

220-00
400
Hf
336
V-72

W sprawach T.R.Z.W. dotyczących
WOJEWÓDZTWA POLESKIEGO

należy zwracać się
do

ZARZĄDU
OKRĘGU POLESKIEGO T.R.Z.W.

Brześć nad Bugiem
ul. Steckiewicza 40

GOSPODARCZE
I
KULTURALNE POTRZEBY
WOJEWÓDZTWA POLESKIEGO

Według memoriału
wręzonego w dniu 17.XII.1936 roku
Prezesowi Rady Ministrów

gryf

NAKŁADEM TOWARZYSTWA ROZWOJU ZIEM WSCHODNICH
WARSZAWA — 1937

Co to jest

Towarzystwo Rozwoju Ziem Wschodnich?

1. T. R. Z. W. jest organizacją starającą się o zespolenie Ziem Wschodnich z resztą Państwa.
2. T. R. Z. W. popiera najważniejsze gospodarcze i społeczne interesy Ziem Wschodnich.
3. T. R. Z. W. załatwia te wszystkie sprawy, z którymi zwracają się Koła z Ziem Wschodnich.
4. T. R. Z. W. inicjuje i popiera koordynację pracy społeczeństwa polskiego na Ziemiach Wschodnich.
5. T. R. Z. W. organizuje turystykę, aby ludność pozostałych dzielnic Polski zapoznała się z ludnością i pięknym krajobrazem Wileńszczyzny, Nowogródziny, Podola, Polesia, Wołyń, a w ten sposób przyczyniła się do ożywienia gospodarczego tych ziem.
6. T. R. Z. W. zainicjowało powołanie do życia Komitetu Opieki nad Pobojuwiskami Legionów Polskich.
7. T. R. Z. W. organizuje młodzież pod hasłem rozwoju Ziem Wschodnich i przysposabia ją do pracy na tych ziemiach.
8. T. R. Z. W. zorganizowało dla młodzieży akademickiej Studium o Ziemiach Wschodnich.
9. T. R. Z. W. powołało do życia Instytut Gospodarczy Ziem Wschodnich mający na celu naukowe badanie gospodarczych i społecznych zagadnień Ziem Wschodnich.
10. T. R. Z. W. inicjuje wydawnictwa o Ziemiach Wschodnich.
11. T. R. Z. W. organizuje w centrum kraju pomoc materialną i kulturalną dla Ziem Wschodnich.
12. T. R. Z. W. wysyła co miesiąc 12 bibliotek do coraz to nowych najodleglejszych okolic Ziem Wschodnich.
13. T. R. Z. W. inicjuje powstanie wśród młodzieży szkolnej w centrum Państwa — Kół Szkolnych Przyjaciół Dzieci z Ziem Wschodnich.
14. T. R. Z. W. stara się ułatwić dzieciom z Ziem Wschodnich poznanie reszty Państwa drogą kolonii letnich lub wycieczek.
15. T. R. Z. W. posiada 53 Koła powiatowe w centrum kraju oraz 68 Kół i delegatur powiatowych na Ziemiach Wschodnich.
16. T. R. Z. W. wydaje co roku „Rocznik Ziem Wschodnich”, który jest najlepszym informatorem o Ziemiach Wschodnich.

Każdy obywatel, który podpisze deklarację i opłaci roczną składkę zł 6.—, przyczyni się do powodzenia pracy T. R. Z. W. i stanie się uczestnikiem czynnym tej akcji.

Towarzystwo Rozwoju Ziem Wschodnich

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 153 m. 8
TELEFON 229-00. KONTO P. K. O. 11.745

GOSPODARCZE I KULTURALNE POTRZEBY

WOJEWÓDZTWA POLESKIEGO

Według memoriału
wręzonego w dniu 17. XII. 1936 roku
Prezesowi Rady Ministrów

NAKŁADEM TOWARZYSTWA ROZWOJU ZIEM WSCHODNICH
WARSZAWA — 1937

D-EPJ4/94

HX



7143p

Drukarnia
Zakładów
Wydawniczych
M. ARCT, S. A.
w Warszawie

Wstęp

Powodowane głęboką troską o dobro ogólnopaństwowe Towarzystwo Rozwoju Ziem Wschodnich zwróciło szczególną uwagę na wyjątkowe gospodarcze i kulturalne zaniedbanie jednego z największych naszych regionów — Polesia.

Województwo poleskie, którego obszar przewyższa niejedno państwo niezależne w Europie, urasta do problemu ogólnopaństwowego, jeśli się zważy, że jako prymityw gospodarczy jest ono krajem wielkich możliwości, terenem otwartym do ekspansji gospodarczej i kulturalnej. Biorąc pod uwagę położenie geopolityczne naszego kraju nie jest Polesie bez znaczenia w naszym systemie obronnym Państwa. Wymaga więc, zwłaszcza w dobie szukania dróg wyjścia z impasu gospodarczego, układowania przez Rząd 4-letniego planu gospodarczego, zwrócenia na siebie większej uwagi.

Tymi właśnie pobudkami kierowany Zarząd Okręgu Poleskiego T. R. Z. W. — śledzący za przejawami życia gospodarczego i kulturalnego Polesia i wyczuwający jego niedomagania i potrzeby — postanowił ująć je w syntetyczną całość, przedstawić odnośnym czynnikom państwowym. Dnia 27 listopada 1936 r. Zarząd Okręgu Poleskiego zorganizował naradę gospodarczą z udziałem przedstawicieli zainteresowanych instytucji samorządu gospodarczego, terytorialnego i władz państwowych, a także stowarzyszeń społecznych oraz najwybitniejszych działaczy i znawców potrzeb województwa poleskiego.

Wynikiem narady, której przewodniczył Prezes Zarządu Okręgu Poleskiego Towarzystwa gen. bryg. Jarnuszkiewicz Czesław Dowódca Okręgu Korpusu Nr IX, był opracowany memoriał wręczony Panu Prezesowi Rady Ministrów przez specjalną delegację w dniu 17 grudnia 1936 r. Podajemy z niego najbardziej charakterystyczne momenty, dotyczące opisu stanu faktycznego i streszczenie ważniejszych postulatów gospodarczych i kulturalnych.

Ogólna charakterystyka stanu faktycznego

Województwo poleskie, będące terytorialnie największym z województw, zajmujące obszar 36.867 km² i stanowiące 10⁰/o obszaru Polski—jest pod względem rozwoju gospodarczego i kulturalnego województwem najbardziej upośledzonym i zacofanym.

Posiada ono:

1) najrzadszą w Polsce sieć komunikacyjną, a w środkowej i wschodniej części swego obszaru brak dróg bitych;

2) całkowity brak warsztatów i urzędów przetwórczych, któreby czyniły zadość dzisiejszym znacznym możliwościom przetwórczym tego województwa;

3) największy procent gruntów niezmeliorowanych, znakomicie nadających się do opłacalnego zainwestowania i skolonizowania, poza upelnorolnieniem miejscowych włościan;

4) zupełny brak własnych kapitałów tak prywatnych jak i samorządowych, któreby mogły być zużyte na gospodarcze podniesienie terenu;

5) największy procent notorycznie głodującej ludności wiejskiej, nie mającej środków na racjonalne zagospodarowanie swych warsztatów rolnych, których normalna egzystencja jest uzależniona od podstawowych prac melioracyjnych w poszczególnych zlewniach lub grupach zlewni, oraz od odpowiedniej pomocy instruktorskiej i szkoleniowej;

6) największy, bo aż 23⁰/o wynoszący, odsetek dzieci nieobjętych całkowicie przez szkolnictwo powszechne i około 50⁰/o dzieci objętych niedostatecznie, ze względu na anormalne warunki pracy oświatowej, spowodowane szczupłym personelem nauczycielskim i brakiem izb szkólnych. Równocześnie szerzy się tu analfabetyzm wtórny.

Anormalność tego stanu rzeczy jest wyjątkowo jaskrawa i Polesie jako obiekt gospodarczej ekspansji ciągle jeszcze oczekuje na akcję pionierską Rządu.

Kluczem do zdobycia gospodarczego Polesia, do zbliżenia go i związania z centrami gospodarczymi i kulturalnymi Państwa są bezsprzecznie inwestycje gospodarcze i kulturalne.

Pozostałe po zaborcy, a jedynie częściowo uchronione od zniszczenia wojennego środki komunikacyjne, budowane pod kątem widzenia strategicznego i gospodarczym zaborcy, są niedostosowane do dzisiejszych potrzeb i kierunków wymiany towarowej Polesia, a komunikacja wodna,

odgrywająca dawniej doniosłą rolę, dzięki ówczesnemu odpowiedniemu utrzymaniu sieci dróg wodnych i bezpośredniemu połączeniu z Kijowem, odgrywa dziś minimalną rolę, głównie z powodu niedostatecznej konserwacji i przebudowy tych dróg, których uruchomienia domaga się dzisiejsze życie gospodarcze Ziemi Wschodnich.

W obecnym stanie rzeczy województwo poleskie w $\frac{3}{4}$ swojego obszaru nie posiada zupełnie dróg bitych. Na obszarze 36.867 km² posiada aż 12.854 km dróg gruntowych, a zaledwie 972 km dróg bitych. Na 100 km dróg w ogóle, wypada zaledwie 7 km dróg bitych.

W tych warunkach penetracja gospodarcza na Polesiu jest niezwykle utrudniona. Wieś poleska jest odcięta od rynków zbytu i zakupu, znajdując się w martwocie gospodarczej nie podnosi własnej stopy życiowej, gospodaruje w sposób prymitywny, posiada paradoksalnie niską zdolność nabywczą, tak w odniesieniu do potrzeb osobistych, jak gospodarczych.

Nieliczne, powstałe w okresie zaborczym warsztaty przetwórcze (jak np.: gorzelnie, huty szklane, fabryki sukna itp.) zostały nieomal całkowicie zniszczone przez działania wojenne.

Ten stan rzeczy, to ubóstwo i prymityw gospodarczy oraz niskie postępy w ogólnym rozwoju, stawiają Polesie poza nawiasem normalnego życia gospodarczego i kulturalnego i każą zaliczać tę dzielnicę co najmniej do Polski „C”.

Powojenna odbudowa gospodarcza Polesia ograniczyła się w głównej mierze do wznoszenia szeregu gmachów, niezbędnych do normalnego funkcjonowania administracji publicznej przy jednoczesnym niemal całkowitym pominięciu inwestycji rentowych oraz drogowych.

Tak więc—przy podziale kredytów inwestycyjnych na inwestycje rentowne oraz komunikacyjne — Polesie przez lat 16 było bądź całkowicie pomijane, bądź uzyskiwało pokrycie zaledwie setnych części swych potrzeb. Nawet zgłaszane przez lokalne urzędy minimalne zapotrzebowania, oczywiście niewspółmierne do ogromnych potrzeb inwestycyjnych, dziś gospodarczo pasywnego województwa poleskiego, były tylko w nikłej części uwzględniane.

Przy dalszym stosowaniu dotychczasowego tempa inwestycji, woj. poleskie dopiero po 140 latach (według miarodajnych obliczeń) osiągnęłoby dzisiejszą gęstość dróg bitych np. woj. warszawskiego, a po 80 latach ukończyłoby z grubsza melioracje podstawowe. To dzisiejsze tempo rozwoju Polesia, w stosunku do tempa rozwoju innych dzielnic jest niemal równoznaczne z uwstecznianiem tej polaci kraju.

Taki stan rzeczy powodował i powoduje nadal wzrost niebezpiecznej dla naszego Państwa przepaści ekonomicznej, jaka się wytworzyła pomiędzy naszymi Ziemiemi Wschodnimi a resztą Polski.

Od stworzenia równowagi ekonomicznej pomiędzy Ziemiemi Północno-Wschodnimi i najbardziej upośledzoną ich częścią jaką jest Polesie, a resztą kraju — od gospodarczego uaktywnienia tych ziem, zależy w dużej mierze przyszłość gospodarcza i struktura społeczna Rzeczypospolitej jako całości.

Uaktywnienie gospodarcze Polesia, zaniedbanego przez zaborcę, zniszczonego przez wojnę i niedocenianego przez szereg lat, przez rządy Polski odrodzonej — jest nie do pomyślenia bez zaangażowania wydatnej

pomocy finansowej ze strony Państwa do czasu uzyskania własnej aktywności gospodarczej.

Pomoc finansowa ze strony Państwa jest tym konieczniejsza, że związki samorządowe są na Polesiu wyjątkowo mało zasobne w środki materialne, a posiadając minimalną chłonność kredytową, nie mają możliwości przeznaczenia na cele inwestycyjne odpowiednich sum. Obsługa potrzeb publicznych, bieżących przez samorządy jest przy tym stanie rzeczy nadzwyczaj prymitywna i o dalszym jej ograniczaniu na rzecz kredytów inwestycyjnych nie może być mowy.

Sytuacja finansowa związków samorządowych woj. poleskiego jest wyjątkowo niepomysłna. Wpływy zwyczajne są niższe niż w innych województwach sąsiednich i podobnie też znacznie niższe są wydatki. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego wpływy z danin samorządowych osiągnięte w roku budżetowym 1934/35 wyniosły w miastach, średnio na jednego mieszkańca: województwo poleskie 8.33 zł, nowogródzkie 8.01 zł (brak miast wydzielonych, bez których województwo poleskie daje cyfrę 6.30 zł), wileńskie 13.65 zł, wołyńskie 9.05 zł, białostockie 10.15 zł, lubelskie 9.88 zł.

Według tych samych danych wydatki zwyczajne na 1 mieszkańca miast w tymże okresie wyniosły w woj. poleskim 15.79 zł, nowogródzkim 18.17 zł, wileńskim 27.01 zł, wołyńskim 15.89 zł, białostockim 17.40 zł, lubelskim 17.70 zł.

W powiatowych związkach samorządowych daniny samorządowe dały średnio na jednego mieszkańca w woj. poleskim 1.85 zł, nowogródzkim 2.15 zł, wileńskim 1.77 zł, wołyńskim 2.89 zł, białostockim 2.73 zł, lubelskim 3.54 zł. Wydatki zwyczajne powiatowych związków samorządowych wyniosły w woj. poleskim 2.17 zł, nowogródzkim 2.60 zł, wileńskim 2.32 zł, wołyńskim 2.61 zł, białostockim 3.63 zł, lubelskim 3.38 zł.

Gminy wiejskie (sumy preliminowane na rok 1934/35) dają średnio na mieszkańca dochodów zwyczajnych: poleskie 4.80 zł, wileńskie 3.60 zł, nowogródzkie 4.00 zł, wołyńskie 4.10 zł, białostockie 4.70 zł, lubelskie 4.60 zł, ale dzieje się to kosztem znacznie silniejszego obciążenia daninami samorządowymi (w stosunku do podatków państwowych) niż na terenie województw sąsiednich.

Jeżeli by nawet przyjąć, że daniny państwowe są idealnie sprawiedliwie na ludność rozłożone, to obciążenie daninami samorządowymi jest na terenie woj. poleskiego znacznie silniejsze niż na terenach sąsiednich. Mianowicie, stosunek wpływów z gminnego podatku wyrównawczego (podstawowa, samoistna danina gmin wiejskich) do wpływów gmin z dodatków do podatków państwowych (przy przyjęciu tych ostatnich za 100) wyraża się w woj. poleskim liczbą 762, wileńskim 466, nowogródzkim 431, wołyńskim 291, białostockim 463, lubelskim 289.

Zdolność inwestycyjna związków samorządowych województwa poleskiego (nadwyżki dochodów zwyczajnych nad wydatkami zwyczajnymi, które można osiągnąć w budżetach na inwestycje) wyraża się rocznie sumą około 800.000 zł.

W związku z tym wszelkie nowe inwestycje miejskie, które są wyrazem promieniowania kultury — nie mogą być przeprowadzone inaczej jak w drodze dotacji, bądź też długoterminowego kredytu.

Momenty zasługujące na specjalne podkreślenie

Specjalnego podkreślenia wymaga fakt, że zainwestowanie Polesia będzie miało znaczenie nie tylko gospodarcze, ale i polityczne. Mieszkańcy Polesia w swej przeważającej masie (ca 63%) nie są uświadomieni narodowo. Czym będą, o tym zadecyduje w pierwszej mierze praca Państwa Polskiego na Polesiu, zarówno w dziedzinie gospodarczej jak i kulturalnej. Aby Poleszok poczuł się obywatelem Rzeczypospolitej, musimy go związać z Państwem Polskim więzami materialnymi i duchowymi; musimy mu stworzyć odpowiednie warunki bytu gospodarczego i kulturalnego, zapewnić minimum egzystencji oraz możliwość kształcenia dzieci; jednym słowem musimy stworzyć takie warunki, w których mógłby on widzieć w Polsce swoją Ojczyznę. Stworzenie takich warunków jest nie do pomyślenia bez zmiany dotychczasowego oblicza gospodarczego Polesia, bez poczynienia podstawowych inwestycji w dziedzinie komunikacji, melioracji, przetwórstwa i oświaty.

Odkładanie odpowiedniego zainwestowania Polesia na czas dłuższy może spowodować nieobliczalne następstwa. Polesie, dzięki wysokiemu przyrostowi ludności — przy ślimaczym tempie rozwoju kultury rolnej, hamowanej brakiem podstawowych inwestycji, a w szczególności dróg bitych i melioracji — ubożeje z roku na rok i ludności wiejskiej, mimo jej prymitywnych wymagań, grozi katastrofalny brak żywności i źródeł zarobkowania. Wieś poleska znajduje się już dziś w obliczu nędzy, o czym świadczą permanentne zapomogi, udzielane z funduszy społecznych na dożywianie ludności.

Ta potrzeba dożywiania głodującej ludności na Polesiu, jako zjawisko stałe i co roku się rozrastające, może się stać poważniejszym i trudniejszym do rozwiązania zagadnieniem, aniżeli bezrobocie w najbardziej przemysłowych dzielnicach Polski.

Utrzymanie wsi poleskiej w niedostatku, bez perspektywy lepszego jutra, stwarza czynnikom antypaństwowym niezmiernie podatny teren do działania. W wypadku przedłużania tego stanu rzeczy woj. poleskie nigdy nie zwiąże się psychicznie z resztą Państwa.

Drugim zasadniczym momentem wskazującym na konieczność skierowania środków inwestycyjnych na Polesie jest fakt, że odpowiednie zainwestowanie Polesia stworzy znaczne możliwości kolonizacji wewnętrznej, a w szczególności kolonizacji miejskiej, dając zatrudnienie, względnie możliwość założenia własnych warsztatów pracy, polskiemu robotnikowi, handlowcowi, przemysłowcowi i inteligentowi z woj. centralnych, cierpiącym dziś bezrobocie.

Zatrudnienie przy pracach inwestycyjnych na Polesiu rzesz bezrobotnych z głębi kraju, a w szczególności robotników wykwalifikowanych (których brak Polesie odczuwa doraźnie, nie mając w obecnych warunkach możliwości fachowego doszkolenia miejscowych kadr rzemieślniczych i drobnorolniczych) będzie zapoczątkowaniem kolonizacji wewnętrznej.

Po szczegółowym omówieniu doniosłego wpływu jaki niewątpliwie wywrze na całość życia gospodarczego kraju uaktywnienie, dotychczas

gospodarczo biernej, jednej dziesiątej części Polski, jaką terytorialnie przedstawia woj. poleskie, memorial złożony Rządowi stwierdza, że:

Zadne zagadnienia, ani gospodarcze, ani socjalne Polesia, zarówno z punktu widzenia ogólnopaństwowego (możliwości kolonizacyjnych wsi i miast) przez stworzenie nowego, wewnętrznego rynku zbytu i warsztatów pracy dla zatrudnienia bezrobotnych, jak i z punktu widzenia lokalnego, nie mogą być pozytywnie rozwiązane bez odpowiedniego zainwestowania przez Państwo tej najbardziej zaniedbanej dzielnicy Polski.

Projektowane inwestycje i kredyty

Globalne zapotrzebowanie na kredyty inwestycyjne dla terenu woj. poleskiego w okresie od 1937 do 1940 r. memorial określa na 104.000.000 zł, a największe znaczenie przypisuje inwestycjom w dziedzinie dróg bitych, melioracji, budowy zakładów rolniczo-przetwórczych i szkolnictwa, przy czym podkreśla konieczność wydatnego zwiększenia dotacji na powiększenie personelu instruktorskiego, przyczyniającego się do powstawania inwestycji opartych na niedostatecznie wykorzystanych siłach roboczych miejscowej ludności.

Inwestycje, o których przeprowadzenie społeczeństwo poleskie prosi, tak wzajemnie się zazębiają, że koniecznym jest prowadzenie całego szeregu inwestycji równolegle. Tak np. rozwinięcie podstawowej gałęzi rolnictwa poleskiego, tj. hodowli, wymaga melioracji znacznych obszarów oraz budowy i uruchomienia lokalnych przetwórnictw mięsnych. Te znowu inwestycje (oraz cały szereg innych) wymagają przede wszystkim umożliwienia komunikacji, tj. budowy dróg bitych, co wobec braku materiałów kamiennych na Polesiu i konieczności sprowadzenia ich z Wołynia, przy ogromnych kosztach przewozowych, spowoduje niezbędność uszluszenia dróg wodnych, przede wszystkim Horynia, przez co koszt przewozu kamienia zostałyby kilkakrotnie zmniejszone.

Nieuwzględnienie w 4-letnim planie inwestycyjnym wyszczególnionych w memoriale potrzeb, względnie wybranie tylko pewnych fragmentów, byłoby nowym wyrokiem, skazującym Polesie na ponowną, co najmniej 4-letnią dekadencję w stosunku do innych ziem naszego Państwa — dekadencję powodującą dalszy wzrost przepaści ekonomicznej, jaka się wytworzyła pomiędzy Ziemią Północno-Wschodnią a zachodem Polski, — byłoby to sprzeczne z Polską Racją Stanu, tak głęboko kultywowaną przez Rząd i wyrażoną w doniosłej uchwale Rady Ministrów z dnia 11 maja 1936 r., postanawiającej „Wzmoczyć czynną politykę rozwoju kulturalnego i gospodarczego Ziemi Wschodnich”, oraz w szeregu enuncjacji Pana Premiera i Pana Wicepremiera.

Toteż memorial podkreśla, że społeczeństwo poleskie wierzy głęboko, że Rząd Rzeczypospolitej należycie docenia potrzebę podjęcia czynnej akcji podniesienia Polesia wzwyż i ulżenia niedoli tamtejszej ludności, której słuszenie należy się trwale ślady pozostawiająca pomoc ze strony Państwa do czasu uzyskania przez woj. poleskie aktywności gospodarczej i kulturalnej.

I. W DZIEDZINIE KOMUNIKACJI

A. Drogi bite.

Polesie posiada najmniejszą w Polsce sieć dróg o twardej nawierzchni. Na 1 km² powierzchni w zachodniej części województwa wypada 27 m bieżących drogi bitej, zaś we wschodnich tylko 6 m bieżących. Ogółem Polesie posiada tylko 972 km dróg bitych, natomiast aż 12.354 km dróg gruntowych. W tych warunkach na 100 km ogólnej trasy dróg wypada zaledwie 7 km dróg bitych.

Przy tym stanie sieci dróg nie może być mowy nie tylko o gospodarczym rozwoju Polesia, ale nawet wegetacja jest utrudniona, o czym świadczy konieczność corocznego niesienia pomocy głodującej ludności.

Teren jest słabo powiązany nie tylko z centrami gospodarczymi, ale nawet brak mu jest połączeń wewnętrznych między powiatami i większymi lokalnymi skupieniami życia gospodarczego. Niektóre ważniejsze ośrodki gospodarcze i administracyjne, jak Pińsk, Luniniec, Stolin, Dawidgródek, Kamień Koszyrski do dziś dnia nie mają odpowiedniego połączenia z Brześciem n. B., siedzibą województwa.

Brak dróg bitych utrudnia, a nawet uniemożliwia:

a) wszelką akcję w kierunku gospodarczego rozwoju Polesia. Poleszcy, będąc odciętym od rynków zbytu, nie widzi potrzeby zwiększania produkcji surowców, produkuje tylko tyle, ile sam zużyje;

b) nabywanie niezbędnych artykułów przemysłu krajowego, pochodzących z zachodnich dzielnic Polski, co jest dla ludności Polesia niezwykle utrudnione ze względów komunikacyjnych. Odczuwa się niedostateczny dowóz niektórych towarów, np. soli, cukru itp., inne natomiast są dostarczane po cenach znacznie wyższych od przeciętnych w Polsce, co nabiera specjalnego znaczenia w warunkach biedy poleskiej;

c) wiele nieużytków jest tylko nieużytkami dlatego, że do nich dojechać nie można.

d) administrowanie terenem, ciągnącym się na 300 km wzdłuż i 200 km wszerz, a pozbawionym dróg, jest niezwykle utrudnione.

Jeżeli się zważy, że teren Polesia może być odpowiednio wykorzystany tylko po udostępnieniu przez drogi, to jasne jest, jak żywotna jest sprawa rozbudowy sieci dróg, jako podstawy penetracyjnej pracy pionierskiej w dziedzinie gospodarczej i kulturalnej. Tak np. ostatni, niezmiennie celowy dekret o popieraniu inwestycji prywatnych na terenie Ziemi Północno-Wschodnich nie będzie mógł być na Polesiu w dostatecznej mierze wykorzystany z powodu technicznych trudności uruchamiania warsztatów produkcyjnych w miejscowościach całkowicie pozbawionych odpowiedniej sieci drogowej.

Budowa dróg pozwoli podnieść tę część kraju nie tylko pod względem gospodarczym i kulturalnym, ale przyczyni się również do natychmiastowego załagodzenia nędzy, jaka panuje wśród ludności, przez umożliwienie jej zarobków.

Zaborca nie dbał o gospodarcze podniesienie Polesia. Budowane przez niego drogi były przystosowane dla odmiennych celów strategicznych, zaś gospodarcze potrzeby w ogóle nie były uwzględniane. Po odzyskaniu tych ziem dla Polski w pierwszych latach niepodległości nie

budowano prawie dróg. Właściwa praca w tym kierunku została ledwie że zapoczątkowana dopiero przed 3 laty, ale i w tym okresie budowało się rocznie zaledwie około 22 km dróg bitych. Jeżeli w takim tempie miałyby nadal postępować rozbudowa sieci dróg, takie tempo rozbudowy w stosunku do innych województw (gdzie normalnie przybywa corocznie 100 km dróg bitych) nie byłoby postępem w tej dziedzinie — a raczej cofaniem się.

Mając na uwadze nieodzowną potrzebę rozbudowy sieci drogowej Polesia w jak najintensywniejszym tempie (uwzględniając przy tym możliwości techniczne), konieczne jest uwzględnienie w programie 4-letnim rozbudowy sieci nie mniej jak 600 km i to 450 km dróg obecnie państwowych i co najmniej 150 km dróg samorządowych.

Rocznie więc należałoby budować około 150 km dróg bitych, z tego 112 km dróg państwowych i 38 km dróg samorządowych. W ten sposób oddawałoby się do użytku co roku całe ciągi dróg, stwarzając połączenia odpowiednich ośrodków gospodarczych.

Wobec braku kamienia we wschodniej i południowej części województwa i niedostatecznej ilości kamienia polnego w pozostałych częściach województwa koszt budowy dróg państwowych wyniosłby rocznie około 5.600.000 zł, zaś samorządowych około 1.500.000 zł.

Ponieważ stan finansowy powiatów nie pozwala, nawet przy ewentualnym wzroście zadłużenia, na poniesienie wydatku w tej wysokości, a w programie rozbudowy drogi samorządowe muszą być uwzględniane jako uzupełniające ciągi dróg państwowych, konieczne jest, aby z funduszy państwowych uwzględniona była zapomoga na budowę tych dróg w wysokości minimalnej 75% — w danym wypadku około 1.200.000 zł.

Najniezbędniejsze drogi bite według ich znaczenia gospodarczego.

Opierając się na opiniach, wyrażonych na zjeździe turystycznym w czerwcu b. r. i sfer gospodarczych na konferencji gospodarczej w dniu 27 listopada b. r. programem rozbudowy dróg winny być ujęte główne drogi, które stworzą połączenia miasta wojewódzkiego Brześcia n. B. i ośrodka gospodarczego, jakim jest Pińsk z powiatami: luninieckim, stolińskim, koszyrskim, kosowskim. Niezbędne jest również stworzenie dróg tranzytowych z województwa wołyńskiego do woj. nowogródzkiego i do województwa białostockiego poprzez województwo poleskie.

Konieczna jest więc budowa następujących dróg:

- 1) Dokończenie drogi Kobryń—Pińsk (pozostaje do budowy 37 km) jako magistrali.
- 2) Pińsk — Stolin — Dawidgródek przez Horodno — Brodziec, Bereźne, Dubieniec jako główna magistrala na wschodzie województwa.
- 3) Pińsk—Luniniec—Łachwa—Dawidgródek (54+1+55=110 km).
- 4) Kobryń—Dywin (35 km) jako jedyny dojazd do pld. części pow. kobryńskiego dziś dostępnej tylko przez parę miesięcy w roku.

- 5) Iwacewicz — Pińsk przez Łohiszyn, Telechany (94 km) jako połączenie Pińska (głównego ośrodka gospodarczego województwa) z pow. kosowskim i woj. nowogródzkim.
- 6) Ratno — Kamień Koszyrski — Uhrynicze — Lubieszów — Nowel — Nowel — Stetyczew — Pińsk jako połączenie Kamienia Koszyrskiego i Lubieszowa z Pińskiem, z tym, że odcinek Uhrynicze — Pińsk leżałby na trasie magistrali Łuck — Wilno przez Kolki, Maniewicze, Lubieszów, Pińsk, Słonim.
- 7) Dokończenie odcinka z Kosowa do Różany przez Albę (pozostaje do budowy 8 km).
- 8) Drohiczyn — Chomsk — Bronna Góra — Kosów — Słonim.
- 9) Janów — Motol bardzo ważna ze względów lokalno-gospodarczych (23 km).
- 10) Dokończenie drogi Kamieniec Lit. — Dmitrowicze, granica województwa (23 km) jako magistrali turystycznej do Białowieży.
- 11) Kamień Koszyrski — Kowel (w granicach woj. 22 km).
- 12) Uhrynicze — granica woj. — Maniewicze — Rożyszcze (w gr. woj. 23 km) jako odcinek przyszłej szosy Wilno — Lwów przez Pińsk, Słonim, Łuck (vide pkt. 6).
- 13) Lubieszów — Dolsk — Drohiczyn przez Odryżyn, Osowce (vide pkt. 8).
- 14) Pruzana — Podorosk — Wołkowysk.

Rozbudowa w. w. dróg nie rozwiąże zagadnienia drogowego w 100%, lecz jedynie częściowo umożliwi niemal nieistniejącą dziś komunikację między głównymi ośrodkami. Po wykonaniu powyższego planu 4-letniego, rozbudowa dróg winna postępować z niezmniejszającą się intensywnością.

Drogi projektowane w okresie 4-letnim umożliwią w dużej mierze wydatną akcję gospodarczą i kulturalną, co wspólnie z jednoczesną akcją melioracyjną, przeprowadzoną w pobliżu tych dróg wydatnie zwiększy aktywność gospodarczą z wielkim pożytkiem dla całego Państwa.

B. Koleje*).

Województwo poleskie obok znikomej ilości dróg bitych, posiada najrzadszą w Polsce sieć kolejową. Nieliczne drogi bite zgrupowane są jedynie w zachodniej części województwa z całkowitym pominięciem części wschodniej i południowej, gdzie liczne rzesze ludności są zmuszone do pokonywania (po litych, bagnistych i piaszczystych, a często po parę miesięcy w roku niemożliwych do przebycia drogach) odległości nieraz przekraczających 60 i 80 km, aby się dostać do stacji kolejowej. Również i stan dróg wodnych, fatalnie utrzymanych i zupełnie nieuregulowanych, a czynnych jedynie tylko na małych odcinkach, w większo-

*) Według memoriału Poleskiej Izby Rolniczej, złożonego Prezesowi Rady Ministrów 6.XI.1936 r.

ści wypadków tylko po parę miesięcy do roku — stawia Polesie poza nawiasem normalnego życia gospodarczego.

Pominięcie w 4-letnim planie inwestycyjnym postulatów Polesia w dziedzinie komunikacji kolejowej byłoby wybitnym pokrzywdzeniem. Zaznaczyć należy z naciskiem, że mimo najrzadszej sieci kolejowej w Polsce, nie wybudowano tutaj od wojny ani jednego kilometra kolei normalnotorowej, rozbierając jednocześnie szereg wąskotorówek wybudowanych w czasie wojny.

W dziedzinie komunikacji normalnotorowej konieczne jest wybudowanie jednotorowej linii kolejowej przez środek woj. poleskiego z południa na północ, tj. z Kamienia Koszyrskiego do Słonima i dalej do Nowojelni. Linia ta będzie miała ogromne znaczenie dla podniesienia gospodarczego całkowicie pozbawionych dróg komunikacyjnych terenów środkowej części woj. poleskiego. Odegra ona poważną rolę, ułatwiając komunikację między miejscowościami położonymi przy linii Brześć — Baranowicze, Brześć — Luniniec, oraz ślepą linią Kowel — Kamień Koszyrski. Wybudowanie tej linii stworzy ważną magistralę Wilno — Lwów poprzez Nowojelnię, Słonim, Kamień Koszyrski, Kowel. Rozpoczęcie budowy w. w. magistrali, a co najmniej odcinka od Kamienia Koszyrskiego do przecięcia z linią kolejową Brześć — Luniniec w ciągu najbliższych 4 lat jest niezbędną i będzie pierwszą poważniejszą inwestycją na Polesiu.

Poza tym względy gospodarcze i państwowe wymagają wybudowania 70 km linii normalnotorowej na odcinku Orańczyce — Pruzana — Wołkowysk z ewentualną odnogą z Pruzany do Białowieży.

W dziedzinie komunikacji wąskotorowej koniecznym jest:

a) wybudowanie około 25 km połączenia wąskotorowego i mostu na Stochodzie pomiędzy Kuchecką Wolą a Lubieszowem, celem połączenia ślepych linii wąskotorowych z Antonówki i Dąbrowicy do Kucheckiej Woli oraz z Janowa Poleskiego przez Lubieszów do Kamienia Koszyrskiego, co przyczyni się do gospodarczego rozwoju powiatu pińskiego i koszyrskiego oraz wydatnie zwiększy ruch osobowy i towarowy na w. w. sieci wąskotorowej, a w szczególności na linii Chinocze — Kuchecka Wola — Lubieszów — Janów Poleski.

— Dużym ułatwieniem przy budowie omawianego odcinka będzie możliwość wykorzystania ca 10 km nasypu, zachowanego na projektowanej linii z czasów wielkiej wojny, oraz samorzutnych uchwał ludności, ofiarowującej bezpłatną robociznę na roboty ziemne. W chwili obecnej cała południowo-zachodnia część powiatu pińskiego jest pozbawiona wszelkiej normalnej komunikacji, a znajdujący się na tym terenie odcinek Kuchecka Wola — Biała n. Styrem nie może być odpowiednio wykorzystany dla celów transportowych i ruchu osobowego, gdyż ruch na nim jest skierowany w niewłaściwą stronę. Obecnie dojazd z Kucheckiej Woli do Pińska, miasta powiatowego i głównego ośrodka gospodarczego wschodniej i środkowej części województwa, jest jedyną drogą wynoszącą przez Antonówkę, Sarny, Luniniec 267 km, 14 godz. 55 min., ca 14 zł (3 kl.). Dojazd do Warszawy przez Sarny — Kowel wynosi 530 km, 15 godz. 48 min. (3 kl.) zł 19.40. Po wybudowaniu i uruchomieniu wyżej omawianego odcinka odległość Kucheckiej Woli od Pińska wyniesie ca 106 km, tj. zmniejszy się o ca 161 km i będzie pochłaniał o 7 godz.

mniej. Również przejazd z Kucheckiej Woli do Warszawy skróci się o 110 km.

Powyższe obliczenia najwymowniej tłumaczą małą frekwencję osobową na odcinku Kucheka Wola—Chinocze, gdyż ludność woli za 5 zł (10 zł w obie strony) jechać 10—15 godzin 60—80 km furmanką do swego miasta powiatowego Pińska, aniżeli jechać koleją (drogą okrężną) za 14 zł przy zużyciu na przejazd 15 godzin. Również towary i drzewo będą mogły korzystać z istniejącej dotychczas komunikacji kolejowej dopiero po wybudowaniu brakującego odcinka, gdyż skrócenie transportu do Warszawy o 110 km, a do Pińska o 161 km wpłynie decydująco na kalkulację przewozu. Tak np. zmieni się wydatnie kalkulacja transportu drewna opałowego, szczapowego, które w omawianej okolicy kalkuluje się po 1—2 zł za 1 m³ na pniu, i którego transport obecnie się nie opłaca, zaś drewno gałęziowe gnieje w lesie bez nabywców. Omawiany rejon posiada duże możliwości rozwoju w związku z wszczętą obecnie melioracją rzeczki Wiesiołuchy i będzie mógł zwiększyć swoje zdolności produkcyjne jedynie w wypadku umożliwienia tamtejszej ludności normalnego dojazdu do rynków zbytu. Już obecnie w omawianym rejonie powstały liczne stawy rybne o rocznej produkcji przeszło ca 700.000 kg karpia (w transporcie z wodą 1400 ton), które nie mogą korzystać z istniejącej linii wąskotorowej z powodów wyżej wyluszczonych, a posilkują się częściowo komunikacją kołową, a częściowo wodną.

Połączenie, o którym mowa, jest niezbędne również dla rozwoju gospodarczego m. Pińska, stolicy kulturalnej i gospodarczej znacznej części woj. Polesia. Tak samo rozwój (historycznego i przez naturę predystynowanego na ośrodek handlowy) miasteczka Lubieszów jest ściśle uzależniony od budowy omawianego odcinka; będzie on miał również znaczenie turystyczne jako dojazd z Pińska do uzdrowiska Huta Stepańska i do Domu Akademika n. Styrem oraz z Polesia Wołyńskiego i Wołynia do Lubieszowa.

Najwymowniejszym świadectwem słuszności powyższych postulatów są liczne uchwały instytucji, organizacji i zjazdów specjalnych w sprawie potrzeby budowy omawianego odcinka. Jeszcze około 1923 r. na posiedzeniu Rady Kolejowej w Wilnie uchwalono budowę w. w. 23 km odcinka, mimo to ani Dyrekcja Wileńska, ani Radomska prac przygotowawczych dotychczas nie zaczęły.

b) W ścisłej łączności z postulatem, omawianym w poprzednim punkcie, jest *przebudowa linii wąskotorowej* Kamień Koszyrski—Janów Poleski z 600 mm na 750 mm (szerokość linii Antonówka—Kucheka Wola), w celu dostosowania jej do wzmożonego ruchu i potrzeb ludności oraz uniknięcia konieczności przeładunków przy uruchomieniu uprzednio omawianego połączenia, któreby niwelowały poważną część korzyści z tego połączenia osiągalnych.

Reasumując powyższe, ustalono konieczność:

- 1) wybudowania i uruchomienia w ciągu najbliższych dwu lat 23 km odcinka wąskotorowego pomiędzy Kucheką Wolą a Lubieszowem;
- 2) przebudowanie w ciągu najbliższych dwu lat wąskotorówki Janów Poleski — Kamień Koszyrski z 600 mm na 750 mm na odcinku 105 km;

3) przystąpienie niezwłocznie do budowy linii normalnotorowej Kamień Koszyrski—Slonim—Nowojelnia na odcinkach:

- a) Kamień Koszyrski — Drohiczyn — Bereza Kartuska (110 km à 300.000 zł),
 - b) Iwacewicz — Slonim — Nowojelnia (55 km à 300.000 zł);
- 4) budowę linii normalnotorowej Orańczyce — Prużana — Wołko wysk (70 km à 250.000 zł).

C. Drogi wodne.

W kraju tak obfitującym w rzeki, kanały, strumienie jak Polesie, szlak wodny posiada specjalne znaczenie. Przy tym droga wodna jest tanim środkiem transportowym, a w wielu miejscach Polesia, bodaj że jedynym wyjściem na świat.

Pozostałe po zaborcy, a jedynie częściowo uchronione od zniszczenia wojennego drogi komunikacji wodnej nie są dostosowane do dzisiejszych potrzeb i kierunków wymiany towarowej. Komunikacja bowiem wodna przed wojną odgrywała w gospodarczym życiu Polesia doniosłą rolę — dzięki względnie odpowiedniemu utrzymaniu sieci dróg wodnych, oraz dzięki bezpośredniemu połączeniu z Kijowem, jako rynkiem zbytu i zaopatrzenia Polesia. Dzisiaj komunikacja wodna odgrywa znikomą rolę, głównie z powodu niedostatecznej konserwacji i nie przystosowaniu dróg tych do zmienionych rynków zbytu. Dzisiejsze życie gospodarcze Polesia domaga się uruchomienia dróg wodnych oraz przebudowy ich, celem ściślejszego niż obecnie związania sieci rzecznej Polesia z rzekami Centralnej Polski i skierowania transportów na zachód do morza Bałtyckiego.

Toteż memoriał uważa tę sprawę za bardzo doniosłą dla życia gospodarczego i politycznego nie tylko Polesia, ale i całej Polski i w swym programie inwestycyjnym wskazuje na konieczność rozbudowy tego ośrodka sieci komunikacyjnej kosztem 14.400.000 zł.

Program ten uwzględnia przede wszystkim zagadnienie przebudowy zasadniczych dróg wodnych, mających największy udział w. rozwoju dotychczasowym sieci dróg wodnych Ziemi Wschodnich.

Na pierwszy plan wysuwa się konieczność całkowitej przebudowy systemu kanału Królewskiego na drogę wodną, śluzowaną, z tym że narazie dostępna dla statków o nośności 120 ton, a w latach przyszłych o nośności 500 ton.

W dalszym ciągu memoriał przewiduje regulację rzek: Bugu, Strumienia oraz Prypeci od Pińska do granicy Państwa. Rzeki powyższe bowiem łącznie z kanałem Królewskim tworzą obecnie już pierwszorzędą arterię wewnętrzno-krajową, a z czasem mogą uzyskać znaczenie arterii transportowej.

Nic też dziwnego, że na przebudowę drogi wodnej Prypeć—Wisła na obszarze Polesia memoriał przewiduje aż 9.600.000 zł, czyli 69% ogólnej kwoty, przeznaczonej na rozbudowę dróg wodnych.

Z dalszych prac bardzo ważną, posiadającą wielkie znaczenie dla gospodarczego życia Polesia, jest rozbudowa drogi wodnej Pińsk—Łuck.

Droga ta łączy bowiem zamożne woj. wołyńskie z ubogim Polesiem. Część zaś jej Pińsk—Stare Konie wejdzie w skład projektowanego kanału Kamiennego, łączącego klesowskie kamieniołomy z Pińskiem przez Horyń, Prypeć, Prostyr.

Kanał Kamienny Pińsk—Dawidgródek—Janowa Dolna będzie ważną drogą dojazdową dla wywozu bazaltu janowskiego.

Droga wodna Prypeć — Niemen system kanału Ogińskiego w myśl memoriału wymaga kontynuowania podjętej już obecnie przebudowy drewnianych obiektów na żelbetowe oraz pogłębienie kanału na razie o 1 m 20 cm.

Jednakże dla należytego wykorzystania kanału Ogińskiego konieczna jest regulacja rzeki Jasioldy od ujścia kanału do Horodyszczka, co memoriał również uwzględnia.

Memoriał podkreśla potrzebę budowy portu i zimowiska w Pińsku, jako warunku stanowiącego o racjonalnym rozwoju przemysłu żeglownego na rzekach poleskich.

Podjęcie robót wodnych w zakresie proponowanym, możliwości ich ekonomicznego wykonania, wreszcie zwiększone potrzeby konserwacji dróg wodnych w przyszłości uzasadniają konieczność uzupełnienia taboru do robót na drogach wodnych, na co memoriał przewiduje kwotę 1.200.000 zł.

Uwzględnienie powyższych postulatów przedstawionych przez Okręg Poleski T. R. Z. W. w memoriale do władz naczelnych nie tylko przyczyni się do wzmocnienia tempa życia gospodarczego Polesia, związania go tanimi szlakami z resztą Państwa, lecz również da nowe źródła dochodu i zarobku dla ludności z innych dzielnic przez rozwój żeglugi i galęzi przemysłu z nią związanych.

Rozbudowa poleskiej sieci dróg wodnych to nie tylko kwestia bytu Polesia, lecz również kwestia posiadająca bardzo doniosłe znaczenie dla całej Polski i jej rozwoju.

II. MELIORACJE

Znaczenie melioracji dla rolnictwa oraz dla całokształtu życia gospodarczego na Polesiu jest wszystkim tak dobrze znane, że nie zachodzi potrzeba ponownego rozważania tego zagadnienia. Obecne prace melioracyjne są wykonywane przez Urząd Wojewódzki Poleski. Prace wykonywane na tym odcinku przez samorząd praktycznie nie wchodzi w rachubę ze względu na brak aparatu wykonawczego i środków finansowych.

Przed wszystkim wykonywane są roboty melioracyjne w związku z przebudową ustroju rolnego, głównie scaleniem. Około 90% robót scaleniowych wymaga przeprowadzenia studiów melioracyjnych, zaś co najmniej około 65% gruntów scaleniowych wymaga zabiegów melioracyjnych w postaci wykonania osuszenia i dalszego zagospodarowania rolniczego.

Studiów i projektów wykonuje się rocznie około 1.500 km, robót na gruncie jednak jedynie około 150 km, tj. od 10% do 13%.

Ta dysproporcja wynika przede wszystkim ze zbyt szczupłego przy-

działu środków na ten cel, a poza tym ze specyficznych topograficznych i hydrograficznych warunków Polesia, wymagających przestudiowania i zaprojektowania większego kompleksu terenowego dla rozwiązania lokalnego zagadnienia.

Przeciętna wartość roczna wykonywanych robót melioracyjnych z tego działu F. O. R. R. wynosi około 405.000 zł, z czego 241.000 zł (59%) gotówką, 184.000 zł (41%) szarwarkiem. Ponieważ zwiększenie zakresu pracy wymaga jednoczesnego zwiększenia personelu niższego, który należy odpowiednio przygotować w pierwszym roku planu inwestycyjnego, zwiększenie mogłoby wynieść tylko 50% dotychczasowych kwot, tj. do 350.000 zł, a w 1938 r. do 540.000 zł, w 1939 r. do 720.000 zł i w 1940 r. do sumy 900.000 zł.

Ewentualne dalsze zwiększenie prac z F. O. R. R., w zasadzie niezbędne, mogłoby nastąpić tylko w wypadku opłacania robocizny, co wymagałoby specjalnych zarządzeń Ministerstwa Rolnictwa i R. R.

Wyjątkowe warunki topograficzne i hydrograficzne Polesia, kwalifikują cały szereg prac melioracyjnych, wykonywanych w związku ze scaleniem do rzędu robót, którym nie mogą sprostać zainteresowani (szarwark) i F. O. R. R.

Ten dział finansuje się z tzw. P. F. M., na zasadzie ustawy o popieraniu publicznych przedsiębiorstw melioracyjnych. O ile z F. O. R. R. Polesie nie było upośledzone w stosunku do innych województw, o tyle z P. F. M. upośledzenie występuje wyraźnie, gdyż przydzielane na ten cel środki wyniosły zaledwie 60.000 zł w r. 1933, 150.000 zł w r. 1934, 100.000 zł w r. 1935 i dopiero w r. 1936 — 315.000 zł.

Wykonywano przeciętnie rocznie od 1933 r. z powyższego kredytu około 25 km regulacji rzeczek i kanałów. Ze względu na łatwiejszą organizację tych prac mogłoby nastąpić szybciej znaczniejsze ich zwiększenie przez zwiększenie kredytów z 315.000 zł w r. 1937 do 700.000 zł, w roku 1938 do 1.400.000 zł, w r. 1939 do 2.800.000 zł, w r. 1940 do 5.600.000 zł.

Zwiększenie to uzależnione jest jednak od zmiany ustawy o popieraniu publicznych przedsiębiorstw melioracyjnych, w sensie podniesienia udziału skarbu Państwu z obecnych 40% do 70%, uzasadnionego nie tylko niskim stanem kultury i małą gęstością zaludnienia najbardziej potrzebujących melioracji okolic, ale i warunkami technicznymi (znacznie większe wykopy z powodu braku spadków).

Równolegle do zwiększenia kwot na publiczne przedsiębiorstwa melioracyjne należy zwiększyć dotacje na studia tego typu robót, wykonywanych sposobem przedsiębiorczym z obecnych 20.000 zł do 120.000 zł w r. 1937 i 180.000 zł w r. 1938 i w latach następnych.

Również muszą być przyznane kwoty na konserwację istniejących urządzeń melioracyjnych w wysokości 30.000 zł w r. 1937, 45.000 zł w r. 1938, 60.000 zł w r. 1939 i 75.000 zł w r. 1940.

Uwzględniając, że Polesie wymaga wykonania co najmniej około 12.000 km regulacji rzeczek i kanałów dla celów melioracyjnych (poza wielkimi rzekami i drogami wodnymi sztucznymi), koszt przeciętny 1 km wynosi (obecnie) 8.000 zł, wykonanie całości zamierzeń przy kredytach przewidzianych dla roku 1937 wyniesie 80 lat, z tych względów tylko dążenie do uzyskania większych kredytów jest całkowicie uzasadnione.

Niezależnie od powyższego niezbędne jest przeznaczenie odpowied-

nich sum na pomoc w zagospodarowaniu zmeliorowanych terenów w wysokości ca 200 zł na 1 ha, licząc, że akcją zagospodarowywania należałoby corocznie obejmować minimum 2.500 ha, wyniosłoby to w pierwszych latach ca 500.000 zł rocznie. Poza tym pożądane byłoby inwestowanie corocznie 1—2.000.000 złotych na roboty typu intensywnego urządzenia nieużytków, jak w Staniewiczach dla zdobywania terenów pod osadnictwo.

Jednocześnie niezbędne jest zwiększenie kredytów na powiększenie stałego personelu instruktorskiego, nieodzownego do prac technicznych i akcji zagospodarowania osuszonych terenów oraz na doświadczalnictwo łąkarskie — 120.000 zł rocznie, a na 4-letnie — 480.000 zł.

III. USPRAWNIENIE ZBYTU I PRZETWÓRSTWO ARTYKUŁÓW ROLNICZYCH

Jedną z największych bolączek Polesia, województwa wybitnie rolniczego, jest niemal całkowity brak urządzeń służących do usprawnienia zbytu płodów rolnych. Odległość od rynków konsumpcyjnych i ośrodków przetwórczych, przy fatalnych warunkach komunikacyjnych obciąża produkty poleskie niezmiernie wysokimi kosztami pośrednictwa i transportu.

Na inwestycje związane z obrotem i przetwórstwem artykułów wytworzości zwierzęcej, jak: *targowiska, rzeźnie, przetwórnice mięsne, zakłady utylizacyjne, chłodnie ogólnego użytku, bazy i punkty sprzedaży ryb* memorial przewiduje 2.520.000 zł, zaś na zakłady mleczarskie 480.000 zł. W szczególności memorial podkreśla: potrzebę budowy rzeźni i przetwórnicy mięsnej i chłodni ogólnego użytku w Brześciu i w Pińsku oraz budowy względnie rozbudowy rzeźni w Kobryniu, Zabinie, Drohiczynie, Łunińcu, Lubieszowie i innych ważniejszych ośrodkach. Prymitywne, niedostosowane do wymogów ustawodawstwa, targowice poleskie wymagają odpowiednich nakładów. W szczególności targowice w Brześciu, Pińsku i Kobryniu, które winny być ośrodkami obrotów zwierzętami rzeźnymi, winny być w jak najkrótszym czasie odpowiednio urządzone i zainwestowane, gdyż dzisiejszy ich stan (w szczególności Brześć i Pińsk) uniemożliwia jakiegokolwiek usprawnienie obrotów żywcem, które na Polesiu odgrywają zasadniczą rolę.

Na inwestycje związane z obrotem i przetwórstwem artykułów produkcji roślinnej jak przetwórnice i przechowalnie owoców, warzyw, grzybów i jagód oraz na *zielarstwo* memorial przewiduje 100.000 zł na 4-letnie.

IV. LNIARSTWO I PRZEMYSŁ LUDOWY

Na inwestycje związane z uruchomieniem zakładów rolniczo-przemysłowych do przeróbki lnu oraz na uruchomienie drobnych warsztatów *przemysłu ludowego* (wyroby lniane, drzewne, koszykarstwo, ceramika itp.), jak również na zaopatrzenie ludności rolniczej w narzędzia i urzą-

dzenia do przeróbki lnu i wełny (suszarnie, maszyny, warsztaty tkackie, czochry itp.) memorial przewiduje 1.600.000 zł na 4-letnie, w czym na akcję instruktorsko-szkoleniową w dziedzinie uprawy i przeróbki włókna lnianego i innych działów przemysłu ludowego 400.000 zł na 4-letnie.

V. RZEMIOSŁO

Rzemiosło na Polesiu w porównaniu do innych województw jest w powiaskach tak co do jakości, jak co do ilości rzemieślników i ich warsztatów.

Liczba zatrudnionych w rzemiośle wynosi około 38.400 osób i 12.800 warsztatów, tj. jeden warsztat i 3 pracowników przypada na 88 mieszkańców.

Ten niski procent ludności, trudniącej się rzemiosłem należy tłumaczyć: 1) małą konsumpcją wewnętrzną, zwłaszcza przez ludność wiejską, z uwagi na jej prymitywny sposób bytowania, wywołany ubóstwem wsi; 2) nieumiejętnym rozprowadzeniem wyrobów wewnątrz województwa; 3) b. niskim poziomem miejscowego rzemiosła; 4) prymitywnością warsztatów; 5) brakiem sieci komórek organizacyjnych handlowo-gospodarczych, przy posiadaniu których możnaby zbiorowo pokrywać zapotrzebowanie surowca i zbywać wyroby drobnych rzemieślników, niezdolnych do wykonania tych zadań samoistnie.

Należy liczyć się, że z ogólną poprawą bytu ludności wiejskiej na Polesiu, która musi nastąpić — przyjdzie większe zapotrzebowanie na produkty rzemieślnicze. Stąd wynika konieczność zwiększenia ilości rzemieślników, podniesienia jakości ich produkcji oraz stworzenie tych gałęzi rzemiosła, których daje się obecnie odczuć brak.

Dla usprawnienia i podciągnięcia wyżej rzemiosła poleskiego wymaga się nakładu kapitału, którego Polesie nie posiada, wobec czego należy przyjąć z pomocą z zewnątrz, któraby w myśl memoriału w ogólnej kwocie 5.150.000 zł została przeznaczona na następujące cele: a) 3.700.000 zł na inwestycje bezpośrednio gospodarcze, jak: kredyt na zmechanizowanie warsztatów, inwestycje poszczególnych drobnych warsztatów, kredyt obrotowy dla poszczególnych drobnych warsztatów, kredyty dla Spółdzielni i dla przemysłu skór nego;

b) 1.900.000 zł na inwestycje pośrednio gospodarcze i kulturalne, a więc: budowa i urządzenie 7 niższych szkół rzemieślniczych, kursy specjalne fachowe i spółdzielcze, urządzenie poradni zawodowej, urządzenie wzorowni wyrobów, koszty wystaw i targów, kursów koszykarskich, powroźnictwa itp. oraz

c) 260.000 zł na cele specjalne — budowa własnego pawilonu wystawowego w Pińsku, akcja przesiedleńcza fachowców-rzemieślników z Zachodu na Polesie, urządzenie bazarów.

Suma ta przyczynić się może do wkroczenia rzemiosła poleskiego na normalne drogi rozwoju, bez niej zaś ustanie rozwój tej tak istotnej, a na Polesiu jeszcze na długie lata najważniejszej gałęzi przemysłu.

Zanim stan gospodarczy Polesia się podniesie i kraj ten stanie się odbiorcą produkcji przemysłowej, jedynym źródłem pokrycia jego potrzeb może być rzemiosło. Racjonalnie postawione rzemiosło powinno się stop-

niowo uprzemysławiać. W tej chwili droga tej naturalnej ewolucji jest zamknięta i bez pomocy z zewnątrz o postępie nie ma mowy. W tych warunkach udzielenie rzemiosłu poleskiemu wydatnej pomocy finansowej jest koniecznością.

VI. INWESTYCJE SAMORZĄDOWE

W dziale inwestycji samorządowych ujęto nieomal wyłącznie inwestycje o charakterze ściśle wiejskim. Konieczność rozbudowy wybitnie zaniedbanych przez zaborcę miast poleskich i umożliwienia im spełnienia właściwej roli w życiu gospodarczym Polesia wymaga, poza inwestycjami omówionymi w dziale III i VII, szeregu inwestycji, a w szczególności budowy wzgl. rozbudowy zakładów użyteczności publicznej oraz uporządkowania nawierzchni ulic, czego ubogie miasta poleskie nie są w stanie dokonać bez pomocy z zewnątrz. W obecnym swym stanie i nieomal nagminnym braku najnieodzowniejszych w kulturalnych warunkach urządzeń miasta poleskie nie są przygotowane do wchłonięcia wysoce pożądanej emigracji elementu polskiego z zachodu i nie są zdolne odgrywać roli ośrodków kultury, jaką winny spełniać.

Memoriał przewiduje:

Na sporządzanie pomiarów i planów zabudowy miast 300.000 zł. Na roboty uliczne i ziemne 2.000.000 zł. Na budowę szpitali, łaźni, urządzeń sanitarnych i zakładów opiekuńczych 1.500.000 zł. Na elektryfikację 600.000 zł. Na wodociągi i kanalizację 2.100.000 zł. Na budownictwo samorządowe i społeczne 1.800.000 zł.

VII. SZKOLNICTWO

Rozbudowa szkolnictwa.

Asymilacja kulturalna Polesia jest koniecznością państwową. Ażeby zaś kulturalno-asymilacyjna praca mogła być skuteczna, musi szkolnictwo wszystkich typów mieć odpowiednie warunki tej pracy.

Szkolnictwo powszechne.

W r. b. jest na Polesiu 236.000 dzieci w wieku szkolnym, z czego tylko 183.000 znalazło się w szkole; reszta (53.000), tj. 28%, czyli prawie co czwarte dziecko, pozostaje poza kulturalnym oddziaływaniem szkoły.

Spośród 183.000 dzieci objętych szkołą powszechną, około 50% uczy się w warunkach uniemożliwiających właściwy poziom pracy, a więc i osiągnięcie właściwych jej wyników.

Powodem tego stanu rzeczy to:

- 1) brak odpowiedniej ilości nauczycieli, których zamiast 4.235 jest 2.350;
- 2) ilościowy i jakościowy brak izb lekcyjnych.
- 3) brak izb mieszkalnych nauczycielskich.

Program ilościowego stanu nauczycieli zaczyna przybierać realne kształty; w roku 1936/37 przybyło na Polesiu około 300 sił nauczycielskich, na rok 1937/38 i lata następne spodziewany jest przyrost po 400 sił nauczycielskich.

Gorzej jest z izbami szkolnymi.

Polesie posiada obecnie 1.200 izb własnych, a przeszło 800 wynajętych, z których 95% nie odpowiada skromnym nawet wymagom (małe, niskie, ciemne izby w chatach poleskich), a przeszło 200 izb — to izby poniżej wszelkich wymagań, w których tracą zdrowie dzieci i nauczyciele.

Izba mieszkalna dla nauczyciela, odpowiadająca prymitywnym bodaj wymagom kulturalnego życia, jest na wsi poleskiej nie do zdobycia, dlatego paląca jest także sprawa równoczesnego budowania z izbami szkolnymi także izb mieszkalnych dla nauczycieli — zwłaszcza wiejskich.

Sprawa ta jest aktualna i z tego powodu, że budowa mieszkań nauczycielskich zwolniłaby gminy od obowiązku opłacania nauczycielstwu dodatków mieszkaniowych (obecnie około 35.000 zł rocznie).

Plan rozbudowy szkolnictwa powszechnego na Polesiu obejmuje dwa 4-lecia.

W pierwszym 4-leciu planuje się rozbudowę:

- 1) w miejscowościach o najniższych warunkach lokalnych i największym obciążeniu nauczycieli,
- 2) w pasie przygranicznym polsko-sowieckim,
- 3) w pasie południowym Polesia.

Planem tym objęto budowę 440 izb lekcyjnych i 800 izb mieszkalnych dla nauczycieli — razem (na wsi) izb 1.240.

Ponieważ koszt budowy 1 izby (budowa drewniana) wynosi od 2.500 do 3.000 zł, przeto koszt budowy 1.240 izb wyniósłby około 3.700.000 złotych.

Same gminy, nawet przy wydatnej pomocy T=wa Pop. Bud. Publ. Szkół Powsz. — temu ciężarowi nie podążają.

Pomoc ze strony T=wa P. B. P. S. P. nie może przekroczyć sumy 700.000 zł w ciągu 4 lat (175.000 zł rocznie), z czego tylko 25% bez zwrotnych zasiłków, a 75% pożyczek.

Ubogie i zadłużone gminy Polesia, które w ciągu ostatniego 3-lecia zdołały wybudować 350 izb lekcyjnych i 400 mieszkalnych nauczycielskich — razem 750 izb — nie będą w stanie przeznaczyć więcej niż przeciętnie 4.500 zł rocznie na gminę (na powiat przeciętnie około 50.000 zł rocznie).

Zatem samorządy terytorialne musiałby się zdobyć rocznie na sumę około 400.000 zł w ciągu 4 lat na sumę 1.600.000 zł.

Pomoc z zewnątrz na budowę szkół powszechnych na wsi musiałaby więc wynosić co najmniej 350.000 zł rocznie, tj. 1.400.000 zł w ciągu 4 lat.

Poza tym na budowę szkół powszechnych w miastach i w większych ośrodkach wiejskich niezbędne są dotacje i kredyty z F. P. w wysokości co najmniej 1.600.000 zł w ciągu 4 lat. Razem na szkolnictwo powszechne 3.000.000 zł na 4-lecie.

Szkolnictwo zawodowe.

W r. szk. 1936/37 na terenie województwa poleskiego istnieją następujące szkoły typu zasadniczego:

1 szkoła techniczna o 3 wydziałach, o ilości uczn.	447
1 gimnazjum mechaniczne rozwojowe	95
2 gimnazja kupieckie	179
3 szkoły handlowe	286
5 szkół rzemieśl. przemysłow. męskich	577
4 szkoły zawodowe żeńskie	388
1 szkoła przyspos. kupieck. T.R.Z.W.	38
2 szkoły przyspos. w gosp. rodzinnym	41
3 szkoły rolnicze męskie	97
2 szkoły rolnicze żeńskie	67

Razem 24 szkoły zawodowe o ilości uczniów 2215

Ze szkół tych są jedynie 4 szkoły rolnicze państwowe, reszta—to szkoły społeczne (prywatne). Stan ten, zupełnie nienormalny, daje w konsekwencji niezaspokojenie prymitywnych potrzeb szkół, gdyż właściciele nie posiadają dostatecznych środków na zaopatrzenie ich w odpowiednie lokale i urządzenia. Dla utrzymania ich i pokrycia potrzeb bieżących na prowadzenie ich Towarzystwa i Organizacje otrzymują ze Skarbu Państwa zasiłki z dodatku do podatku przemysłowego, jednak w wysokości niewystarczającej. Państwowe szkoły rolnicze, szczególnie w Plancie i Kolpinie posiadają budynki zagrzybione, wymagające generalnego remontu i przebudowy.

W celu osiągnięcia niezbędnej poprawy konieczna jest większa pomoc na inwestycje ze strony Skarbu Państwa dla szkół państwowych oraz dla szkół społecznych, korzystających z nieruchomości państwowych, gdyż budowę i urządzenia może prowadzić Państwo. W innych wypadkach winny być uruchomione kredyty z funduszu pracy, bez której to pomocy Towarzystwa nie mogą żądanej budowy przeprowadzić. W szczególności potrzebne jest:

1. Budowa gmachu dla Państwowego Gimnazjum Kupieckiego w Pińsku, o kubaturze 10780 m³ — kosztem około 635.000 zł. Gimnazjum takie (rozwojowe) prowadzi T. R. Z. W. bez odpowiedniego lokalu w Pińsku.

2. Budowa warsztatów Gimnazjum Mechanicznego Poleskiego Tow. Ośw. Zawod. w Brześciu n. B. o kubaturze 6.800 m³ — kosztem około 200.000 zł.

Gimnazjum to mieści się na gruncie państwowym i budynki wybudowane wg umowy stają się własnością Skarbu Państwa. Dotychczasowe pomieszczenie jest niewystarczające. Środki własne mogą być uruchomione w sumie 20.000 zł.

3. Dokończenie budowy gmachu na liceum zawodowe (melioracyjno-drogowe i eksploatacyjno-kolejowe) Poleskiego Tow. Ośw. Zaw. w Brześciu n. B., kosztem 292.000 zł.

Gmach został rozpoczęty i jedno skrzydło wykończono i oddane już do użytku dotychczasowej Średniej Szkole Technicznej. Wkład zrobiony wynosił 220.000 zł. Środki własne na wykończeniu 60.000 zł.

4. Dokończenie nadbudowy budynku Państwowej Szkoły Rolniczej Żeńskiej w Plancie (pow. kobryński) kosztem 80.000 zł.

Nadbudowa rozpoczęta i trwa. Własne środki wynoszą 25.000 zł.

5. Budowa internatu dla Państwowej Szkoły Rolniczej w Kolpinie (pow. brzeski) i przebudowa gmachu szkolnego, koszt 60.000 zł.

Dotychczasowe budynki są zagrzybione i niewystarczające.

6. Budowa budynków gospodarczych w Państwowej Szkole Rolniczej w Dubicy (pow. brzeski) kosztem 4.000 zł.

7. Przebudowa budynku szkolnego w Państwowej Szkole Rolniczej w Torokaniu (pow. kobryński) oraz odwodnienie terenu budynku i budowa budynków gospodarczych kosztem około 40.000 zł.

8. Przebudowa budynku szkolnego i budowa pomieszczeń gospodarczych w Szkole Rolniczej Fundacji im. Wydziedzanki w Duboi (pow. piński) kosztem 20.000 zł.

9. Budowa gmachu Gimnazjum Kupieckiego Pol. Tow. Ośw. Zaw. w Brześciu n. B. kosztem około 400.000 zł.

Dotychczasowe gimnazjum mieści się w wynajętym, normalnym domu mieszkalnym, zupełnie nieodpowiednim na szkołę. W Brześciu nie ma odpowiednich budynków na szkoły. Środki własne 20.000 zł.

10. Dokończenie budowy warsztatów w Szkole Rzemieślniczo-Przemysłowej Towarzystwa Przyjaciół Oświaty Zawodowej w Lunińcu kosztem około 30.000 zł.

Budowa rozpoczęta — brak środków na wykończenie.

11. Budowa Gimnazjum Krawieckiego P. M. S. w Brześciu n. B. kosztem około 200.000 zł.

Dotychczasowa Szkoła Zawodowa Żeńska P. M. S. wymaga przekształcenia i nie posiada właściwego lokalu. P. M. S. posiada plac własny pod budowę. Środki własne 12.000 zł.

12. Poza tym konieczna jest kwota ca 476.000 zł. na budowę i urządzenie (w 4-leciu) co najmniej 3 szkół rzemieślniczych (niższych).

Reasumując powyższe najważniejsze potrzeby inwestycyjne na najbliższe 4 lata, wynika:

Ogólny koszt inwestycji: 2.337.000 zł.

Środki własne: 137.000 zł.

Niezbędny zasiłek w 4-leciu: 2.200.000 zł.

Potrzeby budowlane szkolnictwa średniego ogólnokształcącego na Polesiu.

1. Budowa gmachu dla gimnazjów państwowych w Brześciu n. B.

Gimnazjum państwowe w Brześciu n. B. nie posiada własnego budynku i mieści się w budynku miejskim, za co opłaca Skarb Państwa w sumie 32.000 zł komornego.

Budynek obecny jest za mały i nie przystosowany do potrzeb większego na Polesiu gimnazjum, tak że nawet zaszła konieczność doniesienia u osoby prywatnej lokalu na pracowników robót ręcznych, za co płaci się 3.000 zł. komornego.

W czasie uruchomienia liceów ogólnokształcących obecne pomieszczenia będą niewystarczające.

Zachodzi konieczność budowy własnego gmachu obliczonego na pomieszczenie 2 gimnazjów, 3 ciągowego męskiego i 1 ciągowego żeńskiego wraz z liceami ogólnokształcącymi, których uruchomienie nastąpi w roku 1937/38.

Plac pod budowę gimnazjum jest.

Koszty budowy: gimnazjum męskie ogólnie 472.500 zł
gimnazjum żeńskie ogólnie 328.750 zł
801.250 zł

2. Budowa gmachów dla liceów pedagogicznych w Brześciu n. Bugiem i w Pińsku.

W roku szkolnym 1937/38 mają być uruchomione licea pedagogiczne w Brześciu n. B. i Pińsku. Lokali dla tych zakładów w budynkach państwowych nie ma, a wynajęcie prywatnych natrafiłoby na trudności, związane z brakiem odpowiednich budynków. Istniejące budynki prywatne są na powyższy cel zbyt szczupłe i nieodpowiednie.

Koszt budynku licealnego w Brześciu n. B. wyniesie ca 425.000 zł, zaś w Pińsku min. 1.200.000 zł (łącznie z pomieszczeniem na gimnazja) — razem 1.625.000 zł.

3. Budowa gmachu dla gimnazjum państwowego w Łunińcu.

Gimnazjum państwowe w Łunińcu mieści się obecnie w trzech budynkach kolejowych, nieprzystosowanych zupełnie do potrzeb zakładu i oddalonych dość znacznie od siebie. Jeden z budynków jest nawet oddzielony od gmachu głównego przejazdem kolejowym.

Zachodzi nagle konieczność bądź budowy gmachu państwowego, bądź też ułatwienie zarządowi miejskiemu znalezienia funduszy na budowę gmachu kosztem samorządu, na co w zasadzie Zarząd Miejski wyraża zgodę, nie mając jednak na to funduszy.

Plac pod budowę gimnazjum jest.

Koszt budowy gmachu obliczany jest na 450.000 zł.

4. Rozbudowa gmachu gimnazjum państwowego w Prużanie.

Gimnazjum państwowe w Prużanie mieści się w budynku miejskim, zbyt małym i nieodpowiednim na użytkowany cel. Sytuacja pogorszy się jeszcze w 1937/38 r., kiedy zostanie uruchomione liceum ogólnokształcące.

Ponieważ w Prużanie znajduje się budynek państwowy po b. seminarium nauczycielskim, użytkowany chwilowo przez szkołę powszechną, budynek ten po odpowiedniej rozbudowie możnaby rozbudować do pomieszczenia gimnazjum.

Koszt rozbudowy w przybliżeniu można ustalić na 150.000 zł.

5. Budowa gmachu dla Kuratorium Okręgu Szkolnego Brzeskiego.

Kuratorium mieści się obecnie w budynku prywatnym. Wybudowanie własnego gmachu umożliwiłoby odpowiednie rozlokowanie urzędu, gdyż obecnie Centralna Biblioteka Pedagogiczna jest ulokowana w suterynach, co nie jest korzystnym oraz dałoby oszczędność na komornym, które (wraz z lokalem Inspektoratu Szkolnego) wynosi obecnie 28.000 zł rocznie.

Koszt budowy odpowiedniego gmachu oblicza się na 630.000 zł.

Wnioski końcowe.

Niezbędna pomoc ze strony Skarbu Państwa na zrealizowanie planu rozbudowy szkolnictwa na Polesiu przedstawia się następująco: — dla szkolnictwa:

1. powszechnego na wsi i w miastach na 4-lecie:	3.000.000 zł, rocznie	750.000 zł,
2. zawodowego na 4-lecie:	2.200.000 zł, rocznie	550.000 zł,
3. średniego na 4-lecie:	2.876.000 zł, rocznie	719.000 zł,
4. gmach Kuratorium ¹⁾ na 4-lecie:	630.000 zł, rocznie	315.000 zł.
Razem na 4-lecie: 8.706.000 zł, rocznie 2.334.000 zł.		

VIII. POTRZEBY SPECJALNE

Poza uprzednio omówionymi inwestycjami niezbędne są następujące kredyty i dotacje:

a) Stała dotacja na akcje gospodarczego podniesienia rolnictwa przez działalność instruktorsko-szkoleniową, prowadzoną przez Poleską Izbę Rolniczą, rocznie 150.000 zł — razem na 4-lecie 600.000 zł.

Niedocnienie tej akcji nie pozwoliłoby odpowiednio wyzyskać szeregu wysiłków gospodarczych i nakładów finansowych Państwa, jak np.: na scalenie, meliorację, uruchomienie warsztatów przetwórczych.

Przy pracach tych można będzie zatrudnić znaczną liczbę bezrobotnych pracowników umysłowych fachowców w tych dziedzinach.

b) Dotacje na podjęcie przez samorząd gospodarczy prac badawczych nad strukturą i stanem gospodarczym województwa poleskiego, które posiadają specyficzne warunki gospodarcze, nie posiada tego rodzaju opracowań, co w konsekwencji niezmiennie utrudnia pracę nad podniesieniem gospodarczym Polesia.

Niezbędna jest tu stała dotacja dla samorządu gospodarczego z funduszu zatrudnienia bezrobotnych pracowników umysłowych, w wysokości rocznej przynajmniej: 60.000 zł — razem na 4-lecie 240.000 zł.

c) Na akcję dożywiania jednej siódmej ilości ogółu właścicieli karłowatych gospodarstw roczna dotacja ok. 300.000 zł — w 4-leciu około 1.200.000 zł.

Z sum tych zakupywane produkty żywnościowe nie byłyby udzielane w formie darowizny, lecz na odrodek. To pozwoliłoby na przeprowadzenie szeregu drobnych, lecz ważnych inwestycji lokalnych. Byłoby to kontynuowanie zeszłorocznej akcji pomocy dotkniętym klęską powodzi na Polesiu, które co roku w tej samej czy innej formie powtarza się.

Kontynuowanie tej akcji jest nieodzowne do czasu gospodarczego uaktywnienia Polesia, zarówno z przyczyn humanitarnych, jak i z politycznych.

d) Dotacje na restaurację kościołów w Mistyczach (pow. brzeski), w Horodyszczu (pow. piński), w Lubieszowie i O.O. Jezuitów w Pińsku

¹⁾ Budowa gmachu Kuratorium planuje się w latach 1939 i 1940.

będących zabytkami polskiej kultury i budownictwa na Polesiu 200.000 zł oraz na budowę nowych kościołów w miejscowościach pozbawionych świątyn 200.000 zł.

e) Dotacje na rozbudowę terenu i urządzeń „Jarmarku Poleskiego” w Pińsku, który winien otrzymać charakter stałych rocznych imprez gospodarczych (jarmark-wystawa) 100.000 zł.

f) Przyznanie odpowiednich sum na budowę gmachów państwowych, jak Sądu Okręgowego w Brześciu n. B., Starostwa w Pińsku i w Iwacewiczach, i w innych w ogólnej minimalnej wysokości około 4.000.000 zł.



Zestawienie cyfrowe projektowanych inwestycji i kredytów

RODZAJ INWESTYCJI	Projektowane kredyty		U w a g i
	rocznie zł	w 4-leciu zł	
I. Komunikacja.			
A. Drogi bite: (600 km)			
a) państwowe (450 km)	5.600.000	22.400.000	W tym ok. 75 % zapo- mogi ze Skarbu Pań- stwa
b) samorząd. (150 km)	1.500.000	6.000.000	
B. Drogi kolejowe:			
a) normalnotorowe (25 km)	—	67.000.000	
b) wąskotorowe	—	1.300.000	
C. Drogi wodne	—	14.000.000	
II. Melioracje	—	13.560.000	
III. Usprawnienie zbytu i przetwórstwo artykułów rolniczych	—	3.100.000	
IV. Lniarstwo i przemysł ludowy	—	1.600.000	
V. Rzemiosło	—	5.150.000	
VI. Inwestycje samorządowe	—	8.300.000	
VII. Szkolnictwo:			
a) powszechne	750.000	3.000.000	
b) zawodowe	550.000	2.200.000	
c) średnie	719.000	2.876.000	
d) budowa gmachu kuratorium O. S. B.	—	630.000	
VIII. Potrzeby specjalne	—	5.940.000	
		157.056.000	



Spis rzeczy

Wstęp	3
Ogólna charakterystyka stanu faktycznego	5
Momenty zasługujące na specjalne podkreślenie	8
Projektowane inwestycje i kredyty	9
I. W dziedzinie komunikacji:	
A. Drogi bite	10
B. Koleje	12
C. Drogi wodne	15
II. Melioracje	16
III. Usprawnienie zbytu i przetwórstwo artykułów rolniczych	18
IV. Lniarstwo i przemysł ludowy	18
V. Rzemiosło	19
VI. Inwestycje samorządowe	20
VII. Szkolnictwo	20
VIII. Potrzeby specjalne	25
Zestawienie cyfrowe projektowanych inwestycji i kredytów	27

Najlepszym Informatorem
o Ziemiach Wschodnich

jest

Rocznik Ziemi Wschodnich

wydany przez

Zarząd Główny T. R. Z. W.

Rocznik Ziemi Wschodnich na rok 1938

ukaze się w październiku 1937 roku

Rocznik między innymi zawiera prace:

Ziemie Wschodnie w cyfrach i kartogramach. Możliwości górnicze województw wschodnich. Rola i znaczenie rybactwa w gospodarce Z. W. Len i lniarstwo na Ziemiach Północ.-Wsch. Cukrownie i cukrownictwo na Ziemiach Pół.-Wsch. Znaczenie lasów i drzewa dla rozwoju Z. W. Jakie produkty mogą szukać zbytu na Z. W. Drogi wodne na Polesiu. Plany regulacyjne miast Z. W. Tatarzy polscy. Ziemie Wsch. w tytułach książek. Brzeżańszczyzna. Czteroletni plan inwestycyjny na Z. W. Instytut Badań Ziemi Wschod.

Cena 1 złoty

Do nabycia w biurach T.R.Z.W., Polskim Biurze Podróży „Orbis” i w księgarniach