

1. Zagajenie posiedzenia plenarnego IV Polskiego Kongresu Drogowego przez Prezesa Zarządu Stowarzyszenia Prof. M. W. Nestorowicza.

„Panowie Ministrowie, Panie i Panowie!

Przypadł mi zaszczyt zagajenia IV-go Polskiego Kongresu Drogowego w imieniu Zarządu Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych. W okresie roku ubiegłego minęło 10 lat od czasu gdy powstało nasze Stowarzyszenie z inicjatywy grona ludzi, którym dobro gospodarki drogowej leżało na sercu i którzy powzięli zamiar utworzenia Stowarzyszenia, mającego na celu wzorem podobnych stowarzyszeń, istniejących w innych krajach, zwoływanie co pewien okres czasu kongresów drogowych, na których mogliby się spotkać wszyscy interesujący się gospodarką drogową w Polsce i fachowo dyskutować w sprawach aktualnych tej tak ważnej gałęzi gospodarki społecznej. Na kongresach drogowych, na tych jakby sejmach drogowych, spotykać się winni i zasiadać przy jednym stole obrad przedstawiciele administracji drogowej zarówno państwowej, jak i samorządowej, fachowcy drogowi, a więc: inżynierowie i technicy drogowi, przedstawiciele przemysłu, wytwarzającego materiały, bądź maszyny drogowe, przedsiębiorcy drogowi, użytkownicy dróg. Nie powinno tu również zabraknąć przedstawicieli nauki i sztuki zawodowej. Na tym terenie naturalnym winni wszyscy oni obiektywnie *sine ira et studio* radzić o bolączkach i jasnych stronach gospodarki drogowej w Polsce.

Tak było na pierwszych 3-ch kongresach. Obecny kongres również zgromadził w tej sali przedstawicieli wszystkich sfer zainteresowanych. Stowarzyszenie nasze ma niepłonną nadzieję, że obrady IV Polskiego Kongresu Drogowego będą produkcyjne i staną się tymi kroplami, drażącymi kamienie obojętności czy

niedocenia wagi zagadnienia drogowego dla Polski. Wprawdzie zagadnienie to w Polsce cieszy się sympatią ogólną. Wszyscy bez różnicy przekonań politycznych, czy też klasowych uznają potrzebę postawienia gospodarki drogowej na odpowiedniej wysokości. Słowem, ma to zagadnienie licznych przyjaciół. Niestety jednak, trzeba tu baczyć, aby drogi polskie nie spotkał los podobny do losu tego przysłowiowego zająca, który miał dużo przyjaciół. A drogi polskie od czasu wskrzeszenia Rzeczypospolitej, naogół nie miały szczęścia. W pierwszych latach były opracowane realne programy gospodarki drogowej, przystosowane do ówczesnych warunków, bynajmniej nie przesadzone w rozmiarach, na lat kilkanaście, na lat 30. Niestety, programy te nie były realizowane w należyтым tempie, gdyż w preliminarzach państwowych oraz samorządowych środki, jakie były przeznaczone na cele drogowe, zawsze były niewystarczające, a przy wszelkich kompresjach, czy restrykcjach budżetowych kosztem ofiarnym zawsze w pierwszej linii były kredyty drogowe. To też, z wyjątkiem kilku lat, gospodarka drogowa była deficytowa pod względem technicznego stanu dróg, tymbardziej, że na początku trzeba było przede wszystkim goić te liczne rany, jakie powstały podczas wojny światowej i bolszewickiej. Nie była ustalona hierarchia potrzeb inwestycyjnych, a często były realizowane różne inwestycje, których urzeczywistnienie śmiało mogłoby być odłożone do lepszych czasów. Zapomnieliśmy o tym mądrym polskim przysłowiu technicznym: wedle stawu grobla. Zaryzykuję twierdzenie, że w ciągu ostatnich kilku lat stan naszej gospodarki drogowej nie jest naogół lepszy, z wyjątkiem pewnych jasnych zjawisk, o których zapewne usłyszemy w referacie Pana Dyrektora Departamentu Drogowego. Zarówno prasa ogólna, jak i fachowa podkreśla, że ogólny stan dróg pogarsza się. Weźmy stan dróg bitych, które obecnie stanowią większość dróg z twardą nawierzchnią. W jednym z pism prasy samorządowej znajdujemy następujące dane. Normalna grubość nawierzchni, jaką powinny mieć drogi bite, winna być niemniejsza niż 20 cm. Na zasadzie pomiarów grubości tej nawierzchni, wykonanych w latach 1927 — 1930 — 1934 ustalono, że przeciętna grubość nawierzchni wynosiła: na drogach państwowych w 1927 r. — 11,35 cm, w 1930 r. — 11,10 cm, w r. 1934 — już tylko 10,8 cm. Na drogach wojewódzkich w r. 1930

grubość ta stanowiła — przeciętnie dla całej sieci tych dróg — 10,40 cm, w r. 1934 już tylko 9,56 cm. Na drogach powiatowych w r. 1930—8,96 cm, w r. 1934—8,34. Żyjemy więc z kapitału, powoli pomniejszając jego substancję. Zjawisko to jest groźne i niedopomyślenia jest, aby taki stan mógł być dłużej tolerowany. Że do tego doszło, to nic dziwnego. Państwowy Fundusz Drogowy przyszedł na świat w r. 1931, w chwili najmniej odpowiedniej, bo w chwili największego kryzysu i w formie bardzo zniekształconej w stosunku do pierwotnego projektu ustawy. Przede wszystkim został pozbawiony projektowanej stałej dotacji 60 milionów złotych rocznie, przeznaczonych wyłącznie na utrzymanie dróg państwowych i na pomoc dla samorządu. Od szeregu lat w budżecie państwowym nie widzimy żadnych, bądź też znikomo małe sumy na utrzymanie dróg państwowych i na pomoc dla samorządu. Wprawdzie w budżecie na okres przyszły 1938/39 widzimy sumę, jaka nie była już od szeregu lat, 20 milionów złotych. Jest to jednak suma bardzo niewystarczająca.

Że drogi dotychczas znajdują się w stanie wprawdzie dużo pozostawiającym do życzenia pod względem technicznym, ale naogół w stanie zdatnym do użytku, jest to zasługą personelu drogowego na wszystkich szczeblach administracji, który dokazuje cudów przemysłowości w zdobywaniu różnych dorywczych środków pieniężnych z Funduszu Drogowego, z Funduszu Inwestycyjnego, dalej w postaci pomocy doraźnej dla bezrobotnych, którzy są zajęci przy utrzymaniu dróg, stosując szarwark itd. Przy tym wszystkim niema jednak w gospodarce drogowej ciągłości, która jest najważniejszym warunkiem dobrej, taniej i racjonalnej gospodarki. Jest przypadkowa, zależna od bardzo wielu okoliczności miejscowych. W takich warunkach prowadzenie gospodarki drogowej można do pewnego stopnia przyrównać do owego przysłowiowego kręcenia biczem z piasku.

Ale na tym ciemnym tle gospodarki drogowej są i duże jasne zjawiska. Dzięki z jednej strony upoważnieniu Państwowego Funduszu Drogowego do zaciągania zobowiązań przy wykonywaniu inwestycji drogowych, z drugiej strony pewnej pomocy ze strony Funduszu Inwestycyjnego, a w latach ubiegłych Funduszu Pracy, stało się możliwe wykonanie na długości około 2000 kilometrów różnych nowoczesnych nawierzchni i kilku poważnych inwestycji mostowych. Ale i tu ten postęp niewątpliwie wielki

jak na stosunki polskie, ma dotychczas jedną wadę: niema ciągłości.

IV-ty Polski Kongres Drogowy, zwołany został po dłuższej, bo czteroletniej przerwie. Różne przyczyny się na to złożyły. Między innymi zwołanie do Lwowa I-go Polskiego Kongresu Inżynierów we wrześniu ubiegłego roku, co zmusiło Zarząd Stowarzyszenia do przełożenia terminu projektowanego w lecie roku ubiegłego IV-go Polskiego Kongresu na styczeń r. b. Zgłoszone na kongres referaty aczkolwiek w ilości mniejszej niż na poprzednim kongresie, niewątpliwie dadzą liczne tematy do rozważenia zagadnień z dziedziny gospodarki drogowej i powzięcia uchwał, które oby były tymi kroplami, drażącymi skały obojętności czy niedoceniań gospodarki drogowej i które oby się przyczyniły do zajęcia przez gospodarkę drogową w hierarchii potrzeb inwestycyjnych należnego jej miejsca. Jeżeli to się stanie ambicji Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych stanie się zadość".

2. Ukonstytuowanie się prezydium Kongresu.

W skład prezydium Kongresu na wniosek Zarządu zaproszono przez aklamację:

na przewodniczącego honorowego kongresu — p. Ministra płk. Juliusza Ulricha,

na przewodniczącego kongresu — p. Wiceministra Komunikacji Inż. Juliana Piaseckiego,

na zastępców przewodniczącego — prof. Emila Bratro i dyr. Edmunda Nowakiewicza,

na asesorów — przedstawiciela związku inżynierów drogowych p. inż. Trylińskiego i przedstawiciela Związku Powiatów p. wiceprezesa Siwca,

na sekretarzy — p. inż. Kiepala i Królikowskiego.

Prof. M. Nestorowicz. „Panowie będą łaskawi zająć miejsca”.

3. Przemówienia powitalne.

Przewodniczący: głos ma p. Minister Komunikacji.

Minister Komunikacji płk. J. Ulrich: „Wielce Szanowni Zebrani!