

nym powodem do stosowania metod, nie liczących z pojęciem suwerenności i równouprawnienia narodów.

4) *Wolność tranzytu śródlądowego.*

Projekt, dotyczący się wolności tranzytu, jest właściwie zbiorem tez, stosowanych w większości nowszych traktatów handlowych i pod tym względem żadnych zastrzeżeń nie wywołuje. Natomiast ciekawym jest stanowisko jednego z projektów, według którego ujęte w nim postanowienia co do tranzytu są obowiązujące tylko dla państw nowopowstałych, którym wielkie mocarstwa, odkładając wszelkie własne w tym względzie zobowiązania do pertraktacji po zawarciu pokoju, zapewniają wzajemność tylko przez te swoje ziemie, które oddzielają nowe organizacje państwowe od morza.

Czy powyższe pomysły zostały już rozważone, i jaki je los spotkał, czy nie zostały zastąpione przez inne, więcej lub mniej jeszcze odpowiednie, wiadomości nie posiadamy. Uchwalanie i wcielanie ich w życie niewątpliwie zapoczątkowałoby nową erę daleko sięgających przewrotów w ustroju Europy, zagrażających w pierwszym rzędzie bytowi i wzmocnieniu świeżych organizmów państwowych, tworzonych obecnie przez społeczeństwa, najsrożej dotknięte i poszkodowane przez wypadki wojenne.

O zwołaniu I-go Zjazdu w sprawie dróg kołowych w Polsce.

Państwo Polskie buduje się, roboty rozpoczęto w całej pełni...

Nieliczone dziedziny gospodarki państwowej i społecznej wymagają rozpoczęcia prac od podwalin.

Jedną z takich zaniedbanych dziedzin gospodarki państwowej i społecznej jednocześnie — jest gospodarka na drogach kołowych.

Sprawa ta należy do najpilniejszych. Przed jej uregulowaniem nie mogą w Państwie Polskiem nastąpić normalne stosunki ekonomiczne.

Czy możemy sobie wyobrazić, aby był zdrow i dobrze funkcjonował organizm żyjący, którego drobne naczynia krwionośne nie funkcjonują zupełnie, lub funkcjonują wadliwie?

Organizm taki narażony jest na poważne cierpienia a nawet na utratę życia.

W nowoczesnym państwie rolę arterii i naczyń krwionośnych grają drogi komunikacyjne.

Im sprawniej działają drogi komunikacyjne, to jest naczynia krwionośne i arterie państwowe, tem lepiej pod względem ekonomicznym rozwija się państwo.

Drogi kołowe grają tu rolę tych drobnych naczyń krwionośnych, które doprowadzają krew do wszystkich komórek organizmu: od ich dobrego stanu zależy prawidłowe odżywianie się organizmu państwowego.

Obecnie sprawa dróg kołowych w Polsce przedstawia się źle; na ogół *mamy mało dróg i mamy drogi złe.*

Przed państwem i społeczeństwem stoi olbrzymie zadanie: 1) trzeba uporządkować istniejące drogi bite, gdyż stan ich przeważnie dużo pozostawia do życzenia; 2) trzeba istniejącą sieć dróg bitych rozszerzyć tak, aby rozszerzona sieć odpowiadała ekonomicznym potrzebom państwa; 3) pozostające obecnie w stanie dzikim zwykłe drogi gruntowe należy ulepszyć i doprowadzić do porządku, gdyż przez to kraj może osiągnąć olbrzymie oszczędności w pracy zwierząt pociagowych i robociznie, wynosić mogące miliony marek.

Trzeba przystąpić do pracy; rząd już to rozpoczął. Jednak to nie wystarcza.

Należy w sprawach drogowych zainteresować szerszy ogół, należy poznać ze sobą ludzi, mogących coś o sprawie drogowej powiedzieć, wywołać w tej sprawie wymianę poglądów, opracować i omówić palące potrzeby drogowe.

W państwach kulturalnych prowadzących prawidłową gospodarkę na drogach kołowych, stale odbywają się zjazdy działaczy drogowych; prace tych zjazdów dają bardzo poważne i miarodajne przyczynki dla instytucji zarządzających drogami.

Nawet w Rosji zaczęto zwoływać zjazdy drogowe¹⁾.

W r. 1908 powstał związek mający na celu zwoływanie międzynarodowych kongresów drogowych z siedzibą zarządu w Paryżu.

Przed wojną odbyły się trzy międzynarodowe kongresy drogowe: pierwszy w Paryżu w r. 1908, drugi w Brukseli w r. 1911 i trzeci w Londynie w r. 1913.

Prace tych kongresów są niezwykle cenne dla rozwoju techniki wojennej; na kongresach tych występowały rządy państw w osobach przedstawicieli odpowiednich zarządów drogowych, oraz wybitni specjaliści drogowi z całego świata. Niewątpliwie i Polska na najbliższym międzynarodowym kongresie drogowym wystąpi na arenę i wybitni inżynierowie drogowi zgłoszą nań swoje prace; ze strony urzędowej Ministerstwo Robót Publicznych już zgłosiło przystąpienie do związku kongresów drogowych.

Aby wystąpić na arenie światowej, należy przedtem dokładnie poznać poglądy w różnych kwestiach drogowych u siebie w domu.

Zdawałoby się, że w tym celu należałoby już teraz pomyśleć o *zwołaniu I-go zjazdu w sprawie dróg kołowych w Polsce.* Chodzi o to, aby zjazd ten mógł być zwołany wkrótce i wypowiedzieć się w sprawach drogowych, aby prace jego mogły mieć wpływ na ukształtowanie się gospodarki drogowej w państwie.

Wszak zaraz po uchwaleniu szeregu wniosków konstytucyjnych sejm będzie musiał się zająć kwestią ustroju administracyjnego; po zatwierdzeniu ustawy o ustroju administracyjnym państwa, niezmiernie pilną kwestią dla państwa byłoby zatwierdzenie szeregu ustaw związanych z ustrojem administracyjnym.

W tym szeregu ustawa drogowa zajmowałaby jedno z pierwszych miejsc.

Sądzymy, że prace i obrady projektowanego zjazdu drogowego dałyby wiele cennych wskazówek dla rządu Polskiego tak pod względem administracyjnym, jak i technicznym.

Już obecnie powinna powstać specjalna komisja, składająca się z przedstawicieli fachowców instytucji rządowych i społecznych.

Komisja ta powinna się zająć pracami przygotowawczymi do zwołania zjazdu.

Zjazd I-szy działaczy drogowych powinien się odbyć w Warszawie, jako stolicy zjednoczonej Polski.

Termin zjazdu powinien być wyznaczony na jesień r. b. lub zimę, aby dać możność osobom interesowanym przygotować i zgłosić na zjazd prace.

Prace zjazdu powinnyby się dotyczyć wszystkich stron gospodarki drogowej, a więc zarówno strony administracyjnej lub finansowej, jak i technicznej.

Sądziłibyśmy, że projektowany zjazd powinien się zająć następującymi sprawami:

- 1) Ustrój administracji drogowej.
- 2) Wykształcenie i przygotowanie personelu drogowego.
- 3) Finanse drogowe.
- 4) Konstrukcje dróg bitych, budowa i utrzymanie.
- 5) Budowa i utrzymanie dróg gruntowych.
- 6) Materiały do budowy i utrzymania dróg bitych.
- 7) Kamieniołomy.
- 8) Rozszerzenie sieci dróg bitych.
- 9) Doprowadzenie do porządku istniejącej sieci dróg bitych i t. p.
- 10) Bruki miejskie.

Oczywiście pierwszy zjazd drogowy odbywałby się w bardzo skromnych ramach: nie będzie mógł urządzać dla gości swoich okolicznościowej wystawy i zamiejskich wycieczek pokazowych i t. p., słowem, nie będzie miał tej bogatej strony dekoracyjnej, jaką miewają zjazdy drogowe np. w Stanach Zjednoczonych lub wspomniane wyżej międzynarodowe kongresy drogowe.

Wzamiem, odczuwając potrzebę natychmiastowego zorganizowania racjonalnej gospodarki drogowej, zjazd zajmie się głębiej wskazanymi wyżej kwestiami, położy podwaliny pod przyszłe zjazdy i zapoczątkuje prace w sprawach drogowych, będące opinią publiczną i fachową.

M. Nestorowicz, inż.

¹⁾ Pierwszy zjazd działaczy szosowych odbył się w r. 1914: Por. sprawozdanie inż. Nestorowicza, *Przegl. Techn.* z r. 1914, № 10.