

1) Zagajenie posiedzenia plenarnego II Polskiego Kongresu Drogowego przez Prezesa Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych prof. M. W. Nestorowicza (9.IX.1929 r.).

„Panie Ministrze, Panie i Panowie!

W imieniu zarządu Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych mam zaszczyt zagać dzisiejsze posiedzenie II-go Polskiego Kongresu Drogowego.

Wykonywując uchwałę zapadłą na I-szym Kongresie Drogowym, Zarząd Stowarzyszenia zwołał drugi Kongres Drogowy do stolicy Wielkopolski — do Poznania — w czasie trwania Powszechnej Wystawy Krajowej, aby umożliwić podczas Kongresu członkom zapoznanie się z eksponatami rządu, samorządów i wystawców prywatnych, mającemi bezpośredni lub pośredni związek z gospodarką drogową.

Zaledwie półtora roku dzieli nas od obrad I-go Kongresu.

Jest to okres czasu zbyt mały, aby w dziedzinie gospodarki drogowej mogły zajść zbyt duże zmiany.

Jednak w czasie tego krótkiego okresu zauważyć można pewien postęp w gospodarce drogowej, pewną ewolucję pojęć, jaka nastąpiła w tym okresie, pojęć dotyczących się zagadnień drogowych; widzimy w tym okresie zjawiska, nad którymi należy się zastanowić.

Wspomnę tu choćby o pogłębieniu uświadczenia o potrzebach gospodarki drogowej w Polsce, jaka daje się zauważyć w minionym okresie w sferach rządowych, prawodawczych i wogóle w społeczeństwie.

Jako dowód takiego pogłębienia uświadczenia możnaby przytoczyć chociażby tę okoliczność, że w roku ubiegłym na wniosek rządu uchwalony został bez żadnych sprzeciwów, do-

słownie jednogłośnie, tak zwany budżet inwestycyjny drogowy w wysokości trzydziestu kilku milionów złotych na najpilniejsze inwestycje drogowe.

Dalszym dowodem tego pogłębienia uświadomienia w społeczeństwie o potrzebach gospodarki drogowej są głosy coraz liczniej żądające, aby podstawy finansowe gospodarki drogowej były ustalone tak, jak są ustalone w innych państwach.

Sprawa ustalenia podstaw finansowych gospodarki drogowej żywo zajmuje społeczeństwo; dowodem czego są liczne głosy prasy fachowej i нефachowej.

Niestety i tu spotykamy się z tak częstym zjawiskiem w Polsce, jak dyletantyzm, traktowanie sprawy pod kątem interesów własnych lub nawet porachunków osobistych; pozostaje z tego bałamucenie opinii i szkodnictwo dla sprawy.

Dalej podkreślić należy, że w okresie dzielącym nas od I-go Kongresu w zakresie administracji drogowej dokonana została w województwach małopolskich poważna reorganizacja administracji drogowej, wprowadzająca jednotorową administrację drogową, zamiast dotychczas istniejącej tam administracji trzytorowej.

W minionym okresie widzimy również podniesienie poziomu techniki drogowej w Polsce. Zaczynamy stosować — naturalnie w miarę możliwości finansowej — nowe sposoby budowy i utrzymania dróg, przystosowując je do stosunków polskich, a przede wszystkim do materiałów polskich w myśl zasady powziętej przez I-szy Kongres Drogowy:

„Polskie materiały — na polskie drogi”.

Wśród przygodnych „znawców” techniki drogowej (mówię o znawcach w cudzym słowie) z uwagi na niewielkie ilości robót wykonanych według nowych sposobów daje się słyszeć zdanie, że zagranicą przestano już eksperymentować, że tam nie robi się „na próbę” a na dobre, że stamtąd należy brać przykład.

Jeżeli jednak w Polsce chcemy zastosować inne materiały, niż zagranicą, *ale zato materiały krajowe* (a wzgląd to jest ważny) z konieczności musimy pewne rzeczy robić na próbę, aby nie popełnić błędów, któreby mogły bardzo drogo kosztować.

wać; konieczną jest tu najdalej idąca oględność, zwłaszcza, że warunki, w jakich znajdują się drogi w Polsce różnią się znacznie od warunków w innych państwach.

Takie próby są i będą przedmiotem roztrząsań na Polskich Kongresach Drogowych, a na II-gim Kongresie również. Zresztą gospodarka drogowa znajduje się narazie przynajmniej, w takich warunkach finansowych, że nawet wypróbowane pewne metody wykonywania robót nie mogą być wykonywane w większej skali ze względu na koszty.

Od trzech lat zakres robót drogowych w powolnem co prawda tempie, ale stale powiększa się; w związku z tem rozwijać się zaczyna powoli przemysł drogowy, dotychczas będący w uśpieniu; powstają fabryki narzędzi i maszyn drogowych, powstają nowe wytwórnie materiałów drogowych: klinkiernie, kamieniołomy na wielką skalę, rafinerje smoły, asfaltów itp.

Powstaje zagadnienie rozwoju przemysłu drogowego.

Wreszcie w ubiegłym roku i po części w obecnym widzimy ożywienie gospodarki drogowej, wyrażające się w doprowadzaniu do porządku dróg i w budowie dróg nowych. Jeżeli podkreślimy takie wybitne fakty, że w województwie lubelskiem w roku ubiegłym oddano do użytku około 360 km. nowych dróg z twardą nawierzchnią, a w roku bieżącym oddanych będzie do użytku około 300 km., to takie fakty przeświadczać nas, że jednak nie stoimy na miejscu z gospodarką drogową.

Te fakty, które podkreśliłem, dają aż nadto tematów do omawiania na II Polskim Kongresie drogowym. To też Zarząd Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych zwołując na dzień dzisiejszy II-gi Kongres Drogowy był przeświadczony, że zainteresowanie, jakie wzbudził do spraw drogowych I Kongres Drogowy, nie osłabnie na drugim.

Zarząd nie omylił się.

Zgłoszono referatów 23. Zarząd je wydrukował i rozesłał uczestnikom Kongresów.

Do Stowarzyszenia należy w chwili obecnej członków:

osób zbiorowych	208	} 838
osób fizycznych	630	

W obradach Kongresu przyjmą udział po raz pierwszy zaproszeni goście zagraniczni — przedstawiciele bratniej Republiki Czechosłowackiej p. Szef Sekcji Drogowej M. R. P. inż. G. Herrmann i naczelnik wydziału sekcji drogowej inż. A. Hloušek z małżonką. Sympatycznych gości, przedstawicieli bratniego narodu znanych każdemu inżynierowi drogowemu, którzy bawili w Czechosłowacji i tam spotkali się z serdeczną gościnnością i uprzejmością sfer drogowych, witamy jak najserdeczniej i prosimy o udział w Kongresie: Wasze doświadczenie, Wasze dodatnie rezultaty gospodarki drogowej są rękojmią, że Wasz udział w Kongresie będzie dla nas z jednej strony pożyteczny z drugiej strony -- zaszczytny.

Dziękuję przybyłym gościom, a przede wszystkim p. Ministrowi Robót Publicznych, który stale interesuje się działalnością Stowarzyszenia, a postępami w gospodarce dróg w szczególności, za zaszczytowanie swoją obecnością II-go Kongresu.

Dziękuję serdecznie Uniwersytetowi Poznańskiemu za udzielenie auli i sal na miejsce obrad Kongresu.

Kończąc swoje przemówienie wstępne, uprzejmie proszę o przystąpienie do ukonstytuowania Prezydium Kongresu; przewodniczący miejscowego komitetu proponuje skład Prezydium".

2) Ukonstytuowanie się Prezydium Kongresu.

Radca Pośpieszański: „W imieniu miejscowego Komitetu Organizacyjnego proponuję następujący skład Prezydium Kongresu:

Na Prezesa honorowego p. Ministra Inż. Moraczewskiego. (Oklaski).

Na Prezesa p. Dyrektora Departamentu prof. Nestorowicza. (Oklaski).

Na Wice-prezesów: p. prof. Bratro i p. Wojewodę Remiszewskiego. (Oklaski).

Na Asesorów: Szefa Sekcji spraw drogowych Republiki Czechosłowackiej p. inż. Herrmanna, oraz panów Dalbora, Mrozowskiego, Okulicza, Twardowskiego i Wojnara. (Oklaski).

Na Sekretarza generalnego inż. L. Borowskiego. (Oklaski).

