

Rogatki? Nie sędzę, ażeby choć jeden inżynier drogowy był przyjacielem rogatek. Przed 130 laty wybuch wielkiej rewolucji rozpoczął się od palenia rogatek. A my wprowadziliśmy je znowu, chyba tylko po to, ażeby zacząć myśleć, jak skasować te zapory komunikacyjne. Zdaje mi się, że wszelkie rogatek mostowe i drogowe są tylko z konieczności tolerowane. Planu finansowego na tak przestarzałym i zniechęcającym sposobie pomnożenia finansów drogowych opierać nie można.

Pozostaje naprawdę tylko jedna droga do sfinansowania budowy dróg. Albo ludność dróg potrzebuje i na drogi musi znaleźć środki, albo ludność dróg nie potrzebuje. Jeżeli potrzebuje — to musi znaleźć środki i musi podatkami pokryć budowę dróg.

**T e c h n i k a.** Konserwacja chce powiedzieć: utrzymanie i budowa dróg przestały być jakąś pojedynczą prostą sprawą, jak było za dawnych czasów. W dzisiejszych czasach poślakować się musimy tak przy utrzymaniu jak przy budowie dróg wszelkimi technicznymi środkami, poczynając od zwykłej łopaty, skończywszy na laboratorjach chemicznych; studja nad wytworzeniem krajowego asfaltu, nad nowoczesnym piecem klinkierni i nad kształtem łopaty dróżnika, którą rozsypuje szaber na drodze — to są granice, w których obraca się technika. Mam wrażenie, że na tem polu zrobiliśmy od czasu odzyskania niepodległości wielki postęp i mam wrażenie, że w tej dziedzinie praktycznej pracuje bardzo wiele mózgów ludzkich, mózgów inżynierów drogowych, nad wyszukaniem sposobów, by jak najekonomiczniej, jak najlepiej, jak najdoskonalej i najtrwalej ukształtować nasze polskie drogi. Patrząc, jako minister robót publicznych, na Waszą pracę, Panowie, spostrzegłem, że najwięcej ze wszystkich dziedzin powierzonego mi resortu postąpiliśmy w dziale dróg, że Panowie, którzy tutaj zebraliście się, stanowicie elitę ludzi, którzy nie przestali pracować mózgiem, którzy ciągle wysilacie swoje umysły nad udoskonaleniem dróg.

Nie mówię tego jako komplement, nigdy nie zwykłem nikomu komplementów mówić, przeciwnie większą satysfakcję mi sprawia, jeśli mogę mówić grubiaństwem. Niestety! Panom nie mogę grubiaństw prawić, gdyż byłoby to niesprawiedliwością. Kiedy budownictwo zasnęło, śpi i nie rusza się, ograniczając się do szukania nowych form artystycznych, a nie troszcząc się o konstrukcję, tu przeciwnie — praca wre. Przy otwarciu mostu na Pilicy w Spale mogliśmy z dumą powiedzieć Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej: Oto jest „polski most”. Filary pomysłu inżyniera polskiego, nigdzie poza Polską nie ma podobnego na świecie, konstrukcja mostu jest wynalazkiem inżyniera polskiego, nigdzie poza Polską nie ma podobnej na świecie, słowem od początku do końca most jest dziełem myśli polskiej, wykonaniem robotnika polskiego, z materiału polskiego.

Ale nie tylko wynalazki. Szukamy również i studujemy wzory zagraniczne tam, gdzie są najlepsze. Mózgi inżynierów pracują w tym kierunku, czy i co z tych wzorów da się u nas zastosować. Niedawno słyszałem zdanie wypowiedziane — nie wiem, czy dobrze tytuł tłumaczę na zwyczajną polszczyznę — przez dyrektora departamentu angielskiego Ministerstwa Robót Publicznych, iż Anglja nie jest dość bogata na to, aby mogła budować nawierzchnię dróg z drogiego kamienia, a ponieważ nie ma dość pieniędzy, musi używać kamień taki, jaki ma na miejscu,

gdyż tylko bardzo bogate państwa mogą pozwolić sobie na transport kamienia z odległości 50—60 km. od miejsca budowy. — Coprawda kamień mają bardzo kiepski, jednak drogi bardzo dobre, gdyż wszędzie mają smołę z gęsto rozsianych gazowni. Smołują kiepski kamień i mają świetne drogi. W bieżącym roku rząd francuski w swem sprawozdaniu do parlamentu francuskiego przedstawiał sprawę dokonanego krzemieniowania 900 km. dróg — kiepski kamień, wzmocniony masą szklaną, dał doskonałą szosę.

To są wszystko wzory, które nasi inżynierowie przenoszą na nasz teren, krytykują, przemysłają i stosują tu i tam, gdzie można. Pole do działania w tym zakresie dla mózgu ludzkiego jest ciągle otwarte. Zastosowanie maszyn do urabiania nawierzchni dróg gruntowych, jest studjowane a poczęści stosowane przez naszych inżynierów drogowych. W tej dziedzinie otwiera się wielkie pole działania.

Przypuszczam, że i Kongres będzie rozważał sprawę typu dróg, że zastanowi się, czy za wzorem zagranicy już czas u nas zająć się budową dróg dla samochodów. Zdaje mi się, że nam wystarczy jednak narazie rozważyć typy dróg dla koni kutych i bosych. Drogi dla koni kutych powinny być takie, żeby po nich dobrze automobilem można było przejechać. Jednem słowem: należy narazie pozostać przy sprawie t. zw. dróg zimowych i letnich. Słowem: Kongres całokształt problemu drogowego rozpatrzy, rozważy. Mam wrażenie, że skoro ludzie z doświadczeniem Waszem, Panowie, z Waszemi ciągle pracującymi mózgami podzielią się swem doświadczeniem, z Kongresu wyjdzie rzecz dobra, z Kongresu wyjdzie praca owocna, z której Państwo Polskie powinno odnieść korzyść. Tę Kongresowi całem sercem życzę.

(Oklaski)

Następnie przemówił Przewodniczący Kongresu, prof. inż. Melchjor Władysław Nestorowicz:

Panowie Ministrowie, Panie i Panowie!

W imieniu Komitetu Organizacyjnego Stowarzyszenia członków Polskich Kongresów drogowych przypadł mi zaszczyt zagajenia 1-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 miało by 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 dokonanym.

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 przekaze sprawy Stowarzyszenia.





PYZDRY (WOJ. ŁÓDZKIE).

Most na rzece Warcie i grobla pod Pyzdrami.

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

A więc powinni tu być:

**Przedstawiciele władz centralnych**, mających styczność z gospodarką drogową; **przedstawiciele ciał ustawodawczych i samorządowych**; **przedstawiciele związków gospodarczych, rolniczych, przemysłowych i handlowych**; **przedstawiciele przemysłu**, mającego styczność z gospodarką drogową — **przemysłu drogowego**; **przedstawiciele Klubów automobilowych i turystycznych**. Wreszcie **Inżynierowie i technicy drogowi**.

Na I-szym 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 instytucji, 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:

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

W dniu dzisiejszym zapisało się przeszło 100 nowych członków.

Ta duża, jak na nasze stosunki, ilość instytucji i osób, interesujących się Kongresami drogowymi — a większość ich obecna jest na Kongresie — świad-

czy, 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-szym 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 zjawiał się taki potężny czynnik ruchu na drogach, jakim jest współczesny samochód.

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

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

Za to 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 Kongresach drogowych.

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

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

W jaki sposób ulepszyć administrację drogowa, 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, któremi 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 uświadczenia, niestety, nawet niekiedy wśród techników na stanowiskach kierowniczych, że obecnie technika drogowa nie jest tą prostą nieskomplikowaną techniką z przed 25 laty 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 po przednio 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 dyletanckim 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 pogłębiania 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 otworzenie 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 przede wszystkim przedstawienie obecnego stanu rzeczy.

Stąd jej charakter.

Kończę swoje przemówienie.

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

(Oklaski).

Z kolei powitał zebranych v. Przewodniczący Kongresu, Prezydent m. st. Warszawy, inż. Zygmunt Słomiński w te krótkie, a serdeczne słowa:

W imieniu stolicy i jako prezes Związku Miast Polskich witam ten pierwszy Sejm Drogowy. Nie będę mówił o znaczeniu Kongresu dlatego, że Panowie mieli to doskonale zreferowane przez naszego Prezesa. Ja podkreślę tylko ten nadzwyczaj dobrze wybrany termin Kongresu i powiedziałbym, że ostateczny termin, dlatego, że teraz tak się rozwija i udo-