

CZĘŚĆ II
REFERATY WYGŁOSZONE NA ZJEŹDZIE.

CLASS II

RECEIVED BY THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

Inż. Emil Bratro.

Społeczne znaczenie problemu drogowego.

Nie jest to rzeczą czystego przypadku, iż w ostatnich okresach czasu sprawa drogowa coraz silniej i coraz jaskrawiej uwypukla się w rozmaitych formach na ogólnym tle życia społecznego, w formach, których kształty są różnorodne w zależności od środowiska i forum, przed którym zostaje wytoczona. Widzimy, że poważne zrzeszenia przemysłowe i handlowe poruszają sprawę drogową rzeczowo w swych programowych postulatach, i że zmuszają najwyższych dostojników Państwa do złożenia w tej mierze swego creda ekonomicznego. Jako przykład powołam się na ostatnie wystąpienie krakowskiej Izby Handlowo-Przemysłowej przy powitaniu Pana Ministra Skarbu w zeszłym miesiącu oraz na Jego odpowiedź. Z drugiej strony coraz silniej sprawą drogową w Polsce zajmuje się prasa codzienna; może nie zawsze na odpowiednim poziomie utrzymane artykuły wskazują jednak niezbicie, że ta materja stała się pewnego rodzaju łączką społeczną, której jak najszybsze leczenie jest rzeczą pierwszorzędną wagi, oraz doniosłego znaczenia dla całości zdrowej gospodarki narodowej.

W pośrodku stoją koła zawodowe, które zdają sobie zupełnie dobrze sprawę ze społecznej doniosłości problemu drogowego, które odczuwają, że niezbędnem jest jak najszerze zainteresowanie całości społeczeństwa drogą, które wreszcie zaczynają wołać na alarm, iż sprawy drogowej nie wolno usuwać na szary koniec, gdyż skutki tego mogłyby się na nas zbyt dotkliwie pomścić. Wyrazem tego jest coraz liczniejsza polska literatura drogową, wyrazem tego jest odczuta przez fachowców potrzeba wystawy drogowej dla pokazania, co dla poprawy obecnego stanu zrobićby należało, wreszcie wyrazem tego jest również dzisiejszy Zjazd obesłany przez wszystkie Ziemie Rzeczypospolitej.

Przyczyna tego silnego, że tak powiem nagminnego zainteresowania się drogą, nie leży zatem, jak już początkowo zaznaczyłem w przypadkowości, lecz w odczuciu przez ogół dwóch momentów: pierwszego tkwiącego w zrozumieniu społecznego i gospodarczego znaczenia sprawy drogowej, drugiego zaś w przeświadczeniu, że obecny stan nadal, pod grozą zaprzepaszczenia olbrzymich wartości materialnych tolerowany być nie może i że szybki ratunek w tej mierze jest nagłą potrzebą społeczną.

Jeżeli rozpatrzmy sprawę drogową retrospektywnie pod kątem widzenia historii, to spostrzeżemy ciekawy i pouczający objaw: rozwój go-

spodarczy i społeczny idzie równolegle z rozwojem budownictwa drogowego; zanik dróg jest ściśle związany z upadkiem danych społeczeństw. Związek ten jest tak silny, że często bardzo, wprost trudno się zorientować, po której stronie leży przyczyna a po której skutek.

Nie mam zamiaru dłuższego zajmowania się historią dróg, zwrócę tylko uwagę, iż już Starożytność doskonale rozumiała znaczenie komunikacji drogowej. Persowie, Grecy a zwłaszcza Rzymianie sprawę drogową uważali, za jeden z najdonioślejszych problemów państwowych i rozwojowi budownictwa drogowego poświęcali taki zapas wysiłków i energii, że nawet u społeczeństw nowożytnych, przyzwyczajonych na rozmaitych polach do bardzo przyspieszonego tempa pracy, wzbudzać to musi prawdziwy podziw. Rzymianie opasali swoje państwo olbrzymią siecią dróg, gwarantujących im polityczny i ekonomiczny rozwój, a wysuwającą swoje macki w możliwie najdalsze krańce ówczesnego świata, tak dobrze pod względem technicznym wykonanych, że niektóre z nich przetrwały do dzisiaj, a cały szereg włoskich linii kolejowych, wzoruje swoją trasę na trasie rzymskich dróg bitych, prowadząc ją prawie równolegle do tych ostatnich.

Cóż mówić o drogach rzymskich, kiedy już poprzednio Persowie pragnąc zapewnić ekonomiczny rozwój swego państwa, zdolni byli do wprost gigantycznego wysiłku budowy, t. zw. drogi królewskiej z Suzy do Efezu długości 2.600 km, a niektóre narody jak np. Indowie w zrozumieniu doniosłości sprawy drogowej wcielali ją w nakazy i wierzenia religijne.

Nie ulega żadnej kwestji, że pomocnem w tej sprawie było posiadanie bezpłatnej siły roboczej w formie jeńców i niewolników, nie mniej jednak decydującym był tu zdrowy odruch społeczeństw, widzących swój rozwój i możliwość ekspansji idące równolegle z rozwojem sieci drogowej.

Że tak było w istocie poucza nas następny okres w historii — wieki średnie. W okresie tym, który przecież również jak i poprzedni posiadał taną siłę roboczą, następuje gwałtowny upadek budownictwa drogowego. Możemy śmiało powiedzieć, że okres ten nie tylko niczem w danym kierunku się nie przysłużył, ale owszem, w wielu wypadkach zniszczył dorobek okresu poprzedniego. Stało to naturalnie w związku z ogólnym ekonomicznym upadkiem średniowiecza, spowodowanym szeregiem wyniszczających społeczeństwa wojen, stało również w związku z pewnem przeświadczeniem, iż zły stan dróg względnie bezdroże, będzie najlepszą ochroną słabych przeciwko silniejszemu. Zapatrywanie, jak nas historia poucza zupełnie mylnie, doprowadzające jednakże w rezultacie swym do zupełnego zaniku gospodarczego rozwoju.

Dopiero wiek XVIII rozpoczyna nowy okres rozwoju budownictwa drogowego, mogącego iść w porównanie z okresem dróg rzymskich. Następuje tylko pewna zasadnicza zmiana odnosząca się niejako do sfinansowania sprawy drogowej. Siła robocza nie jest już tak bezpłatną jak w czasach rzymskich, a co za tem idzie, trzeba jej używać oszczędniej i bardziej celowo. Zaczyna się praca myśli ludzkiej, zdążająca ku temu,

by możliwie jak najmniejszym wysiłkiem energii uzyskać jak największy rezultat, zaczyna się zatem okres prób i doświadczeń nad nowymi formami nawierzchni drogowej.

Zdawało się, że zabójczy cios drogom wymierzą powstałe w pierwszej połowie XIX stulecia koleje, że zepchną je na zupełnie szary koniec, nic nie znaczących kończyn ustroju komunikacyjnego, których znaczenie będzie tkwiło li tylko w odcinkach lokalnych. I stała tu się rzecz analogiczna niejako do walki, jaka się odbyła między oświetleniem elektrycznym a gazem. W chwili, kiedy wobec postępu w elektryce zdawało się, iż rola gazu w oświetleniu jest już ukończoną, nastąpił wynalazek Auera, będący zjawiskiem epokowym w fazie nowego rozwoju gazu. Podobnie miała się sprawa z drogami: w chwili silnego upadku ich znaczenia zjawia się potężny rywal kolei, samochód, który jednak przywracając drogom ich poprzednią doniosłość, stawia w stosunku do nich nowe wymagania, którym niestety do dzisiaj jeszcze tylko z trudnością podołać jesteśmy w stanie. Rezultatem tego jest dalsza praca myśli ludzkiej w kierunku ulepszenia jezdni, wszechświatowe Kongresy Drogowe, wysuwające sprawę ruchu samochodowego na plan pierwszy, wreszcie tworzenie w Państwach zasobnych, przestrzeni próbnych mających na celu porównawcze badanie nad możliwie najlepszą i najekonomiczniejszą nawierzchnią drogową.

Tak się w chwili obecnej przedstawia sprawa drogowa, niestety jednak nie u nas, a zagranicą. Stan komunikacji drogowej w Polsce jest tego rodzaju, że zainteresowanie nią jak najszerszego ogółu jest rzeczą pierwszorzędnej wagi i dla zrozumienia całości polskiego problemu drogowego należy go należycie oświetlić.

Jeżeli w podanym przed chwilą krótkim rzucie historycznym nie było miejsca dla Polski, to wynikało to z jednej strony z wielkiego niezrozumienia istotnej wartości sprawy drogowej przez społeczeństwo w okresie niepodległości, z drugiej zaś z politycznej nieobecności naszej na karcie Europy właśnie w tym czasie, gdy rozpoczął się największy postęp na polu budownictwa drogowego.

Nie można powiedzieć by w okresie niepodległości ówczesne ciała ustawodawcze a więc Sejmy i Konfederacje nie pamiętały o sprawie drogowej. Przeciwnie, cały szereg uchwał poucza nas, że było odmiennie. Sprawami drogowymi, jak wogóle wszystkimi o charakterze technicznym, zajmowały się Komisja Skarbowa Koronna i Litewska i jej to do wykonania przekazywały Sejmy cały szereg najrozmaitszych uchwał.

Tak np. Konfederacja Generalna Koronna z r. 1764 wyraźnie zabrania dziedzicom samowolną zmianę traktów drogowych. Z tego samego roku uchwała Konfederacji Generalnej Litewskiej rozstrzyga sprawę utrzymania grobli i mostów powierzając ją posiadaczom ziemskim. Sejm z r. 1768 zabezpiecza na naprawę dróg i mostów dość znaczną na owe czasy kwotę 200.000 Zł., a nawet istnieją uchwały o charakterze lokalnym przeznaczające np. rokrocznie ze Skarbu Koronnego kwotę 40.000 Zł. na bruki warszawskie. Jednym słowem, z całego szeregu postanowień widzimy rzetelną

troskę ustawodawców o zabezpieczenie należytej, a ówczesnym warunkom — odpowiadającej komunikacji. Pomimo to jednakże, sprawa drogowa w Polsce przedstawiała się wprost fatalnie z tego powodu, iż zapadłych uchwał nikt nie wykonywał, a państwowa administracja ówczesna w swych najniższych instancjach prawie z reguły o charakterze obywatelskim i honorowym, o istotną pracę z małymi wyjątkami prawie zupełnie nie dbała. Polski most i polska droga stały się synonimem niedołęstwa i zacofania nawet wtedy, gdy w całej Europie zbyt dobrze w tym kierunku się nie działo.

Radykalnej poprawie uległy stosunki drogowe dopiero w okresie porozbiorowym szczególnie w ziemiach b. Zaboru niemieckiego i austriackiego. Rozpoczęto budowę całego szeregu dróg, przyczem naturalnie na pierwszy plan wybijał się wojskowy charakter wykonywanych ciągów komunikacyjnych, co było zrozumiałe dążnością do militarnego opanowania kraju. Również znacznym postępem wyróżnił się okres autonomiczny b. Królestwa Kongresowego trwający do roku 1866, a wykonane w tym okresie drogi zaspakajały dostatecznie ówczesne wymagania gospodarcze. Niestety wzmagające się z roku na rok potrzeby ruchu, nie doznały w ostatnich kilkudziesięciu latach stosownego uwzględnienia tak, iż w chwili ponownego uzyskania samodzielności, Polska pozostała z siecią drogową stosunkowo bardzo rzadką, niejednostajnie w granicach Państwa rozłożoną a co najważniejsze w znacznej swej części prawie zupełnie przez działania wojenne i liczne przesuwania się armji zniszczoną.

Najlepszą oceną co do gęstości sieci drogowej bitej daje stosunek długości dróg do powierzchni kraju.

Otóż dla całej Rzeczypospolitej stosunek ten wyraża się cyfrą około 12 km. długości na 100 km², przyczem odnośne porównawcze daty wynoszą dla Francji 105 km., dla Anglii 82 km., dla Belgji 78 km., dla Niemiec w granicach przedwojennych 49 km., dla Austrii przedwojennej 33 km. Na tle tych cyfr widzimy dopiero kolosalne upośledzenie Polski w rozbudowie drogowej przyczem naturalnie poszczególne przestrzenie kraju wykazują w gęstości sieci drogowej znaczną różnorodność, leżącą w granicach pomiędzy najlepiej pod tym względem uposażonym b. zaborem niemieckim mającym 30 km. dróg bitych na 100 km², a najgorzej usytuowanymi ziemiami wschodnimi z 0·7 km. analogicznej długości.

Nadto jak już wspomniałem znaczna część tych dróg jest katastrofalnie zniszczoną działaniami wojennymi. Wprawdzie i Francja uległa pod tym względem wybitnemu zniszczeniu na północy, gdyż na ogólną ilość 679.027 km. dróg bitych i brukowanych uległo dewastacji 60.900 km., jednakże już w r. 1921 ukończono przebudowę całkowitą 10.000 km., zaś częściowo przerekonstruowano 29.000 km. Nie ulega żadnej kwestji, iż do dzisiaj potrafiiono się już uporać z całością zniszczenia tak, że Francja już obecnie nie posiada swej bolączki drogowej. Tymczasem u nas przy ogólnej ilości około 45.000 km. dróg z utrwaloną nawierzchnią, co najmniej około 1/3 wymaga zupełnej przebudowy a reszta jest utrzymywaną

w stanie, który często należałoby nazwać raczej zjadaniem kapitału zakładowego, aniżeli rozumną i celową konserwacją.

Ta rzadka sieć komunikacji drogowych, oraz często rozpaczliwy stan istniejących zmuszają myślącą część społeczeństwa do poważnego zastanowienia się nad problemem drogowym w Polsce. Wszelkie względy tak społeczne jak i ekonomiczne przemawiają dobitnie za koniecznością jak najszybszej poprawy obecnego stanu. Wszak nie da się zaprzeczyć, że równoległe z rozbudową sieci drogowej w okolicach nieposiadających dotychczas dróg, nastąpić musi podniesienie stanu ekonomicznego społeczeństwa, a co za tem idzie, nastąpi również podniesienie kulturalne. Na moment ten zwraca uwagę cały szereg ludzi nauki i pracy społecznej, a znany działacz samorządowy i obecny Dyrektor Departamentu w Min. Spraw Wewnętrznych Dr. Maurycy Jaroszyński, wywodzi dosłownie: „Ludność rozumuje słusznie, że dobra komunikacja jest jednym z najskuteczniejszych środków złagodzenia dzisiejszego położenia, że bez otwarcia dostępu do rynku zbytu miejscowych produktów i potanienia dowozu, produkcja tem bardziej dzisiaj nie wytrzyma kalkulacji. Jeżeli bowiem nadzwyczaj ciężką jest sytuacja rolnika czy kupca, mieszkającego przy stacji kolejowej, to o ileż cięższą jest ona dla tych, którym bezdroża zamykają dostęp do świata.“ Powołuję się celowo na zdanie cenionego prawnika pozostawiając zupełnie na uboczu enuncjacje w tej mierze całego szeregu inżynierów, by uniknąć cienia podejrzenia jakiegokolwiek stronnictwa w tej mierze.

Naturalnie, że w związku z rozbudową sieci drogowej nastąpić musi silne poparcie prawie zanikającego obecnie przemysłu kamieniołomowego; równocześnie otworzymy nowe pola zbytu dla naszego przemysłu cementowego i bitumicznego, nie wspominając już nawet o równoległe idącej akcji złączonej z opanowaniem w ten sposób bezrobocia. Zainicjowanie szerokiego programu rozbudowy drogowej oraz poprawy obecnych dróg w rezultacie swoim spowodować musi zwiększenie siły podatkowej społeczeństwa i zdolność jego do świadczeń na cele publiczne. O ile chodzi o dzisiejsze świadczenia na cele drogowe to są one tak skromne, że do prawdy z pewnym wewnętrznym upokorzeniem przychodzi o tej sprawie mówić. Wedle najbardziej optymistycznych obliczeń Polska na budowę i utrzymanie swych dróg wszelkich typów i wszelkich kategorii nie wydaje nawet kwoty 60,000.000 Zł. rocznie, co rozłożone na jednego mieszkańca daje około 2 Zł. na rok i głowę. Ci, którzy na stan dróg utyskują a nie potrafią się wgłębić w przyczynę niedomagań, lubią się często powoływać na stosunki amerykańskie. Wiem o tem, że nam do tych stosunków bardzo daleko, ale nie mogę sobie odmówić rzucenia tutaj kilka cyfr, które same przez się dostatecznie sprawę wytłumaczają. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej mają preliminarzowo zabezpieczoną na swoje drogi w roku bieżącym kwotę 1.800,000.000 dolarów, t. zn. w przeliczeniu na naszą walutę 11.700,000.000 Zł., czyli na rok i głowę mieszkańca około 110 Zł. Jeżeli komuś wyda się niestosownem obrachowanie wydatków tych na

głową ludności, temu może wystarczy stwierdzenie, iż Polska przy obszarze 380.000 km² wydaje na cele drogowe w przeliczeniu na 1 km² kwotę 160 Zł., podczas gdy ta sama cyfra w Stanach Zjednoczonych o powierzchni 9,300.000 km² daje 1.260 Zł. Są to wszystko dla naszych stosunków cyfry tak gigantyczne, że poprostu wzajemnego porównania nie znoszą. Jeżeli je tutaj rzucam, to czynię to tylko dlatego, by zamknąć usta tym, którzy widząc często skutek, nie byli zdolni do poznania przyczyny.

Problem drogowy ma bardzo ciekawy również drugi moment i koniecznym jest przypatrzenie mu się również i z tej strony.

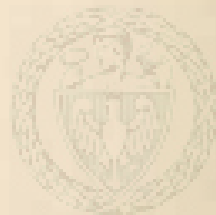
Droga, ażeby oddawała społeczeństwu rzetelną korzyść musi być wybudowaną dobrze i ekonomicznie. Ekonomia budowy nie polega w jej bezwzględnej taniości lecz w tem, by roczna suma kosztów oprocentowania kapitału, wydanego na drogę wraz z ich amortyzacją, kosztów utrzymania drogi i kosztów ruchu była możliwie najmniejszą. Widzimy z tego, że oprócz wydatków związanych z budową i konserwacją, a pokrywanych bezpośrednio przez odnośną instytucję rządową lub autonomiczną, występują tutaj jeszcze koszty ruchu, pokrywane przez wszystkich, używających drogi, o których się zwyczajnie nie wiele mówi, które to koszty jednakże są olbrzymiej wartości i doniosłości dla całości gospodarstwa społecznego. Im sieć drogowa gęściejsza a sama nawierzchnia lepsza, tem mniejsze są koszty ruchu.

W Polsce mamy obecnie 4,000.000 koni, około 1,000.000 najrozmaitszego gatunku wozów, ciągnionych siłą animalną oraz 20 000 samochodów cywilnych i należących do taboru wojskowego. Jeżeli przypuścimy, że do rachunku wciągniemy tylko połowę ilości koni, t. j. 2,000.000 i założymy, zresztą bardzo skromne przypuszczenie, że w wyniku posiadania dobrych i nieutrudających zaprzęg dróg, potrafimy na każdym koniu zaoszczędzić przeciętnie dziennie tylko 30 gr., bądź to przez możliwość lepszego i ekonomiczniejszego załadunku, bądź to przez zaoszczędzenie sił zwierzęcia, a w ten sposób przedłużenia okresu jego pracy, natenczas roczna oszczędność majątku narodowego, wynikająca z tego tytułu przedstawia się w kwocie 220 milionów Zł. Jeżeli dalej przy jednym wozie potrafimy rocznie zaoszczędzić wskutek dobrych dróg skromną kwotę 10 zł., to da to w sumie znowu 10 milionów Zł. Wreszcie sprawa samochodów. Przeprowadzone doświadczenia amerykańskie wykazały, że przy środkach transportowych motorowych zaoszczędzenie materiałów pędnych przy dobrych drogach, w stosunku do dróg złych, wynosi przeciętnie 18% kosztów, zaś oszczędność w samych wozach rocznie 8—10% ich wartości nabywczej. W ten sposób suma rocznych oszczędności, wyrażona w odsetkach wynosi powyżej 25%. Jeżeli przypuścimy, że roczne koszty ruchu jednego samochodu wraz jego amortyzacją wynoszą przeciętnie tylko 2.000 Zł., to mamy możliwość zaoszczędzenia na tej kwocie 25% t. j. 500 Zł., a w sumie 10 milionów, które społeczeństwo obecnie wyrzuca na darmo. Zsumowawszy te wszystkie kwoty, dochodzimy do poważnego rezultatu

240 milionów Zł. rocznych oszczędności w majątku narodowym, a więc do cyfry, która kilkakrotnie przewyższa obecny budżet drogowy Państwa i Samorządu. Przeprowadzony podobny rachunek, tylko na nieco odmiennych założeniach przez Dyrektora Dep. Drog. M. R. P. inż. Nestorowicza w jego cennej pracy „Sprawa drogowa w Polsce” daje w rezultacie roczną oszczędność w wartości 700 milionów franków w złocie. Są to wszystko przecież cyfry, nad którymi nie tylko statystycy i ekonomiści zastanowić się winni, ale które powinny być zrozumiane przez szerokie warstwy naszego społeczeństwa.

Na jedno z naczelných zagadnień wysuwa się sprawa drogowa na wypadek wojny. Wiemy z doświadczenia niedawnej przeszłości, że jakkolwiek olbrzymie zadanie przypada w tym momencie kolejom żelaznym, to jednakże nie mniejsze mają do spełnienia arterje drogowe, które docierają tam, gdzie kolej już dotrzeć nie może, mianowicie na same kończyny frontu bojowego. Nadto w rozmaitych momentach operacji wojennych pozostaje jako jedyny środek komunikacyjny li tylko droga. Nie waham się stwierdzić, że zupełnie inaczej prawdopodobnie wyglądałby rezultat wielkiej wojny, gdyby nie udało się Francji wstrzymać pochodu niemieckiego w sierpniu r. 1914. A stało to się możliwym li tylko przez przerzucenie nagle znacznych sił bojowych na front samochodami, co było do wykonania wyłącznie przy dostatecznie gęstej i dobrze wyrobionej sieci drogowej. Rozbudowa drogowa zatem jak widzimy podnosi obronność Państwa, a moment ten wobec naszego położenia geograficznego i olbrzymiej suchej granicy od strony wschodniej i zachodniej posiada dominujące znaczenie.

W związku do pewnego stopnia ze sprawą podniesienia obronności Państwa jest rozwój naszego rodzimego automobilizmu. Automobil przestał być już dawno zabawką luksusową, a stał się przedmiotem codziennej potrzeby, z czem każde rozumne społeczeństwo liczyć się musi. Wszak te setki samochodów, które widzimy przewijające się przez ulice naszych miast, to najlepszy dowód stwierdzonej ich potrzeby i zdemokratyzowania się tego środka komunikacyjnego. Korzystnych skutków rozwoju ruchu samochodowego możemy się jednakże doczekać tylko pod jednym warunkiem, a mianowicie wtedy, gdy potrafimy zdobyć się na własny przemysł samochodowy. W tym wypadku olbrzymie kwoty, wychodzące za granicą przeważnie w formie wysokocennych walut za dostawione wozy, pozostaną wewnątrz, wzmagając dobrobyt kraju. Rozwój przemysłu samochodowego jednak, wymaga jak nas doświadczenie poucza dobrych dróg; przemysł ten rozwinął się tylko tam, gdzie miał do dyspozycji doskonałe nawierzchnie, gdyż tylko w tych warunkach liczyć on może na masowy zbyt seryjnych typów, dostosowanych do istotnie odczutyh potrzeb. Oprócz dobrych dróg wymaga automobilizm również przestrzeżeni próbnych, któreby wykazały jakie typy nawierzchni w danych warunkach terenowych, lokalnych i klimatycznych nadają się najlepiej do zastosowania. Sprawa ta za granicami naszymi została doskonale zrozumiana



i wszystkie państwa kulturalne nie żałują wydatków na stworzenie takich próbnych stacji. Aby zilustrować, jakie korzyści z tego płyną, zaznaczę, iż n. p. Stany Zjednoczone wydały wprawdzie na wykonanie w r. 1920 przestrzeni doświadczalnej w Bates kwotę 250.000 dolarów, już jednakże zaraz w następnym roku potrafiły rezultaty przeprowadzonych tam badań nad nawierzchnią cementową wykorzystać w ten sposób, iż zaoszczędziły kwotę 2,000 000 dolarów, która naturalnie byłaby niepotrzebnie i bezprowrotnie wydana, gdyby nie nabyte na przestrzeni próbnej doświadczenie.

Jeżeli nadto zwrócimy uwagę, iż wyposażenie naszego społeczeństwa w potężny cywilny tabor samochodowy odda nam również nieocenione usługi na wypadek wojny, to zrozumiemy doskonale dalszą pochodną niejako wartość dobrych dróg, dla osiągnięcia możliwej jak największej obronności naszych granic.

Wkońcu trzeba jeszcze wskazać na jeden moment, przemawiający dobitnie za udoskonaleniem sieci drogowej, a tym są względy zdrowotne i sanitarne.

Wszakże wiemy doskonale z własnego doświadczenia, że te szybko mknące wozy samochodowe, które w innych wypadkach stałyby się błogosławieństwem ruchu, oszczędzając czas ludzi pracujących, są w naszych warunkach istnym przekleństwem pasu przydrożnego, wzbudzając tumany pyłu drogowego z wszystkimi jego zarazkami chorobotwórczymi. Cała Europa kulturalna jest pokryta siecią towarzystw dla zwalczania pyłu drogowego, które są organizacjami społecznymi, wyposażonemi w bardzo znaczne środki pieniężne. umożliwiającemi im nie tylko pierwszorzędną propagandę dobrych i wolnych od pyłu nawierzchni, ale nadto ustanawianie konkursów, premji i nagród za myśli i wynalazki, które do wytworzenia dobrych dróg się przyczyniają. Potężny niemiecki związek dla zwalczania pyłu drogowego w wysokiej mierze subwencjonuje nadto, poprzednio wspomniane przestrzenie doświadczalne.

Gdy dodam przytem jak ważną, z punktu widzenia zdrowotnego, rolę odgrywają dobre nawierzchnie drogowe w miastach, i jeżeli wskażę jak wiele na tem polu jest u nas jeszcze do zrobienia, to sądzę, że każdy myślący osobnik zrozumie, iż moment zdrowotny przemawia bardzo silnie za dobrą siecią dróg jezdnych.

Mam wrażenie, że w tym skrócie problemu drogowego, który starałem się przedstawić, wybija się należycie jego społeczna, ekonomiczna i militarna doniosłość. Rozumię zupełnie dobrze, że odrazu nie możemy wielkimi krokami podążyć za temi państwami, które na tem polu wyprzedziły nas zbyt daleko, gdyż na to nie pozwolą nam ograniczone nasze środki pieniężne. Nie mniej jednak musimy wreszcie rozpocząć robotę serjo, musimy zerwać z dotychczasowem nieporozumieniem w tej sprawie, musimy zwrócić uwagę społeczeństwa, że na tem polu jest olbrzymi szmat pracy przed nami i że ewentualnie dalsze zaniedbanie w tej dziedzinie musi się na nas pomścić bardzo dotkliwie. Nie pomogą tutaj wysiłki szczupłego grona zawodowców, nie pomogą również utyskiwania

w prasie, odbijające się zrestą zwyczajnie o najmniej winnych wykonawców: dobrych dróg nie będziemy mieli dopóty, dopóki całe społeczeństwo nie zorientuje się w ważności problemu drogowego. Jeżeli to zadanie potrafi spełnić dzisiejszy Zjazd, to już wysiłek złożony z jego zorganizowaniem nie pójdzie na marne i musi on być zapisany jako rzetelna usługa dla Ojczyzny.
