wyjedziemy stąd nie złączeni we wspólnym Związku. Obecność tutaj przedstawicieli Pomorza i Wielkopolski jest poważnym objawem, że Związek Inż. Drogowców stanie się w niedalekiej przyszłości organizacją ogólnopolską. Oby istotnie tak było, a obrady nasze niech się staną tym gruntem, na którym wyrośnie łączność nasza!

Pragnę przedstawić Kolegom rezultaty wysiłów Zarządu naszego Związku, któremu miałem wysoki zaszczyt po raz drugi przewodniczyć w okresie od ostatniego VIII. naszego Zjazdu. Muszę obiektywnie stwierdzić, że w tym okresie wyniki nie były proporcjonalne do naszych wysiłków.

Związek miał t. zw. „rok chudy“. Nie nasza to wina, lecz jedynie okoliczności, które nie pozwoliły ani o krok posunąć dwóch najżywniejszych zagadnień naszych, jakimi są — ustalona wreszcie forma administracji drogowej i sprawiedliwe uposażenie pracowników drogowych.

Rozwiązaniu tych spraw przeszkadzały warunki polityczne i finansowe Państwa, a każda z nich to „vis major“ i przeciwko nim zbyt słabe są siły nasze. Już dnia 24. X. 1925 r. składałem sprawozdanie na posiedzeniu Zarządu z kroków, jakie dokonaliśmy wspólnie z kolegą Zubelewiczem w sprawach: 1) reorganizacji administracji drogowej (I); 2) djet i kosztów podróży inżynierów (IV); 3) dodatkowego wynagrodzenia inżynierów (V); 4) środków lokomocji (VI); 5) ochrony tytułu inżyniera (XI); 6) przekazania spraw naszych personalnych Wydziałom Prezydjalnym w Urzędach wojewódzkich (XX), w Ministerstwie Robót Publicznych oraz w sprawie: 1) budżetu na utrzymanie dróg (IX) i 2) asygnowania kredytów na roboty (X), omawiane z referentem budżetu M. R. P. w Sejmie, posłem Romockim. Stanowisko czynników, z którymi konferowaliśmy, określiliśmy wówczas jako życzliwe, lecz to był cały prawie zysk naszych starań. W ciągu dalszym przez cały okres sprawozdawczy w najrozmaitszy sposób zabiegał Zarząd, aby wymienione sprawy wprowadzić na porządek dzienny i uzyskać sprawiedliwe ich załatwienie — stale jednak spotykaliśmy się albo z uprzejmą obietnicą, że to się zrobi, albo z równie uprzejmą odmową, tak czy owak rezultat prawie równy zeru. Nie znaczy to jednak, żeby uzasadnione domagania się nasze, czy logiczne i interesem Państwa podyktowane poglądy nasze zbankrutowały, a zabiegi robione były na darmo — zostały one jedynie warunkami odroczone i nowy Zarząd niewątpliwie podejmie je z całą energią! Jedną z donioślejszych spraw, załatwionych pomyślnie przez Zarząd, było zainicjowanie w myśl V-ej uchwały Zjazdu VIII. komitetu organizacyjnego I-go Polskiego Kongresu Drogowego. Komitet został stworzony i zajęty jest pracami przygotowawczymi do Kongresu, oznaczonego w lecie roku 1927. We wszystkich, rozumiejących doniosłość takiego Kongresu dla Sprawy Drogowej, budzi to zrozumiałe zadowolenie i zainteresowanie. Sprawa wydania drukiem referatów, wygłoszonych na VIII-ym Zjeździe naszym natrafiła początkowo na nieprzezwyciężone trudności natury finansowej, dzięki jednak nadzwyczajnej uczynności Redaktora „Przeglądu Technicznego“ Kol. Mikulskiego, referaty te ujrzały w druku światło dzienne. Za tę koleżeńską uczynność, za trud, jaki z wydrukowaniem tych rozpraw w czasie strajku drukarzy miał Szanowny Kolega Mikulski, pozwalam sobie z tego miejsca złożyć mu najserdeczniejsze podziękowania<sup>1)</sup>.

Uzyskaliśmy w pewnym stopniu dodatnie załatwienie uchwały IV-ej t. j. na skutek zabiegów Zarządu, M. R. P. zgodziło się i zarządziło, by ci z kolegów, którzy rozporządzają własnymi samochodami otrzymali jako zwrot za środki lokomocji po jednym punkcie (43 gr.) za każdy służbowo przejechany kilometr. Informowano mnie również w M. R. P., że poczynione są kroki w kierunku porozumienia z fabryką Forda o dostarczenie większej ilości (100) maszyn, które zostałyby kolegom odstąpione na

<sup>1)</sup> Nie wydano jedynie referatu kol. Nadwockiego z Płocka, który pomimo licznych wezwań rękopisu nie nadesłał.



własność przy spłatach miesięcznych. Cena byłaby oczywiście znacznie niższą, niż w handlu, wymagane tu będą jednak pewne rygory, zabezpieczające trwałość tego udogodnienia w administracji dla Państwa.

Sprawa Samopomocy Koleżeńskiej i Kasy Ubezpieczeń na wypadek śmierci zostały gruntownie przemyślane i przedyskutowane i ostatecznie Zarząd uznał, że sprawa Kasy Samopomocy wobec zbyt wielkiego rozrzucenia naszych miejsc zamieszkania nie da się praktycznie zorganizować i postanowił organizowania takowej tymczasowo zaniechać, natomiast zorganizowaną została i dwukrotnie była już czynną Kasa Ubezp. Inż. na wypadek śmierci. Sprawę tę będą mieli Koledzy możność poznać bliżej w 6-y m punkcie porządku dziennego.

Również osobnym punktem porządku dziennego objęta jest sprawa projektowanych zmian w Statucie Związku, która to sprawa zajęła znaczną ilość czasu tak ze względu na ważność tych zmian, jak również formalności. Zmiany, uchwalone w roku zeszłym, wymagają pewnych modyfikacji. Zarząd zmiany te przedstawi w 5-y m punkcie porządku dziennego.

W związku z interpelacją w Sejmie pośła Polakiewicza, przewodniczący sejmikowej komisji rewizyjnej zwrócił się do Zarządu Związku z prośbą o delegowanie eksperta do zbadania gospodarki na drogach samorządowych sejmiku powiatu Sokulskiego. Zarząd uprosił do tej czynności Kol. Wąsowskiego Juliana z Nowogródka, który dokonał bardzo dokładnej ekspertyzy, pisemne sprawozdanie, z której zostało złożone Sejmikowi Sokulskiemu i w odpisie do aktów Związku. Za pracę, której podjął się tak chętnie i za trud, jaki z tej przyczyny poniósł dla Związku, najserdeczniej mu z tego miejsca dziękuję!

Nie mogę się powstrzymać, by nie poruszyć jednego smutnego objawu wśród członków Związku, a mianowicie wielkiej niepunktualności w płaceniu składek członkowskich. Zarząd w ubiegłym okresie sprawozdawczym wielokrotnie nie był w stanie wykonać najpotrzebniejszych kroków, gdyż stale bywały pustki w kasie. Pomoc rodzinom ś. p. kolegów Hanna i Sadowskiego była ograniczona i nie natychmiastowa z tychże przyczyn! Ponieważ tego rodzaju objawu nie mogliśmy oczywiście tłómaczyć lekceważeniem, a jedynie trudnościami w skomunikowaniu się poszczególnych Kolegów z Kasą Związku, postanowił Zarząd dnia 11. czerwca otworzyć w P. K. O. 1) Rachunek Związku I. D.; 2) R-k kasy ubezpieczeń I. D. na wypadek śmierci. Odpowiednie czeki P. K. O. wypełnione zaległą kwotą opłat będą rozesłane Kolegom i spodziewamy się, że już teraz zwłokę w opłatach nie będzie.

Podniesiona też w Zarządzie była sprawa wprost mechanicznego kreślenia budżetów dróg samorządowych przez Wojewódzkie Komisje Oszczędnościowe. Zarząd nie zdążył zebrać od Kol. Delegatów potrzebnego materiału do wystąpienia w tej sprawie. Będzie musiał to uczynić nowy Zarząd, gdyż tego rodzaju oszczędności rujną drogi.

Na podstawie upoważnienia mnie przez Zarząd, odbyłem konferencję z posłem inż. Posackim, zapytując dlaczego na terenie Sejmu niema zorganizowanych zawodowo i międzypartyjnie inżynierów na wzór zorganizowanych nauczycieli. Zwróciłem uwagę, że dzięki brakowi takiej organizacji sprawy techniczne z wielką szkodą dla Państwa są pozbawione dostatecznej fachowej obrony. Poseł Posacki oświadczył mi, że były próby czynione w tym kierunku, lecz akcja ta nie znalazła dostatecznego zrozumienia wśród posłów-inżynierów! Przyznam się Kolegom, że wyjaśnienie kolegi, posła Posackiego zrobiło na mnie bardzo przykre wrażenie! Czy nie uważaliby Koledzy za wskazane, aby Zjazd nasz obecny ustosunkował się do tej sprawy w osobnym wniosku?

Ostatnią czynnością Zarządu była współpraca przy zorganizowaniu obecnego Zjazdu. Jak to już na początku mego przemówienia zaznaczyłem, uważamy ten Zjazd za bardzo doniosłe wydarzenie dla Sprawy Drogowej w Polsce. Strona fachowa dzięki licznemu materiałowi referatowemu i tak interesującej I-ej Wystawie Drogowej, uczyniła poważny krok naprzód i data 9, 10, 11. IX. 1926 r. będzie pamiętną w rozwoju naszej komunikacji kołowej. Strona interesów zawodowych pracowników drogowych będzie miała niewątpliwie również poważne zyski już choćby dzięki zetknięciu się i konsolidacji inżynierów drogowców całej Rzeczypospolitej. Zarząd Związku dumny jest, że jest współtwórcą obecnego Zjazdu, a przytem musimy stwierdzić, że bez nadzwyczajnej energii i iście koleżeńskiej serdeczności kolegów Małopolan, a w szczególności kol. dyrektora Rogozińskiego i kol. naczelnika Bratry, nie byłoby możliwym udanie się tego Zjazdu! Za tę ich wielką pracę, za koleżeńską serdeczność i gościnność składam im imieniem Związku serdeczne podziękowanie. Sądję, że Koledzy są jednej myśli ze mną, gdy wzniosę okrzyk — Nasi Koledzy z Małopolski niech żyją!

Tyle mogę powiedzieć Kolegom o naszej działalności w ubiegłym okresie, prosząc byście zbyt surowo jej nie oceniali.

Jeszcze kilka słów tylko o przyszłości Związku. Czy należy się spodziewać rozwoju tej pierwszej fachowej organizacji drogowej? Niewątpliwie tak! Przedewszystkiem **Związek stać się powinien organizacją całej Rzeczypospolitej**. Zmiany w Statucie, proponowane przez Zarząd, umożliwią zjednoczenie w jego ramach nas wszystkich, poznaniaków, małopolan, kongresowiaków, czy jak tam wreszcie wyodrębniają nas ślady niewoli. Jest naszym obowiązkiem ślady te jaknajrychlej zatrzeć, stworzyć jeden typ polskiego inżyniera drogowca!

Nie powinna również dzielić nas nomenklatura państwowy czy samorządowy, wielki cel pracy naszej jest dostatecznie silnem spoiwem, a cel ten, to chwała, potęga i bezpieczeństwo Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej!

Kończę me przemówienie słowami Asnyka:

„W olbrzymim pokoleń trudzie  
Bądźmy ogniwem łańcucha,  
Co się poświęca“!  
Nie marzmy o łatwym cudzie,  
Najwyższy heroizm ducha  
Jest walka co nie wybucha,  
Praca bez wieńca!

---

