

Polskie Kongresy Drogowe

W styczniu 2006 roku minie 78 rocznica zwołania Pierwszego Polskiego Kongresu Drogowego, który po kilku latach przygotowania odbył się w Warszawie w gmachu Politechniki Warszawskiej.

Myśl zorganizowania Stowarzyszenia, które miałoby na celu zwoływanie co pewien okres czasu Kongresów Drogowych zrodziła się w gronie inżynierów drogowych i mostowych działających od wielu lat w Polsce, którzy ogromnie zaangażowali się w sprawy ojczyzny po odzyskaniu niepodległości.

Do tego grona należeli najlepsi inżynierowie, którzy wpisali się złotymi literami do światowej i polskiej historii techniki budowy dróg i mostów przez swój udział w projektowaniu i realizacji tysięcy kilometrów dróg, przez wykonanie projektów i budowę wspaniałych mostów oraz innych dzieł sztuki inżynierskiej, a także przez cenne opracowania naukowe i techniczne.

Naszym obowiązkiem jest ciągle przypominać te wielkie nazwiska: Z. Kossowski, S. Chrzanowski, A. Pszenicki, J. Rychter, S. Ciszewski, A. Gajkowicz, M. Thuillie, R. Modrzejewski, A. Wasiutyński, M. Nestorowicz, I. Drexler, B. Okulicz, S. Siła-Nowicki, K. Rogoziński, W. Tryliński, L. Borowski, J. Moraczewski, L. Groch, E. Bratro, S. Bryła, W. Sikorski, itd.

Ci wspaniali inżynierowie i patrioci to ambitni ludzie, którzy zrzeszeni w różnych organizacjach technicznych pracowali, działali i spotykali się na Zjazdach w kraju i za granicą, żeby dyskutować o gospodarce drogowej w Polsce.

Na tych zjazdach były poruszane wszystkie tematy dotyczące dróg i mostów. Te spotkania umożliwiały wymianę doświadczeń i informacji o drogach na świecie, dawały możliwości poznania nowych technologii i rozwiązań technicznych i przenoszenia ich na polski grunt. W 1926 roku Zarząd Główny Związku Inżynierów Drogowych w Warszawie i Zarząd Wystawy Drogowej we Lwowie porozumieli się i postanowili, że w dniach 9-11 września 1928 roku zostanie zorganizowany w Gmachu Politechniki Lwowskiej I. Ogólnopolski Zjazd Inżynierów Drogowych we Lwowie. Podczas obrad wygłoszono kilkanaście interesujących, fachowych referatów, ale **„cel zjazdu nie tkwił wyłącznie w potrzebie fachowego porozumienia się zawodowców pracujących w danej gałęzi gospodarki społecznej, lecz sięga znacznie dalej. Rozchodziło się bowiem o zainteresowanie zaniechaną dotychczas przez społeczeństwo sprawą drogową w Polsce tych wszystkich, którym stan budownictwa drogowego w naszym kraju na sercu leżeć powinien. Stąd wynikł współudział w Zjeździe Reprezentantów Rządu, Samorządu, Wojskowości, Ciał Naukowych oraz Zrzeszeń Gospodarczych, zatem tych, którzy na dalszy tok sprawy drogowej wpływ swój wywrą prawdopodobnie w wysokiej mierze. Oprócz tego przyświecała inicjatorom Zjazdu zrealizowana już obecnie idea, skonsolidowania pracowników drogowych, dotychczas w znacznej części nie zrzeszonych, w celu wzajemnej wymiany myśli oraz stworzenia reprezentacji inżynierów mających prawo i obowiązek występowania w imieniu ogółu.”**

Zjazd Lwowski i Wystawa Lwowska dobrze wpłynęły na rozwój i postęp w drogownictwie w Polsce, również przyczyniły się do uświadomienia wśród społeczeństwa znaczenia tej niedocenianej dotychczas gałęzi gospodarki drogowej. W obliczu narastającej mechanizacji i gdy zjawiał się taki potężny czynnik ruchu na drogach, jakim jest współczesny samochód, to nie kto inny jak drogowcy najlepiej rozumieli przyszłe potrzeby i wymagania, które będą musiały spełniać nowobudowane drogi i konieczność przystosowania istniejącej sieci drogowej dla potrzeb przyszłych użytkowników.

Na kilka lat przed zorganizowaniem Zjazdu i Wystawy we Lwowie z inicjatywy organizacji zrzeszających inżynierów drogowych został powołany Tymczasowy Komitet Organizacyjny Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych i Komitet Wykonawczy. Na czele tego Komitetu stanął inżynier Melchior Władysław Nestorowicz pełniący funkcję dyrektora departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych. Na VIII Zjeździe Inżynierów Drogowych w Warszawie, który odbył się w czerwcu 1925 roku zapadła uchwała o zainicjowaniu Polskiego Kongresu Drogowego. Komitet opracował statut organizacji i złożył go do rejestracji. Komitet organizacyjny wziął na siebie obowiązek rozpropagowania idei zwołania Polskiego Kongresu Drogowego podczas trwania obrad i pracy I. Ogólnopolskiego Zjazdu we Lwowie oraz do złożenia próśb i wniosków do prezydium Zjazdu o poparcie przez Zjazd zamierzeń tego Komitetu. Należy przypomnieć, że w tym czasie kiedy trwał Zjazd we Lwowie równolegle w Mediolanie we Włoszech odbywał się V Międzynarodowy Kongres Drogowy, w którym brało udział 2000 uczestników. Przesłali oni serdeczne pozdrowienia i życzenia pomyślności

w pracy dla uczestników Zjazdu we Lwowie. W imieniu wszystkich uczestników V Międzynarodowego Kongresu Drogowego depesze podpisał Naczelny Sekretarz Kongresu Lori.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że w okresie przez zwołaniem I Polskiego Kongresu Drogowego w Warszawie, w społeczeństwie, a w szczególności w środowisku technicznym, członkowie Związku Inżynierów Drogowych Rzeczypospolitej Polskiej zrobili ogromną, nieocenioną, potrzebną i pożyteczną pracę. Owocem tej pracy stało się zorganizowanie w Polsce, w pięknym mieście i szczególnym miejscu, w gmachu Politechniki Lwowskiej, uczelni technicznej o światowej renomie I Ogólnopolskiego Zjazdu Inżynierów Drogowych i piękną I Ogólnopolską Wystawę Drogową oraz w ostatnim dniu Zjazdu przeprowadzić w dniu 11 września 1926 roku, wspólnie z gośćmi Zjazdu – IX Walne Zebranie Członków Związku Inżynierów Drogowych.

Ta rzetelnie wykonana praca przyczyniła się do zjednoczenia wszystkich ludzi, którym leżała na sercu sprawa dróg, mostów i drogownictwa w ojczyźnie.

Organizatorzy tych imprez za wielki sukces mogą sobie uznać wspaniałą, patriotyczną atmosferę jaką towarzyszyła obradom, wycieczkom i pracy. We wszystkich wystąpieniach, przemówieniach i sprawozdaniach przebiegał się ogromny patriotyzm, miłość do naszej ojczyzny i troska o jedność w narodzie. W tych cnotach referenci upatrywali ogromną siłę, którą drogowcy muszą mieć aby pełnić swoją służbę i wypełnić swoje posłannictwo. Dla potwierdzenia, przytaczam słowa wypowiedziane na Zjeździe przez jednego z architektów przyszłego drogownictwa, mówiąc, miał na myśli nową organizację - Polski Kongres Drogowy - inżyniera Z. Kossowskiego, który cytował słowa naszych narodowych wieszczów:

*„W olbrzymim pokoleń trudzie
Bądźmy ogniwem łańcucha,
Co się poświęca”!
Nie marzmy o łatwym cudzie,
Najwyższy heroizm ducha,
Jest walka co nie wybucha,
Praca bez wieńca!*

Adam Asnyk

„Związek stać się powinien organizacją całej Rzeczypospolitej. Zmiany proponowane umożliwią zjednoczenie w jego ramach nas wszystkich, poznaniaków, małopolan, kongresowików, czy jak tam wreszcie wyodrębniają nas ślady niewoli. Jest naszym obowiązkiem ślady te jaknajrychlej zatrzeć, stworzyć jeden typ polskiego inżyniera drogowca! Nie powinna również dzielić nas nomenklatura państwowy czy samorządowy, wielki cel pracy naszej jest dostatecznie silnem spoiwem, a cel ten, to chwała, potęga i bezpieczeństwo Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej!”

W dniu 11 września 1926 roku zakończył się I Ogólnopolski Zjazd Inżynierów Drogownictwa i towarzyszące imprezy techniczno – wystawowe i organizacyjno – rekreacyjne, które niewątpliwie były udane, pożyteczne i przeprowadzone na najwyższym poziomie. Pan inżynier Z. Kossowski podsumowując Zjazd, swoje pożegnalne wystąpienie rozpoczął od cytatu:

*„Czyny wielkie to są czyny prawe.
A dorosłym do czynów jest się, gdy
się czuje, że się istotnie wyżej stoi nad
innymi. A wyżej stać można nie cudzą
myślą się wspinając, jeno własną*

*odnośnie do siebie. A myśl własną zdobyć
można jeno w walce. A walczyć znaczy
nie ulegać i nie ustępować!”*

Wyspiański „Hamlet.”

„Słowa wieszczki narodowej przez walkę z bezmyślnością wykazujące czyn. Nie ulegać i nie ustępować, jeno ciągłym trudem zdobywać wiedzę życia! My inżynierowie jako ludzie czynu żywo odczuwamy tę głęboką prawdę w słowach Wyspiańskiego zawartą, a szczególnie w chwili obecnej, chwili największego, jako dzieje ludzkości pamiętają wysiłku budowania nowoczesnego Państwa, uprzytomnić ją sobie musimy. Własną myślą się wspinając winniśmy widzieć przedewszystkiem przed sobą cel główny wszystkie siły, wszystkie zdolności, wszystkie poświęcenia dla chwały Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.”

Kończąc swoje wystąpienie, w przekonaniu, że uczestnicy Zjazdu, niezbyt surowo oceniają dotychczasową działalność Związku, dostrzegają spodziewane korzyści z działalności nowej, prężnej i fachowej organizacji drogowej, powiedział: Do widzenia i spotykamy się na I Polskim Kongresie Drogowym w Warszawie w roku 1927.

Tak się nie stało. Termin zwołania Kongresu przeciągał się z różnych przyczyn, a to z powodu formalno – prawnych, a to z powodu braku dogodnego czasu i odpowiedniego dla organizowania przewidywanych wycieczek technicznych, wystaw i pokazów w czasie trwania Kongresu.

Dla pokonania tych trudności ukonstytuował się Komitet Organizacyjny (sprawujący funkcje Zarządu). Odbył w ciągu dwóch lat 8 zebrań. Wykonał podstawowe i najważniejsze dla sprawy prace:

1. Zalegalizował Statut Stowarzyszenia:

S T A T U T

Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych

I. Nazwa, siedziba, teren działalności i cel Stowarzyszenia.

§ 1. Stowarzyszenie nosi nazwę „Stowarzyszenie Członków Polskich Kongresów Drogowych” i używa pieczęci z takim samym napisem oraz godłem, wyobrażającym oznakę służby drogowej, ustaloną okólnikiem Ministra Robót Publicznych z dnia 8 listopada 1921 r. Nr XI-2400.

§ 2. Siedzibą Stowarzyszenia jest Warszawa, a działalność swą Stowarzyszenie rozciąga na całą Rzeczpospolitą Polską.

§ 3. Celem Stowarzyszenia jest przyczynianie się do rozwoju sprawy drogowej w Polsce przez urządzenie Polskich Kongresów Drogowych i związanych z nimi pokazów, wystaw i wycieczek, oraz przez wydawnictwa doraźne i periodyczne.

§ 4. Stowarzyszenie jest osobą prawną, może nabywać prawa, nie wyłączając własności, i nieruchomości oraz zaciągać zobowiązania.

II. Członkowie Stowarzyszenia, ich prawa i obowiązki.

§ 5. Członkiem Stowarzyszenia może być każda osoba zbiorowa i fizyczna, która zgłosi chęć przystąpienia i zostanie przyjęta przez Zarząd.

U w a g a. Wojskowi są przyjmowani tylko na zasadzie wprowadzenia przez 2-ch członków Stowarzyszenia, po uprzednim uzyskaniu zgody swojej Władzy przełożonej.

§ 6. Członkowie Stowarzyszenia dzielą się na zwyczajnych, wspierających i honorowych.

§ 7. Wszyscy członkowie korzystają z czynnego i biernego prawa wyborczego do organów Stowarzyszenia. Za osoby zbiorowe wykonywują te prawa ich przedstawiciele, upoważnieni do reprezentowania odnośnych osób zbiorowych na Walnych Zebraniach Stowarzyszenia.

Ponadto członkowie mają prawo, na warunkach określonych przez Zarząd: 1) otrzymywania prac, przygotowanych na Kongresy i sprawozdań z tych Kongresów; 2) uczestnictwa w Kongresach i zwiedzania

urządzanych przez Stowarzyszenie pokazów i wystaw i 3) nabywania wydawnictw Stowarzyszenia i uczestniczenia w wycieczkach.

§ 8. Członkowie opłacają składki według następujących norm:

Członkowie zwyczajni rocznie	Osoby fizyczne	Osoby zbiorowe
	6 zł.	50 zł.
Członkowie wspierający rocznie lub jednorazowo jako wpisowe przy wstąpieniu	30 zł.	300 zł.
	300 zł.	3000 zł.

Kto nie opłaci składki dłużej niż rok traci prawa członka. Członkowie honorowi nie są obowiązani do opłacania składek.

III. Władze Stowarzyszenia.

§ 9. Władze Stowarzyszenia stanowią:

- a) Walne Zebranie,
- b) Zarząd,
- c) Komisja Rewizyjna

§ 10. Walne Zebrania zwyczajne odbywają się raz na rok przed końcem pierwszego kwartału, a nadzwyczajne mogą być zwołane z decyzji Zarządu, lub na piśmienne żądanie, ze wskazaniem porządku dziennego, przynajmniej 20% członków Stowarzyszenia, oraz na żądanie Komisji Rewizyjnej. Walne Zebranie zwołuje się za pomocą zawiadomień pisemnych, rozsyłanych członkom na 2 tygodnie przed terminem Zebrania. Po otrzymaniu żądania zwołania Walnego Zebrania, Zarząd obowiązany jest w ciągu 2-ch tygodni od dnia otrzymania rozesłać zawiadomienia o zwołaniu Walnego Zebrania.

§ 11. W Walnym Zebraniu mogą brać udział wszyscy członkowie Stowarzyszenia, którzy opłacili składki za rok ubiegły. Osoby zbiorowe mogą być reprezentowane przez jedną osobę do tego upoważnioną.

Walne Zebranie wybiera przewodniczącego i jego zastępcę; przewodniczący powołuje sekretarza. Walne Zebranie jest prawomocne bez względu na ilość przybyłych członków.

§ 12. Uchwały Walnego Zebrania zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem wypadków wskazanych w § 22. W razie ich równości, rozstrzyga głos przewodniczącego.

§ 13. Do zakresu działania Walnego Zebrania należą: wybór członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej, zatwierdzanie budżetów, sprawozdań i rozpatrywanie wniosków Zarządu i Członków Stowarzyszenia, zgłoszonych na 2 tygodnie przed Zebraniem i przyjętych przez Zarząd, oraz wniosków nagłych, o ile nagłość uchwali zwykła większość obecnych na Walnym Zebraniu, zmiana statutu, rozwiązanie Stowarzyszenia i wykluczenie Członków.

§ 14. Zarząd Stowarzyszenia składa się z 9 członków, wybranych przez Walne Zebranie na 3 lata. Co rocznie ustępuje z Zarządu 1/3 część jego członków, w pierwszych 2 latach przez losowanie, a następnie z kolei wyboru. Ustępujący mogą być wybrani ponownie. Walne Zebranie może powiększyć ilość członków Zarządu do 15-tu.

§ 15. Zarząd wybiera ze swego grona Prezesa, Wiceprezesa, Sekretarza i Skarbnika.

§ 16. Posiedzenia Zarządu są ważne przy udziale co najmniej 1/3 członków, w tej liczbie Przewodniczącego lub jego zastępcy. Postanowienia Zarządu zapadają zwykłą większością głosów. W razie równości zdań rozstrzyga głos przewodniczącego.

§ 17. Zarząd ma prawo tworzyć odrębne komisje dla załatwienia poszczególnych spraw, powołując do współpracy i inne osoby, nawet nie będące członkami Stowarzyszenia.

§ 18. Do zakresu działania Zarządu należy: ustalanie terminów Kongresów, przyjmowanie nowych członków, kierownictwo ogółem spraw Stowarzyszenia, z wyjątkiem zastrzeżonych kompetencji Walnego Zebrania, i załatwianie wszelkich czynności administracyjnych, opracowywanie regulaminów i programów Kongresów, ogłaszanie uchwał Kongresów, zapraszanie fachowców do przygotowywania prac i udziałów w Kongresach, przegląd i kwalifikowanie prac składanych na Kongres, układanie budżetów i

sprawozdań rocznych, zarządzanie funduszami Stowarzyszenia, prowadzenia odpowiednich ksiąg, mianowania funkcjonariuszów Stowarzyszenia.

Po upływie każdego roku kalendarzowego, Zarząd sporządza sprawozdanie i bilans, przedstawia je po sprawdzeniu przez Komisję Rewizyjną na ogólne zebranie.

§ 19. Komisja Rewizyjna składa się z 3 członków, wybieranych corocznie przez Walne Zebranie. Obowiązkiem jej jest sprawdzanie kasy, rachunków i sprawozdania Zarządu i przedstawianie swych wniosków Walnemu Zebraniu.

§ 20. Członkowie Zarządu i Komisji Rewizyjnej spełniają swe czynności bezpłatnie.

IV. Fundusze Stowarzyszenia.

§ 21. Fundusze Stowarzyszenia tworzą: roczne lub jednorazowe składki członków; dochody z wystaw, pokazów, wydawnictw; ewentualne subwencje władz i instytucji publicznych; darowizny i wpływy przypadkowe.

V. Zwinięcie i likwidacja Stowarzyszenia.

§ 22. Wniosek rozwiązania Stowarzyszenia winien być przedstawiony przez Zarząd lub przynajmniej przez 1/5 część wszystkich jego członków. Do ważności uchwały o rozwiązanie Stowarzyszenia potrzebne są: obecność 2/3 wszystkich członków i większość 3/4 głosów obecnych. W razie braku wymaganej liczby członków, wyznacza się powtórnie Zebranie w odstępie 15-dniowym.

Zebranie powtórne jest ważne bez względu na liczbę obecnych członków.

§ 23. Jednocześnie z uchwałą o rozwiązanie Stowarzyszenia, Walne Zebranie wyznacza likwidatorów i decyduje o przeznaczeniu pozostałych funduszy.

VI. Przepisy przejściowe.

§ 24. Do czasu pierwszego Walnego Zebrania, funkcję Zarządu spełnia Komitet Organizacyjny, wyłoniony na Zebraniu organizacyjnym w dniu 25. lutego 1926 r.

Na zasadzie postanowienia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 26. sierpnia 1926 r. Nr IV A. A. 4161/26; wciągnięto do rejestru Stowarzyszeń i Związków, Nr 1628 Stowarzyszenie pod nazwą „Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych”.

Warszawa, dnia 2 września 1926r.

*Za Ministra Spraw Wewnętrznych
(-) B. Kozłowski ,
Dyrektor Departamentu.*

2. Opracował tematy referatów na I-szy Kongres.
3. Zaprosił do wygłoszenia 32 referentów, między innymi: prof. W. Grabskiego, prof. Tołowińskiego, inż. Kłeczka, W. Korsaka, J. Wasilewskiego, L. Niemojewskiego.
4. Opracował i wydał komunikat o powstaniu Stowarzyszenia.
5. Rozesłał komunikat i statut do około 1000 adresatów.
6. Ustalił miejsce i termin otwarcia Kongresu i Wystawy.
7. Powołał Komisje: Wystawową i Redakcyjną.
8. Opracował szczegółowy program Kongresu i regulamin obrad.

9. Wydał 9 numerów „Wiadomości” i rozesłał okazowe egzemplarze do Ministrów i Wojewodów.
10. Wydał 13 referatów i uruchomił Biuro Kongresu.

Na dzień 2 stycznia 1928 roku Stowarzyszenie liczyło 473 członków, w tym: wspierających 8 i zwyczajnych 465, a w dniu otwarcia Kongresu zapisało się przeszło 100 nowych członków. Wśród członków Stowarzyszenia Polskiego Kongresu Drogowego znaleźli się przedstawiciele władz Centralnych, mających styczność z gospodarką drogową, przedstawiciele ciał ustawodawczych i samorządowych, przedstawiciele przedsiębiorstw drogowych, związków gospodarczych, rolniczych, przemysłowych i handlowych, przedstawiciele przemysłu mającego styczność z gospodarką drogową – przemysłu drogowego, przedstawiciele klubów automobilowych, organizacji turystycznych i wojska oraz inżynierowie i technicy drogowi. To dojrzałe i żywe zainteresowanie się społeczeństwa sprawami drogowymi umożliwiło Komitetowi Organizacyjnemu zwołanie Kongresu. Obrady odbyły się w gościnnych murach gmachu Politechniki Warszawskiej, a na dziedzińcu została urządzona ciekawa Wystawa Drogowa.



Plenarne posiedzenie w auli Politechniki Warszawskiej

Dnia 3 stycznia 1928 roku o godzinie 13.00 nastąpiło otwarcie Pierwszego Polskiego Kongresu Drogowego, w obecności Ministra Robót Publicznych inż. Jędrzeja Moraczewskiego, Ministra Reform Rolnych Staniewicza oraz zebranych przeszło 500 członków Stowarzyszenia i zaproszonych gości.

Otwarcia Kongresu, który trwał do 5 stycznia, dokonał Prezes Komitetu Organizacyjnego inż. Melchior Władysław Nestorowicz, tym samym rozpoczął pierwsze posiedzenie plenarne i podał porządek dzienny obrad:

1. Zagajenie posiedzenie przez Prezesa Komitetu Organizacyjnego Stowarzyszenia Członków Polskiego Kongresu Drogowego inż. M. Nestorowicza.
2. Ukonstytuowanie się Prezydium Kongresu.
3. Wysłanie depesz powitalnych do Pana Prezydenta RP i do Pana Prezesa Rady Ministrów.
4. Przemówienie Pana Ministra Robót Publicznych.
5. Przemówienia powitalne oraz odczytanie nadesłanych powitań.
6. Podział Kongresu na Sekcje i ustalenie składu prezydium Sekcji.
7. Uchwalenie regulaminu obrad na plenum i w Sekcjach.

Pan inż. Melchior Nestorowicz w słowie wstępnym wyraził zadowolenie, że udało się zwołać Polski Kongres Drogowy, przed którym leży ogromne pole do działania, gdyż w Polsce gospodarka drogową jest bardziej zaniedbana niż inne dziedziny życia gospodarczego. Mówiąc o już trwających obradach i przyszłych Kongresach stwierdził, że polskie drogownictwo nęka ją trudne i palące zagadnienia.

Aktualnie drogownictwo wymaga ulepszeń i reorganizacji. Na cele gospodarki drogowej brak jest środków materialnych, a poziom techniki drogowej pozostawia dużo do życzenia. Stwierdził, że te kapitalne zagadnienia wymagają przeprowadzenia poważnych studiów i pracy. Są to zagadnienia wyłącznie natury gospodarczej, technicznej czy finansowej. Apolityczne. Polityka nie powinna mieć do nich dostępu. Są to zagadnienia, które powinny być traktowane i rozpatrywane poważnie i obiektywnie. Wymagają dokładnej znajomości rzeczy. Nie można i nie wolno spraw technicznych, drogowych traktować po dyletancku, bo to się mści, powodując straty materialne i przyczyniają się do pogorszenia stanu dróg. Na koniec zagajenia Pan Nestorowicz powiedział, że zadaniem Kongresów Drogowych jest i będzie w przyszłości pogłębianie wiadomości o gospodarce drogowej wśród członków i osób, które pracują nie tylko w drogownictwie. Kongresy będą umożliwiać, ułatwiać dostęp do literatury fachowej i organizować wystawy techniczne, szkolenia, praktyki i warsztaty, wprowadzające nowości techniczne i publikować wiedzę techniczną.

Realizując porządek dzienny, członkowie Stowarzyszenia wybrali Prezydium Kongresu, do którego składu powołano jednomyślnie:

Na prezesa honorowego Kongresu Pana Ministra Robót Publicznych inż. J. Moraczewskiego;
Na przewodniczącego Kongresu inż. M.W. Nestorowicza, dyrektora departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych.

Na wiceprzewodniczących Kongresu: J. Zdanowskiego, prezesa Rady Zjazdów Sejmików Powiatowych i inż. Z. Słomińskiego, prezydenta m. Warszawy.

Na asesorów: J. 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. L. Borowskiego, sekretarza generalnego Komitetu Organizacyjnego.

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



Prof. I. Drexler, inż. B. Okulicz, inż. W. Tryliński, inż. Z. Słomiński, minister J. Moraczewski, dyr. M. Nestorowicz, inż. L. Borowski, inż. R. Minchejmer, Prof. A. Pszenicki, inż. K. Górecki, inż. M. Okęcki, inż. A. Gajkowicz.

Po ukonstytuowaniu się Prezydium Kongresu, przewodnictwo obradom objął nadal pan inż. Nestorowicz, ale już jako Przewodniczący Kongresu. Na wniosek obranego Prezydium wysłano następujące depesze:

Do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej

w Warszawie

Pierwszy Polski Kongres Drogowy w Warszawie, rozpoczynając swe prace, mające na celu ulepszenie tej ważnej gałęzi gospodarki społecznej, składa Panu Prezydentowi wyrazy czci i hołdu.

Prezydium Zjazdu

Do Pana Prezesa Rady Ministrów

w Warszawie

Pierwszy Polski Kongres Drogowy w Warszawie, rozpoczynający swe prace, mające na celu ulepszenie tej ważnej gałęzi gospodarki społecznej, składa Panu Prezesowi wyrazy czci i prosi o przychylne rozważenie wyników prac Kongresu.

Prezydium Zjazdu

Zgodnie z wcześniej ustalonym porządkiem głos zabrał Honorowy Przewodniczący Kongresu Minister inżynier Jędrzej Moraczewski, który powiedział, że drogi o zamierzonych czasach były najważniejszym środkiem komunikacji i mimo możliwości korzystania z innych dróg, wodnych, powietrznych, kolei żelaznej to drogi kołowe są i zawsze pozostaną najważniejsze bo są najbardziej dostępne i powszechne. Pan minister przemawiając na Kongresie do licznej widowni, składającej się z najpiękniejszych kwiatów polskiego drogownictwa do auli Politechniki Warszawskiej wypełnionej po brzegi fachowcami powiedział, że doszliśmy niezwykłego rozwoju dróg, niezwykłego ich renesansu. Spotkanie to pozwala jedynie na odczucie, że jest świadomość, jest do zrobienia ogromna praca, żeby z chlubą o polskich drogach i mostach mówić. Bez spełnienia wcześniej wymienionych czynników do prawdziwego renesansu dróg w Polsce jeszcze bardzo daleko.

Zwołany Kongres właśnie temu służy, żeby przestudiować, przemyśleć i przedyskutować jak dojść do takiego stanu dróg, jaki jest potrzebny społeczeństwu, użytkownikom i życiu gospodarczemu narodu i państwa. W dalszej części przemówienia wymienił sugestie zmian w drogownictwie odnośnie administracji, finansów, techniki i omówił je.

Kolejne przemówienie wygłosili: Prezydent Miasta Warszawy pan inż. Zygmunt Słomiński równocześnie Prezes Związku Miast Polskich, Prezes Rady Zjazdów Samorządu Ziemskiego pan Zdanowski, przedstawiciel Państwowej Służby zdrowia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych inż. Rudolf, przedstawiciel Polskiego Banku Komunalnego inż. Piotr Drzewiecki.

W przemówieniach przewijały się sprawy konieczności zwoływania Kongresu dla poprawy i rozwoju gospodarki w kraju, w której zawsze na pierwszym planie powinna znajdować się dziedzina oświaty i dziedzina dróg. W życiu występuje ciągła rywalizacja między tymi dziedzinami, w myśl funkcjonującego z zasady sporu: czy przez oświatę ma się osiągnąć zamożność, czy przez zamożność dojść do oświaty? Dobrze wiemy, że prawda tego sporu leży gdzieś po środku.

Tego odwiecznego, społecznego sporu nie chcę rozwijać, bo argumenty z jednej strony i drugiej strony rodziłyby nowe argumenty, a uzyskany wynik byłby zawsze remisem. Chociaż jeden polski uczony postawił hipotezę, że kulturę zrodziła właśnie umiejętność mowy u ludzi, to należy rozumieć, iż droga jest właśnie przedłużeniem umiejętności mowy. Żeby zakończyć temat mów powitalnych należy dodać, że w wystąpieniach również podkreślony był temat ilości, jakości i większego finansowania drogownictwa, jako podstawy rozwoju gospodarczego i kulturalnego w Polsce.

Do Prezydium Kongresu dotarły również pozdrowienia i życzenia pomyślnych wyników obrad i pracy przesłane przez: Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów, Automobilklub Polski i przez prof. Politechniki Lwowskiej pana Karola Wątorka.

Kolejnym wydarzeniem w czasie obrad było podzielenie Kongresu na Sekcje. Dla szczegółowego przedyskutowania materiałów zawartych w 13 referatach, które wpłynęły na Kongres i obejmowały następujące tematy:

1. Zagadnienie gospodarki drogowej w Polsce w związku z wymaganiami ogólnopolskimi i życia gospodarczego;
2. Racjonalna organizacja administracji drogowej i służby drogowej w Polsce;
3. Potrzeby finansowe gospodarki drogowej i służby drogowej w Polsce;
4. Zastosowanie racjonalnej organizacji pracy w technice drogowej;
5. Ulepszanie dróg gruntowych;
6. Ulepszanie dróg bitych w Polsce;
7. Nawierzchnia na drogach o ożywionym ruchu;
8. Ulice miasta nowoczesnego;

zostały wyłonione trzy Sekcje:

- Sekcja Techniczna z przewodniczącym panem prof. I. Drexlerem, za zastępcę przewodniczącego inż. S. Siła-Nowickiego, na sekretarza inż. B. Różańskiego.
- Sekcja Organizacyjno-Administracyjna z przewodniczącym panem inż. Juliuszem Zdanowskim, za zastępcę przewodniczącego inż. E. Bratro, na sekretarza inż. J. Bajkiewicza.
- Sekcja Gospodarczo-finansowa z przewodniczącym panem W. Lamotem, na sekretarza inż. S. Malanowicza.

Ostatnim punktem porządku pierwszego dnia Kongresu było uchwalenie regulaminu obrad na plenum i w Sekcjach. Projekt regulaminu przygotowany przez Komitet Organizacyjny Stowarzyszenia został przed głosowaniem przedyskutowany. Po wprowadzeniu niektórych zmian, poddany pod głosowanie został przyjęty następującej treści:

I. Regulamin obrad na Plenum.

§ 1. W obradach Kongresu biorą udział członkowie Stowarzyszenia Polskich Kongresów Drogowych oraz osoby zaproszone przez Zarząd Stowarzyszenia.

§ 2. Kartami wstępu na Kongres służą legitymacje członkowskie oraz zaproszenia Zarządu.

§ 3. Przedstawiciele osób zbiorowych w myśl § 7 Statutu winni mieć prócz legitymacji członkowskich upoważnienia od Zarządów reprezentowanych jednostek zbiorowych.

§ 4. Głos decydujący w obradach Kongresu mają tylko członkowie Stowarzyszenia (zwyczajni, wspierający i honorowi). Zaproszeni goście mają głos doradczy.

§ 5. Referaty i wnioski, uprzednio zgłoszone do Komitetu Organizacyjnego, będą poddane dyskusji w odpowiednich Sekcjach. Sekcje swe wnioski przedstawiają na plenum Kongresu w celu powzięcia odnośnych uchwał. Wnioski Sekcji na plenum referuje przewodniczący. Przy każdym wniosku mogą zabierać głos 2 mówcy: jeden przeciw drugi za, po 5 minut

II. Regulamin obrad w Sekcjach.

§ 1. Plenum Kongresu wybiera przewodniczących i sekretarzy Sekcji (zaproponowanych przez Komitet Organizacyjny), którzy są odpowiedzialni za prace w Sekcjach.

§ 2. W obradach Sekcji ma prawo brać udział każdy uczestnik Kongresu, dowolnie wybierając Sekcję, w których ma zamiar pracować.

§ 3. 3-go stycznia 1928 r. o godzinie 17-ej mają ukonstytuować się wszystkie Sekcje, w tym celu poszczególni uczestnicy Kongresu wpisują swe nazwiska i Nr legitymacji lub zaproszeń na specjalnych listach przy wejściu do lokali Sekcji.

§ 4. W obradach sekcji mają głos decydujący wszyscy jej uczestnicy.

§ 5. Czas przemówień podczas dyskusji w Sekcjach ogranicza się do 5 minut, autora referatu do 10 minut; przewodniczący Sekcji ma prawo przedłużać czas przemówień za zgodą większości.

§ 6. Uchwały w Sekcjach zapadają zwykłą większością głosów; wniosek mniejszości winien być podany jednocześnie z wnioskiem większości na plenum Kongresu; mniejszość popierająca ten wniosek winna wybrać referenta, któremu na plenum Kongresu przysługuje prawo zabrania dwukrotnie głosu dla obrony wniosku (patrz § 5 Regulaminu obrad Kongresu)

§ 7. Z posiedzeń Sekcji spisuje się protokoły, podpisywane przez przewodniczącego i sekretarza; do protokołów tych winny być wpisane uchwalone przez Sekcję wnioski, oraz w wypadkach wysunięcia wniosków przez mniejszość, ustaloną w § 6 niniejszego regulaminu, także i te wnioski ze wskazaniem obranego przez mniejszość referenta.

Obrady pierwszego dnia dobiegły końca i bezpośrednio po zamknięciu obrad nastąpiło otwarcie Wystawy Drogowej w gmachu Politechniki Warszawskiej i na dziedzińcu. Otwarcia dokonał Minister Robót Publicznych inż. Jędrzej Moraczewski.



Ekspozycje przemysłu drogowego w gmachu Politechniki Warszawskiej

Zgodnie z programem Kongresu praca w Sekcjach została rozłożona na trzy dni, tj. 3, 4 i 5 stycznia. Praca w Sekcjach była oparta na materiałach zawartych w referatach. Tematy zostały stosownie przydzielone dla każdej Sekcji wraz z zaproszonym autorem, który po wygłoszeniu referatu uczestniczył w obradach i był do dyspozycji członków. Mogli oni zadawać pytania i dyskutować. Po wyczerpaniu tematu został napisany protokół z posiedzenia Sekcji, po czym wspólne wnioski przedstawiane były przez przewodniczącego Sekcji na Posiedzeniach Plenarnych. Na podstawie tych wniosków na plenum toczyła się dyskusja, która zakończyła się uchwałami Pierwszego Polskiego Kongresu Drogowego. Uchwały obejmowały całą problematykę poruszaną w czasie obrad Kongresu i podzielono je na:

1. Uchwały ogólne;
2. Uchwały dotyczące administracji drogowej;
3. Uchwały dotyczące finansów drogowych;
4. Uchwały dotyczące techniki drogowej.

W założeniach Polski Kongres Drogowy ma być, powinien być i jest silną i kompetentną reprezentacją zrzeszającą najlepszych. Formalnie ma tylko charakter opiniotwórczy, ale uchwały jego niewątpliwie mogą być i są wytycznymi dla legislacyjnej pracy ciał ustawodawczych.



Ekspozyty przemysłu drogowego w gmachu Politechniki Warszawskiej

Na Wystawie był przegląd gospodarki drogowej w poszczególnych województwach, przegląd rozwoju szkolnictwa zawodowego, specjalnego wyższego i średniego oraz przegląd rozwoju przemysłu, związanego z gospodarką drogową. Wystawa w bardzo skromnym wydaniu odzwierciedlała rzeczywistość. Wystawcy chcieli pokazać to, co mieli najlepszego. Dało się zauważyć, że powoli, w niektórych tematach można było zaobserwować większy lub mniejszy postęp, co organizatorów Kongresu i uczestników bardzo cieszyło. Wśród zwiedzających krążyła informacja, że Wystawa jest ładna i ciekawa, a następna za rok w Poznaniu będzie kompletniejsza i bardziej przyczyni się do powodzenia II Polskiego Kongresu Drogowego.

Droga Rodzino Drogowców!

Na zakończenie tego pierwszego artykułu na temat Polskich Kongresów Drogowych chciałem się z Wami podzielić osobistą refleksją, która mi się nasunęła po przepracowaniu ponad 40 lat w drogownictwie i poznaniu części pięknej historii drogownictwa, jego tradycji i służby. Doszedłem do wniosku, że słowa niezłote, ale diamentowe napisane w najpiękniej wydanej w XIX wieku Księdze „Budownictwo, czyli Architektury”, a opublikowanej w 1812 roku, na siedem lat przed powołaniem przez Ksawerego Christianiego pierwszej administracji drogowej w Polsce – Jeneralnej Dyrekcji Dróg i Mostów - opiekuna polskich dróg. To prawdziwe, wieczne słowa, ich nie zatrze żadna władza, która nie chce uwierzyć, że

„Drogi publiczne w kraju tem są co kanały w ciele żyjącym, któremi soki utrzymują jego życie, a rozchodząc się do ostatnich części ciała, zdrowie i czerstwość jego utrzymują. Drogi publiczne jak są znakiem potęgi, handlu, a zatem bogactw i rządu dobrego krajowego, tak są oraz środkiem do ich utrzymania.”

Ks. Sebastian hrabia Sierakowski
Rektor Akademii Krakowskiej

Życie gospodarcze pokazało, że te święte słowa były aktualne przed Kongresem w XIX wieku, w czasie trwania czterech Kongresów Drogowych w XX wieku i są aktualne nadal w XXI wieku, kiedy zwołaliśmy II Forum Polskiego Drogownictwa i sprawy Drogownictwa chcemy kolejny raz przedstawić nowej władzy. Dotychczasowe władze miały jedną wspólną cechę, że zawsze na końcu swojej działalności uchwały „dobre drogi to dobrobyt” – to brzmiało wtedy i brzmi obecnie bardzo optymistycznie, ale co z tego, kiedy zawsze brakło czasu lub zdeterminowanej woli, żeby tę uchwałę wprowadzić w życie i zrealizować. Drogowcy muszą o drogi walczyć. Walczyć o rozwój dróg i o wszystko co jest z drogownictwem związane, a więc o silną organizację, finanse i nową technikę. Żeby walczyć muszą być mocni i zjednoczeni. Starzy drogowcy powiadają, że sprawa drogowa dlatego idzie słabo, bo nie mamy w niebie swojego ambasadora. Już od wiosny tego roku krąży w środowisku drogowców idea obrania przez polskich drogowców swojego patrona.

Droga Rodzino Drogowców!

Zważcie, czy nie najbardziej są aktualne słowa Papieża Jana Pawła II, który będąc w ojczyźnie powiedział: **„Nie lękajcie się”, „Musicie być mocni i zmienić oblicze Ziemi, tej Ziemi”**

c d n.

Marceli Bochenek
Naczelnik Wydziału Historii Drogownictwa