

Wachsberger, Jerzy

Z zagadnień zagospodarowania jezior mazurskich

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 1, 97-100

1959

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

nauczyciela stale spadały. Zagadnienie to ilustruje druga część tablicy, gdzie szczegółowo przedstawiono obciążenie nauczyciela w poszczególnych latach ogółem, w mieście i na wsi oraz w różnych typach szkół. Porównanie liczb z roku 1935 mówi samo za siebie.

Porównując liczby kobiet w poszczególnych latach trzeba stwierdzić, że na terenie powiatu bartoszyckiego następuje feminizacja zawodu nauczycielskiego. Ciekawe jest również rozmieszczenie nauczycieli wg pici w poszczególnych typach szkół. Na podstawie posiadanych dokumentów podaję dane z kilku lat.

R o k	Naucz. ogółem	w s z k o ł a c h o											
		1 nauczyc.			2 nauczyc.			3 nauczyc.			4 i więcej		
		Og.	m.	kob.	Og.	m.	kob.	Og.	m.	kob.	Og.	m.	kob.
1935	95	12	12	—	32	29	3	15	12	3	36	23	13
1946	23	10	4	6	—	—	—	—	—	—	13	6	7
1949	74	18	13	5	14	6	8	9	6	3	33	13	20
1952	97	13	4	9	20	11	9	15	8	7	49	15	34
1955	109	17	12	5	18	6	12	3	2	1	71	21	50

W roku 1935 na terenie całego województwa olsztyńskiego w szkołach o 1 nauczycielu nie było kobiet — nauczycielek, w szkołach o 2 nauczycielach należały one do rzadkości, a w szkołach o 3 nauczycielach ogólnie stosowano zasadę: 2 mężczyzn i 1 kobieta. Większą liczbę nauczycielek zatrudniono w szkołach dużych. W powiatach przygranicznych szczególny nacisk kładziono na obsadzanie szkół mężczyznami. (W powiecie nidzickim na 161 nauczycieli było tylko 16 kobiet, a w powiecie piskim na 214 nauczycieli zatrudniono zaledwie 19 kobiet). Zasada ta stosowana była i na terenie powiatu bartoszyckiego. W szkołach o 1 nauczycielu nie ma kobiet, o 2 nauczycielach występują tylko w trzech szkołach jako drugie siły w miejscowościach Liski, Sokolica i Szwaruny. W pięciu szkołach o 3 nauczycielach tylko w Galinach, Smolance i Sporwinach zatrudniono po jednej nauczycielce.

Z zestawienia widać, że odnośnie zatrudnienia nauczycieli w szkolnictwie naszym reguł nie stosuje się.

Na zakończenie podaje się wykaz inspektorów szkolnych w poszczególnych latach omawianego okresu.

1945 — 1946	Feliks Zalewski
1947	Edward Pietkiewicz
1948	Antoni Bąk
1949	Leon Pawlak
1950 — 1953	Franciszek Szablewski
1954 — 1955	Henryk Dziegielewski.

JERZY WACHSBERGER

Z ZAGADNIENIŃ ZAGOSPODAROWANIA JEZIOR MAZURSKICH

Historię wykorzystania jezior mazurskich w okresie powojennym należy podzielić na dwa okresy. Pierwszy okres obejmuje lata 1945 — 1957, a drugi zaczyna się w 1957 roku. Pierwszy charakteryzuje się rozdrobnieniem zagadnień wodnych (w sumie 16 resortów zajmowało się tymi zagadnieniami) i ogólnie rzecz biorąc, niedocenianiem bogactwa, jakie dla gospodarki narodowej stanowią naturalne akweny retencyjne Mazur. W okresie tym jeziora mazurskie miały znaczenie tylko jako droga komunikacyjno-transportowa, jako atrakcja turystyczna i jako teren łowisk ryby słodkowodnej. Również przemysł,

aczkolwiek w dużo mniejszym stopniu, był zainteresowany wykorzystaniem wód. Jeziora mazurskie w poważnym stopniu absorbowały także rolnictwo, ale to w sensie raczej negatywnym, gdyż resort ten był w tym czasie głównie zainteresowany w obniżaniu stanu wód jezior i pomniejszeniu ich arealu.

Drugi okres, zapoczątkowany pod koniec 1957 roku, trwający jeszcze do dnia dzisiejszego, jest okresem analizy wszechstronnego wykorzystania jezior mazurskich. Charakteryzuje się on dążnością do scentralizowania zagadnień wodnych w rękach Rady Narodowej i Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej oraz do planowego i skorygowanego działania poszczególnych resortów gospodarki narodowej w zakresie wykorzystania wód mazurskich. Pierwszy okres znamionował prymat żeglugowego wykorzystania wód. Wszelkie prace prowadzone były, przede wszystkim, w kierunku odbudowy, a nawet rozbudowy drogi wodnej. Problemy wykorzystania jezior dla turystyki i dla celów gospodarki rybnej traktowano raczej jako zagadnienia drugoplanowe. W latach 1945—1956/7 znacznie wzrosła rola jezior mazurskich jako drogi komunikacyjno-transportowej. Wpłynęły na to zniszczenia wojenne, które szczególnie dotkliwie dotknęły sieć komunikacyjno-transportową Mazur. Po objęciu tego terenu przez władze polskie czynna była tylko jedna linia kolejowa Olsztyn — Giżycko — Elk oraz nieliczne odcinki dróg kołowych. Wielkość i kosztowność inwestycji potrzebnych dla odbudowy stanu dróg lądowych nie pozwalały częściowo chociażby na natychmiastowe zaspokojenie potrzeb terenu w tym okresie. Dużo mniejszych nakładów natomiast potrzebowała odbudowa komunikacji i transportu wodnego. Sięgnięto zatem po ostatnie rozwiązanie, tym bardziej że południkowy układ dróg wodnych Mazur w tym stanie rzeczy mógł stać się ważnym elementem uzupełniającym równoleżnikowo biegnącą powyżej wspomnianą linię kolejową, umożliwiając łączność komunikacyjno-transportową z takimi ośrodkami ludnościowymi jak: Węgorzewo, Mikołajki, Ruciane i Pisz.

Powołany w roku 1946 Państwowy Zarząd Wodny w tej sytuacji przystąpił w pierwszym rządzie do oczyszczania nurtu żeglugowego, a przede wszystkim do usunięcia gruzu po wysadzonych mostach oraz do wydobywania zatopionych przez Niemców wraków — obiektów pływających. Pomimo bardzo poważnego zakresu robót, braku właściwego sprzętu, zaplecza warsztatowego i odpowiednio kwalifikowanych fachowców, skromna załoga PZW postawione przed nią zadanie przeprowadziła tak, że jeszcze pod koniec tego samego roku była w stanie uruchomić żeglugę pasażersko-towarową z Giżycka do Węgorzewa, a w roku następnym z Giżycka do Mikołajek, Guzianki i Karwiku. W dalszych latach wydobyto z wyjątkiem jednego (statek Johannsburg) wszystkie wraki i włączono w sieć komunikacyjno-transportową.

W roku 1947 powstał w Giżycku Oddział Państwowej Żeglugi na Wiśle, który w swym ręku skupił całokształt przewozów publicznych na śródlądowych drogach wodnych Mazur. Po szeregu reorganizacji z Oddziału tego powstała P. P. Żegluga Mazurska. Państwowy Zarząd Wodny przekształcony następnie w Rejon Dróg Wodnych zajął się stroną konserwacji i administracji wód Pojezierza Mazurskiego. Jak kształtowały się przewozy lat 1947 — 1957, obrazują cyfry następujące:

przewozy osób:

1947	przewieziono	15.392	osoby	wykon.	475.633	osob/km
1948	„	(26.000)	—	—	brak danych	
1949	„	47.555	osoby	wykon.	1.440.027	osob/km
1951	„	30.736	„	„	2.438.710	„
1952	„	95.513	„	„	1.185.591	„
1950	„	73.318	„	„	2.403.851	„

1953	przewieziono	120.229	osoby	wykon.	4.396.523	osob/km
1954	„	110.039	„	„	5.367.214	„
1955	„	120.542	„	„	5.665.608	„
1956	„	128.308	„	„	6.804.478	„
1957	„	138.666	„	„	7.839.528	„

przewozy ładunków:

1947	przewieziono	14.926	ton i	wykon.	512.862	t/km
1948	brak danych	—	—	—	—	—
1949	przewieziono	22.607	ton i	wykon.	1.052.000	t/km
1950	„	64.094	„	„	2.549.454	„
1951	„	41.159	„	„	1.373.057	„
1952	„	97.359	„	„	1.349.136	„
1953	„	133.407	„	„	2.449.959	„
1954	„	185.515	„	„	2.443.755	„
1955	„	194.386	„	„	4.065.050	„
1956	„	160.272	„	„	2.281.785	„
1957	„	166.249	„	„	2.225.503	„

Natomiast tabor pasażerski i holowniczy wykonujący te zadania przedstawiał się następująco:

Rok	szt.	statki		M. holownicze		
		w KM	moc	ilość miejsc	szt.	moc w KM
1947	3	245		315	1	36
1948	3	245		315	2	116
1949	4	325		415	3	166
1950	4	505		629	3	166
1951	2	195		235	2	190
1952	4	360		370	3	380
1953	6	670		510	3	350
1954	6	710		510	3	350
1955	6	710		510	4	460
1956	6	710		510	4	350
1957	8	930		649	3	300

Pomimo że przewozy w stosunku do okresu przedwojennego poważnie wzrosły, rozwiązanie wspomnianych poprzednio trudności transportowo-komunikacyjnych Mazur było jedynie połowiczne. W obliczu braku odpowiedniej sieci przewozów lądowych wyraźnie wystąpił zasadniczy mankament żeglugi śródlądowej w zimniejszych strefach klimatycznych, a mianowicie jej sezonowość. Obserwacje wykazały, że lody skuwają średnio rocznie jeziora mazurskie przez okres czterech miesięcy, to jest od grudnia do marca włącznie, a tym samym przewożenie ładunków i osób może się odbywać jedynie od 7 do 8 miesięcy w roku.

O ile z zakresu przewozu towarów, nadających się do dłuższego składowania, wspomniane rozwiązanie komunikacyjno-transportowe było do przyjęcia, to w zakresie przewozów osób i towarów nie nadających się do składowania, oparcie się na systemacie jezior jako podstawowej drodze na osi północ-południe, absolutnie nie zdało egzaminu. W związku z tym przyspieszono roboty nad odbudową dróg lądowych, a w szczególności dróg kołowych. Szybka, a tym samym wygodniejsza komunikacja lądowa, na coraz to nowych, oddawanych w miarę odbudowy, drogach Mazur, wypierała przewozy osobowe żeglugi na

liniach komunikacyjnych, tak że ta ostatnia zmuszona była likwidować coraz to nowe linie regularne. Fakt, że mimo tego wypierania przewozy osobowe z roku na rok wzrastały, ma swe uzasadnienie w rozwijającym się, dzięki coraz lepszym połączeniom komunikacyjnym z Mazurami, ruchu turystycznym. Żegluga pasażerska była dla tego ruchu jedną z podstawowych atrakcji na Mazurach. Żegluga towarowa natomiast, opierając głównie swą pracę na przeholunku traw i ładunków występujących w okresie letnim i jesiennym (len i trzcina), nie była narażona na przestawienie swego frontu pracy, a wahania wielkości przewozów wynikają tu raczej z nierównomiernej podaży jednego i tego samego rodzaju masy towarowej. Jak wielką rolę zdobyła ona sobie, szczególnie w zakresie zaopatrywania tartaków w surowiec drzewny, świadczą cyfry przyjętych ze spławu przez tartaki ilości drewna dostarczonego drogą wodną do tartaków Okartowo, Ryn i Ruciane (w tys. m³).

Rok	Okartowo	Ryn	Ruciane
1947	6,2	—	—
1948	9,7	—	—
1949	8,6	—	—
1950	13,8	7,5	—
1951	—	10,9	—
1952	12,7	6,1	11,1
1953	14,9	5,2	22,5
1954	14,5	7,9	11,4
1955	18,8	9,5	27,5
1956	15	7,3	30,6
1957	11,3	6,7	27,1

Oprócz przewozu osób i ładunków Żegluga w latach 1954 — 1956 dokonywała również przeladunków w porcie handlowym w Giżycku. Ze względu jednak na brak odpowiedniej masy towarowej dalsze utrzymywanie przeladunku nie miało uzasadnienia ekonomicznego. Warto również wspomnieć, że ostatnie przeszkody uniemożliwiające swobodną żeglugę na całym szlaku Doliny Wielkich Jezior (oczyszczenie Kanału Jeglińskiego i kanału na jeziorze Stręgiel oraz podnoszenie mostu kolejowego w Giżycku) zostaną usunięte w roku 1960. Dla celów odbudowy wraków, a następnie konserwacji sprzętu transportowego Żeglugi, powstała w Giżycku stocznia, która następnie jako warsztaty remontowe przejęta została przez Przedsiębiorstwo Żeglugowe. Jest to jedyne poważne zaplecze warsztatowe dla pływającego sprzętu transportowego na całych Mazurach.

Drugi okres — okres gospodarowania w sposób planowy i scentralizowany zasobami wodnymi — znamionuje na Mazurach fakt diametralnej zmiany zaspokajania, związanych z gospodarką wodną potrzeb poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej. Zagadnienia żeglugowe stały się zagadnieniami drugoplanowymi, natomiast czołowe miejsce zajęły problemy wykorzystania wód dla celów rolnictwa.

Milionowe straty powodowane rokrocznie przez zatapianie przybrzeżnych użytków rolnych, przy równoczesnym wysuszeniu się terenów położonych na południe i południowy zachód od jezior mazurskich (tereny położone w rejonach rzek Pisy, Szkwy, Rozogi i Omulewa), zwróciły uwagę fachowców na możliwości skierowania nadmiaru wód jezior na te ostatnio wymienione tereny. Również problemy turystycznego wykorzystania wód jezior zdystansowały ważność zagadnień żeglugowych. Ponadto jeziora mazurskie, jako jedne z nielicznych w Europie Środkowej nieskażonych akwenów, nabierają coraz większego znaczenia jako naturalne zbiorniki wody pitnej.