

1. Zagajenie posiedzenia przez prezesa Komitetu Organizacyjnego inż. M. W. Nestorowicza.

Panowie Ministrowie, Panie i Panowie!

W imieniu Komitetu Organizacyjnego Stowarzyszenia członków Polskich Kongresów Drogowych przypadł mi zaszczyt zagajenia I-go polskiego Kongresu Drogowego.

Grono ludzi z pośród członków związku inżynierów drogowych, ludzi, którym dobro gospodarki drogowej leżało na sercu, przed kilku laty powzięło myśl zorganizowania stowarzyszenia, które miałoby na celu — wzorem podobnych stowarzyszeń istniejących w wielu krajach — zwoływanie co pewien okres czasu polskich Kongresów drogowych, na których mogliby się spotkać wszyscy interesujący się gospodarką drogową w Polsce i dyskutować w sprawach aktualnych z zakresu tej gospodarki.

Zamiar ten stał się faktem dokonany.

Inicjatorzy Stowarzyszenia członków Polskich Kongresów Drogowych zawiązali takie stowarzyszenie i wyłonili Tymczasowy Komitet Organizacyjny, który do dnia dzisiejszego prowadził sprawy Stowarzyszenia. i zwołał I-szy Polski Kongres Drogowy.

W dniu dzisiejszym na ogólnem zebraniu członków Stowarzyszenia wybrane zostały normalne władze Stowarzyszenia, którym Komitet Organizacyjny złoży sprawozdanie ze swoich dotychczasowych czynności i przekaże sprawy Stowarzyszenia.

Na Kongresach drogowych, jak już powiedziałem, powinni się znaleźć *wszyscy interesujący się gospodarką drogową w Polsce.*

A więc powinni tu być:

1. *Przedstawiciele władz centralnych, mających styczność z gospodarką drogową.*

2. *Przedstawiciele ciał ustawodawczych i samorządowych.*

3. *Przedstawiciele związków gospodarczych, rolniczych, przemysłowych i handlowych.*

4. *Przedstawiciele przemysłu* mającego styczność z gospodarką drogową—przemysłu drogowego.

5. *Przedstawiciele Klubów automobilowych i turystycznych.*

6. *Inżynierowie i technicy drogowi.*

Na I-ym polskim Kongresie drogowym wśród osób zgromadzonych w tej sali, widzimy przedstawicieli wszystkich wymienionych grup, przytem w ilości znacznie większej niż się spodziewał Komitet Organizacyjny.

W ostatniej chwili liczba osób i instytucyj, zapisujących się do Stowarzyszenia, wzrosła tak znacznie, że Komitetowi Organizacyjnemu zabrakło druków kongresowych i dlatego ci członkowie, którzy zapisali się późno, druków tych nie otrzymali.

Do dnia wczorajszego liczba członków wynosiła:

<i>Osób zbiorowych</i>	152
W tem samorządów wojewódzkich	1
" " powiatowych	102
" " miejskich	23
" związków i stowarzyszeń	12
" firm i instytucji prywatnych	14
<i>Osób fizycznych</i>	321

W dniu dzisiejszym zapisało się przeszło 100 nowych członków.

Ta duża, jak na nasze stosunki, ilość instytucyj i osób interesujących się Kongresami Drogowymi — a większość ich obecna jest na Kongresie—świadczy, że potrzeba utworzenia Stowarzyszenia i potrzeba zwoływania polskich Kongresów Drogowych była dojrzała.

To żywe zainteresowanie się społeczeństwa sprawami drogowymi umożliwiło Komitetowi Organizacyjnemu zwołanie I-go polskiego Kongresu Drogowego i urządzenie w czasie jego trwania wystawy drogowej bez uciekania się do jakiegokolwiek pomocy materialnej z zewnątrz: wydatki związane z urządzeniem Kongresu i wystawy i wydatki na wydawnictwa: druk referatów kongresowych oraz druk „Wiadomości Stowarzyszenia Polskich Kongresów Drogowych”—pokrywane są wyłącznie ze składek członkowskich i skromnej opłaty kongresowej.

W swoich zabiegach Komitet Organizacyjny spotykał zupełne zrozumienie i wielką życzliwość wszędzie.

W szczególności podkreślić tu muszę w imieniu Komitetu Organizacyjnego wielką życzliwość ze strony władz i administracji Politechniki Warszawskiej, które udzieliły gościnności I-mu Polskiemu Kongresowi Drogowemu w gmachu Politechniki. Nietylko w imieniu Komitetu Organizacyjnego ale i całego Stowarzyszenia—a sądzę że mogę to uczynić bez uprzedniej aprobaty, składam Jego Magnificencji p. Rektorowi serdeczne podziękowanie za udzieloną gościnność.

I-szy Kongres Drogowy pierwotnie miał odbyć się we wrześniu roku ubiegłego; musiał jednak być odłożony z powodu, że na wrzesień również wyznaczony został II-gi zjazd techników polskich we Lwowie.

Termin Kongresu w zimie jest niedogodny z pewnych względów, gdyż w zimie Kongres nie może być połączony z wycieczkami, które są pożyteczne pod względem fachowym i stanowią duże urozmaicenie Kongresu.

Komitet Organizacyjny jednak zdecydował się zwołać I-szy Polski Kongres Drogowy w zimie ze względu, aby nie odkładać terminu dalej, z drugiej strony ze względu, że na I-ym Kongresie będzie dużo pracy o charakterze organizacyjnym na którą pora roku nie ma wpływu.

*
.
*

Polskie Kongresy Drogowe mają ogromne pole do działania.

Nie będę tu dowodzić, jak wielkie znaczenie dla życia gospodarczego państwa posiada gospodarka drogowa wogóle, a w szczególności obecnie, gdy zjawił się taki potężny czynnik ruchu na drogach, jakim jest współczesny samochód.

Jest to prawda dostatecznie znana wszystkim tu zebranym, nie wymagająca dowodzenia.

W Polsce gospodarka drogowa jest stosunkowo więcej zaniedbana, niż inne dziedziny życia gospodarczego.

Zato zaniedbanie kraj ponosi straty olbrzymie, wyrażające się w wielu setkach milionów złotych rocznie.

Najwyższy czas przystąpić do naprawy gospodarki drogowej.

Kongresy Drogowe mają przed sobą bez.liku zagadnień i to zagadnień palących — które powinny być poruszane na tych Kongresach.

Wiadomo, że gospodarka drogowa w Polsce wiele pozostawia do życzenia:

1. Administracja drogowa wymaga ulepszenia i reorganizacji;
2. Na cele gospodarki drogowej brak jest środków materialnych;
3. Poziom techniki drogowej nie stoi na wysokości odpowiedniej.

W jaki sposób ulepszyć administrację drogową, skąd wziąć środki — olbrzymie ze względu na olbrzymie potrzeby na cele drogowe, w jakim kierunku ulepszyć technikę budowy i utrzymania dróg, — są to kapitalne zagadnienia, wymagające poważnych prac i studjów. Są to zagadnienia, które w jednakowym stopniu interesują się wszystkie warstwy społeczeństwa bez różnicy przekonań politycznych. Są to zagadnienia wyłącznie gospodarcze lub techniczne, *apolityczne*. Polityka nie ma i nie powinna mieć do nich dostępu. Są to zagadnienia, które powinny być rozpatrywane poważnie i obiektywnie „sine ira et studio”.

Sprawy gospodarki drogowej, zarówno natury administracyjnej jak finansowej lub technicznej, wymagają dokładnej znajomości rzeczy.

Gospodarka drogowa jest obecnie rzeczą skomplikowaną.

Nie może się na niej znać w stopniu dostatecznym każdy przeciętny, że się tak wyrażę. „konsument drogowy” czy „użytkownik drogowy”, jak to było do niedawna.

Zarówno zagadnienia natury administracyjno-gospodarczej jak technicznej wymagają dokładnego wystudjowania, dokładnego wczucia się w nie. Nie wolno spraw administracyjno-financeowych drogowych traktować powierzchownie, bo to się mści na sprawie.

Nie wolno spraw technicznych drogowych traktować po dyletancku, bo to powoduje straty materialne i przyczynia się do pogorszenia stanu gospodarki drogowej.

Zarówno w jednej jak w drugiej dziedzinie widzimy w Polsce poważne braki.

Często rozprawiamy o różnych sprawach administracyjno-

drogowych lub finansowo-drogowych bez pogłębienia naszych wiadomości w tych sprawach, a mając na uwadze jakieś specyficzne warunki miejscowe danego powiatu.

Gorzej jeszcze jest w sprawach technicznych: na porządku dziennym są liczne fakty dyletantyzmu: wynika to z braku uświadomienia, niestety nawet niekiedy wśród techników na stanowiskach kierowniczych, że obecnie technika drogowa nie jest tą prostą nieskomplikowaną techniką z przed 25 lat i że wymaga ona — oprócz oczywiście zamiłowania — studjów teoretycznych i praktycznych i ciągłego uzupełniania wiedzy.

Ta konieczność specjalizacji powinna raz na zawsze wyłączyć możliwość powierzania odpowiedzialnych stanowisk w administracji drogowej osobom, które techniki drogowej nie znają, lub poprzednio z administracją i techniką drogową nic wspólnego nie miały.

Ta konieczność specjalizacji winna wyłączyć możliwość niefachowego wykonywania robót, a jesteśmy bardzo często świadkami takiego wykonywania niefachowego, powodującego olbrzymie straty. Dość wspomnieć, jak często spotykamy się z dyletanckiem traktowaniem budowy dróg bitumicznych.

* * *

Zadaniem Kongresów Drogowych jest pogłębienie wiadomości o gospodarce drogowej wśród osób interesujących się tą gospodarką.

Rozprawy o referatach na Kongres zgłoszonych są drogą do takiego pogłębienia wiadomości o gospodarce drogowej, drogą do stworzenia literatury fachowej. Niestety, na I-szy Kongres Drogowy nadesłano referatów stosunkowo niewiele.

Ale i one dadzą dużo materiału do dyskusji i przyczynią się dla dobra sprawy drogowej.

* * *

W ścisłym związku z Kongresem jest *wystawa drogowa*, która będzie otwarta po wyczerpaniu porządku dziennego dzisiejszego zebrania plenarnego. O otwarcie wystawy Komitet Organizacyjny prosić będzie p. Ministra Robót Publicznych, który zaszczylił Kongres swoją obecnością. Wystawa ta jest skromna — bo skromne były środki możliwe do przeznaczenia na jej urządzenie.

Ma na celu przedewszystkiem przedstawienie obecnego stanu rzeczy.

Stąd jej charakter.

Kończę swoje przemówienie.

Stając przed I-ym polskim Kongresem, Komitet Organizacyjny, w którego imieniu przemawiam, zgóry prosi o wybaczenie za te braki, jakie niewątpliwie wyłonią się. (Oklaski).

2. Ukonstytuowanie się prezydjum Kongresu.

Zaproponowany przez Komitet Organizacyjny skład prezydjum został przez zebranie jednomyślnie przyjęty; powołano:

Na prezesa honorowego Kongresu p. Ministra Robót Publicznych inż. Jędrzeja Moraczewskiego.

Na przewodniczącego Kongresu inż. Melchjora Władysława Nestorowicza, dyrektora departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych.

Na wiceprzewodniczących Kongresu: p. Juliana Zdanowskiego, prezesa Rady Zjazdów Sejmików Powiatowych i inż. Zygmunta Słomińskiego, prezydenta m. Warszawy.

Na asesorów: p. Józefa Beka z Rady Zjazdów Sejmików Powiatowych, inż. Okulicza ze Starostwa Krajowego w Poznaniu, prof. Drexlera z Politechniki Lwowskiej, prof. Pszenickiego z Politechniki Warszawskiej, inż. R. Morsztyna, redaktora Auta, przedstawiciela Automobilklubu Polski, inż. Trylińskiego, prezesa Związku inżynierów drogowych, inż. K. Góreckiego, dyrektora Kamieniołomów miast małopolskich.

Na sekretarza generalnego inż. Leona Borowskiego, sekretarza generalnego Komitetu Organizacyjnego.

Na sekretarzy: inż. M. S. Okęckiego z Ministerstwa Robót Publicznych i inż. A. Gajkowicza.

W Sekcji Organizacyjno-administracyjnej: na przewodniczącego p. woj. Remiszewskiego, na zastępcę przewodniczącego inż. Bratro, na sekretarza inż. Bajkiewicza.

W Sekcji Budżetowo-finansowej: na przewodniczącego dyrektora inż. H. Dudeka, na zastępcę przewodniczącego p. starostę Lamota, na sekretarza inż. St. Malanowicza.