CEZARY WAWRZYŃSKI



OSIEM WIEKÓW WSCHODNIOPRUSKIEJ ŻEGLUGI, KANAŁÓW I DRÓG WODNYCH

Cezary Wawrzyński

Osiem Wieków
Wschodniopruskiej żeglugi, kanałów i dróg wodnych

Wydawnictwo powstało z inicjatywy
Związku Gmin Kanału Ostródzko-Elbląskiego
i Pojezierza Iławskiego

Cezary Wawrzyński

Osiem Wieków
Wschodniopruskiej żeglugi, kanałów i dróg wodnych

Edytor
OLSZTYN

Na okładce wykorzystano
panoramę Tylży E. Pawlowskiego oraz widokówkę portu w Pilawie

Projekt okładki
Mariusz Feliński

Opracowanie graficzne
Małgorzata Śrutkowska-Felińska

Koordynacja prac redakcyjnych
Tomasz Śrutkowski

WYDAWCA
Edytor „WERS” w Olsztynie

©Copyright by Edytor „WERS” 2014

©Copyright by Cezary Wawrzyński 2014

ISBN .....

Druk i oprawa
Olsztyńskie Zakłady Graficzne SA

Motto:

Do zesłania potopu skłoniło bogów ich mężne serce.
…..
Człowieku z Szuruppak, synu Ubartutu,
rozbierz swój dom, zbuduj arkę!
Porzuć dobrobyt, szukaj życia!
Wzgardź majątkiem, życie zachowaj!
Wprowadź do wnętrza arki nasienie życia całego,
ze zwierząt polnych i ptaków niebieskich!
Weź swoje zboże i wszelki majątek, weź żonę,
potomstwo i wszystkich krewnych, weź biegłych w rzemiośle.
Korab, który zbudujesz, niech wymiary ma równe,
niech wymiarem odpowiadają długość i szerokość;
na podobieństwo wypukłej otchłani Apsu, pokryj go dachem...

Sumeryjski „Epos o Gilgameszu" (ok. 2600 r. p.n.e.) – dzieło pierwszej znanej cywilizacji budującej kanały nad Eufratem i Tygrysem.

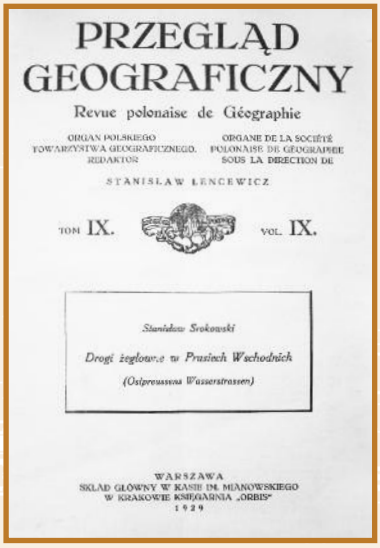
Większości z nas Prusy kojarzą się nieodmiennie ze średniowieczem, wznoszeniem zamków i Zakonem Krzyżackim, bądź militaryzmem i wojnami wieków późniejszych, natomiast nigdy z hydrotechniką, żeglugą śródlądową, budowaniem dróg wodnych i wykorzystywaniem kanałów żeglownych. Całkiem niesłusznie, należy to zmienić!

Praktycznie do ubiegłego wieku regułą było umiejscawianie stolic państw w punktach dostępów do morza, a w konsekwencji z możliwością kontaktów z innymi miastami i państwami. Tak właśnie można powiedzieć chociażby o Londynie, który leżąc w głębi lądu, dzięki Tamizie był także portem morskim. Ta zasada obowiązywała również w czasie budowy głównej siedziby państwa zakonnego – Malborka. Stolica nie została umiejscowiona w centrum tworzącego się od czwartej dekady XIII wieku kraju, ale na brzegu spławnego ramienia Wisły, posiadającego wodne połączenie z Bałtykiem i Europą – nad Nogatem.

Nie inaczej było w przypadku przenoszenia stolicy państwa krzyżackiego do Królewca w połowie XV wieku oraz przykładowo stolicy carskiej Rosji do Sankt Petersburga w początkach XVIII wieku. Tę zasadę zmieniła dopiero XIX- i XX-wieczna rewolucja techniczna środków transportu, w tym komunikacji zbiorowej, zapewniająca dostępność komunikacyjną bez względu na położenie geograficzne. Jednak wcześniej budowa kanałów żeglownych oznaczała przeważnie w praktyce tworzenie połączeń ze stolicą oraz drogę z głębi kraju „ku morzu"...



Rys. 1.-2. Stanisław Srokowski oraz strona tytułowa „Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich"


PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY
Revue polonaise de Géographie
ORGAN POLSKIEGO TOWARZYSTWA GEOGRAFICZNEGO. REDAKTOR
ORGANE DE LA SOCIÉTÉ POLONAISE DE GÉOGRAPHIE SOUS LA DIRECTION DE
STANISŁAW LENCEWICZ
TOM IX. VOL. IX.
Stanisław Srokowski
Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich
(Ostpreussens Wasserstrassen)
WARSZAWA
SKŁAD GŁÓWNY W KASIE IM. MIANOWSKIEGO
W KRAKOWIE KSIĘGARNIA „ORBIS"
1929

Inspiracją i punktem odniesienia niniejszej książki jest liczące sobie raptem 19 stronic opracowanie Stanisława Srokowskiego *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich (Ostpreussens Wasserstrassen)*, zamieszczone w Tomie IX *Przeglądu Geograficznego* (organie Polskiego Towarzystwa Geograficznego)[1] z 1929 roku. Profesor Uniwersytetu Warszawskiego Stanisław Srokowski był geografem i polskim dyplomatą, m.in. w latach 1920-1921 pełniącym funkcję konsula generalnego RP w Królewcu. W latach 1946-1950 (do swojej śmierci) stał na czele rządowej *Komisji Ustalania Nazw Miejscowości; od 1948 roku Komisji Ustalania Nazw Miejscowości i Obiektów Fizjograficznych*. Jemu zatem, pośrednio lub bezpośrednio, zawdzięczamy obecne nazwy większości miejscowości i obiektów fizjograficznych – a więc również jezior i kanałów – tzw. *Ziem Odzyskanych*. Ten niewielki zeszyt był ledwie zasygnalizowaniem tematu wschodniopruskiej żeglugi śródlądowej, jednak palma pierwszeństwa należy do profesora Srokowskiego.

Podobne, symboliczne znaczenie posiada książka Mieczysława Orłowicza *Ilustrowany przewodnik po Mazurach Pruskich i Warmii*, wydany we Lwowie w 1923 roku[2], a pisany w latach 1920-1922. Wydawnictwo to stanowiło próbę dokonania, między innymi, charakterystyki wybranych szlaków wodnych, jednak położonych wyłącznie na terenie Mazur – czyli jedynie części Prus Wschodnich. Podkreślmy, że Mieczysław Orłowicz, działacz *Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego* i PTTK, również współpracował po drugiej wojnie światowej z komisją ustalającą nazwy obiektów fizjograficznych.

Nieocenionym źródłem informacji oraz licznych opisów, w tym polskich nazw i tłumaczeń miejscowości i obiektów fizjograficznych z terenów Prus Królewskich i Prus Książęcych, jest epokowe dzieło encyklopedyczne *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, wydawany w Warszawie[3] w latach 1880-1902. Choć czasem cytowane za *Słownikiem* charakterystyki nie bywają do końca zgodne ze stanem faktycznym, jednak były to zwykle tłumaczenia niemieckiej literatury źródłowej drugiej połowy XIX wieku, tak więc są one obecnie specyficznym źródłem i wyznacznikiem stanu wiedzy tamtego okresu.

Oczywistym jest, że w ciągu dziesiątek (a nawet setek) lat poszczególne kanały i drogi wodne Prus Wschodnich doczekały się własnych opisów i opracowań, brak jest jednak próby zebrania ich w jednym miejscu, w formie kompendium tak specyficznej wszak wiedzy. To podstawowy cel powstania

[1] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich (Ostpreussens Wasserstrassen)* [w:] „Przegląd Geograficzny" T. IX. Warszawa 1929.
[2] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik po Mazurach Pruskich i Warmii*. Książnica Polska Towarzystwa Nauczycieli Szkół Wyższych, Warszawa-Lwów 1923 (Remix, Olsztyn 2006).
[3] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*. T. I-XV, Warszawa 1880-1902.

książki, opisującej blisko 800-letnią historię wschodniopruskiej żeglugi, dróg żeglownych i kanałów dzisiejszego województwa warmińsko-mazurskiego i pomorskiego, obwodu kaliningradzkiego oraz części Litwy Nadniemeńskiej.

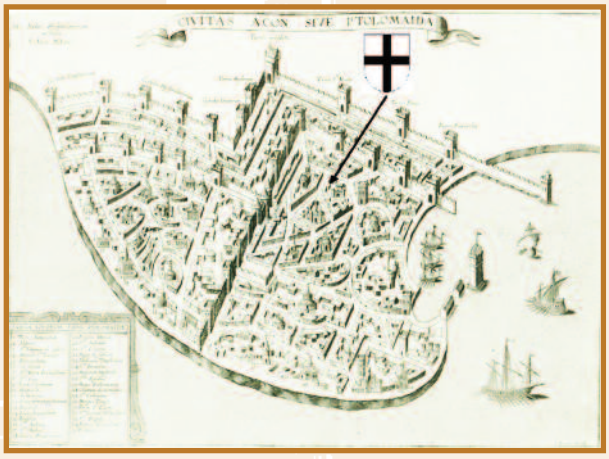
Niestety nie jest przy tym możliwe opisanie wszystkich kanałów i budowli wodnych, ani tym bardziej napisanie wszystkiego na temat danej drogi wodnej; nie wspominając już o kanałach będących swego czasu jedynie w sferze planów i pomysłów, których budowy nigdy choćby nie rozpoczęto. Nie sposób także odnieść się do wielu szlaków i dróg wodnych naturalnych, a które były niegdyś żeglowe, jak również opisać chociażby wielu armatorów oraz historie ich statków. Wszak temu celowi służą liczne, na danym terenie, książki i foldery turystyczne. Należało więc dokonać określonej selekcji.

Współcześnie znaczna część wschodniopruskich kanałów i dróg wodnych nadaje się wciąż do żeglugi bądź może być przedmiotem turystycznych peregrynacji, jednak niestety niektóre z nich fizycznie już nie funkcjonują, a nawet całkiem nie istnieją. Niniejsza książka stanowi więc również próbę ich przypomnienia i ocalenia od całkowitego zapomnienia.

Odkładając na bok akademickie dysputy na temat definicji i prób określania granic Prus, odróżniania Prus Wschodnich, Zachodnich, Królewskich i Książęcych, znajomości topografii Warmii, Mazur (tych Właściwych, Zachodnich czy Garbatych), Sambii, Pruskiej Litwy, Żuław lub Powiśla – niniejsza książka bazuje na założeniu, że tereny wschodniopruskie to ziemie przynależące niegdyś do państwa krzyżackiego (bez „gałęzi inflanckiej"), następnie do książąt i królów pruskich, a znajdujące się na wschód od linii Wisły.

Cezary Wawrzyński
Ostróda, grudzień 2013 r.

Opowieść o wschodniopruskiej żegludze, kanałach i drogach wodnych rozpoczęliśmy od ustalenia, że stolicę państwa zakonnego zaczęto wznosić nad brzegiem żeglownego Nogatu, a więc nad śródlądową drogą wodną, mającą bezpośrednie połączenie z morzem. Budowa zamku malborskiego rozpoczęła się około 1274 roku, jednak *Marienburg* stolicą tworzonego kraju i siedzibą wielkiego mistrza został dopiero w 1309 roku. Tymczasem Zakon Krzyżacki istniał już znacznie wcześniej (od 1198 roku, czyli wówczas już ponad sto lat), mając stolicę i siedzibę swych głównych władz poza terytorium pruskim.





Rys. 1.1-2. Siedziba zakonna w Akce oraz Joannici i Krzyżacy broniący murów Akki w 1291 r.

Właśnie w 1309 roku wielki mistrz **Siegfried von Feuchtwangen** podjął decyzję o przeniesieniu stolicy państwa zakonnego do Malborka – z miejsca, które jak żadne inne (oprócz może Amsterdamu) kojarzy się z kanałami i żeglugą kanałową: z włoskiej Wenecji... To miasto nad północnym Adriatykiem było stolicą Zakonu od 1291 roku, po przymusowym opuszczeniu przez zakonników Akki – miasta portowego w Ziemi Świętej. Jedno nie ulega wątpliwości: początki zakonów rycerskich oraz wyprawy krzyżowe wymagały transportu wodnego, to było prawdziwe „navigare necesse est"!



Rys. 1.3. Krzyżowcy oblegający Konstantynopol, na weneckim manuskrypcie z ok. 1330 r.

W Wenecji siedziba władz zakonnych mieściła się w zabudowaniach klasztoru pod wezwaniem Trójcy Świętej na wyspie, obecnie zwaną *Punta della Dogana* (pol. *Wyspa Celna* – całe miasto to „wyspa" składająca się z mniejszych wysp i wysepek), przy której rozpoczyna się słynny *Canal Grande*. Krzyżacy otrzymali ją w 1258 roku na własność w nagrodę za opowiedzenie się po stronie Wenecji (razem z Templariuszami) w wojnie z Genuą (popieraną przez Joannitów) o prymat na Morzu Śródziemnym.





Rys. 1.4-5. Krzyżacka Wyspa Celna oraz jej cypel na obrazie (nomen omen) Canaletta, z 1730 r.





Rys. 1.6-7. Rycina „Wypłynięcie rycerzy zakonnych" oraz pieczęć Elbląga z 1242 r.

Jednak proces podboju i kolonizacji Prus przez rycerzy Zakonu rozpoczął się już dwadzieścia kilka lat wcześniej. Na podstawie zapisów krzyżackiego kronikarza **Piotra z Dusburga** w „Kronice ziemi pruskiej" (łac. *Chronicon Terrae Prussiae*, z 1326 r.)[1] tradycyjnie twierdzi się, że wiosną 1237 roku dwa statki pod dowództwem mistrza krajowego **Hermanna von Balk**, wraz z ładunkiem narzędzi i materiałów do wznoszenia drewnianych budowli i palisad, dopłynęły od strony jeziora Druzno do brzegów rzeki *Ilfing* (pol. *Elbląg*).

Staki te miały zostać zbudowane z inicjatywy Henryka III, margrabiego Marchii Miśnieńskiej: mniejszy o nazwie „Pilger" („Pilgerim", pol. *Pielgrzym*) oraz większy o nazwie „Friedland" („Vridelant", pol. *Ziemia Pokoju*). Załogi statków rozpoczęły, razem z przybyłym konno oddziałem wojska, budowę nowego grodu (początkowo z drewnianym zamkiem) o nazwie Elbląg.

W próbie kolonizacji terenu Prus od strony ujścia Wisły i Zalewu Wiślanego można doszukać się analogii do wyprawy chrystianizacyjnej świętego Wojciecha, który wiosną 997 roku dotarł drogą wodną najprawdopodobniej do południowych krańców ówczesnego jeziora Druzno.

Istnieje jednak inna, intrygująca wersja tłumaczenia zapisków Piotra z Dusburga, która mówi, że to nie były dwa statki o rzeczonych nazwach, ale że na pokładach drewnianych szkut płynęli krzyżaccy „Pielgrzymi" (czyli wędrowcy, łac. *Peregrinus*) z okolic Miśni i Lubeki, docierając do krainy zwanej *Ziemią Pokoju*, ze względu na kilkusetletnią, pokojową koegzystencję w tym miejscu Prusów, Słowian i Skandynawów – czego dowodzi m.in. historia grodu portowego Truso.



Rys. 1.8. Wyprawa św. Wojciecha – fragment *Drzwi Gnieźnieńskich* z XII w.

Same zaś łodzie zostały albo zbudowane w Chełmnie, bądź też w Kwidzynie, skąd Wisłą i Nogatem (w tym jednym z ówczesnych odgałęzień Nogatu – być może Starym Nogatem) kolonizatorzy dopłynęli do jeziora Druzno (wówczas znacznie większego powierzchniowo niż obecnie) i wypływającej z niego rzeki Elbląg. Wkrótce nowe miasto i jego na poły śródlądowy i morski port, walnie przyczynili się do podboju pruskiego interioru.

Wedle słów kronikarza Piotra, statki „miśnieńskie" służyły jeszcze przez wiele lat i ostatecznie zatonęły w wodach jeziora Druzno. Bez względu jednak na spory interpretacyjne kroniki, uprawnione jest twierdzenie, że początki organizacji struktur i zrębów państwowości Zakonu Krzyżackiego w Prusach wiążą się nierozerwalnie z wodą, z żeglugą śródlądową i przybrzeżną (zalewową).



Paradoksalnie, początkiem końca krzyżackiej państwowości była z kolei przegrana bitwa „morska" na Zalewie Wiślanym (na wysokości Suchacza, niedaleko ujścia tejże rzeki *Ilfing*) we wrześniu 1463 roku, u schyłku wojny trzynastoletniej...

Rys. 1.9. Hipotetyczna trasa rejsu krzyżackich „Pielgrzymów" w 1237 r. – rekonstrukcja mapy delty Wisły z ok. 1300 r.; linią przerywaną oznaczono współczesne brzegi jeziora Druzno

[1] Peter von Dusburg: *Chronicon Terrae Prussiae* [w:] „Scriptores Rerum Prussicarum. Die Geschichtsquellen der Preussischen Vorzeit bis zum Untergange der Ordensherrschaft", Leipzig 1861, s. 60.

1.1. Malborska Młynówka (pot. *Kanał Juranda*, niem. *Mühl Graben* i *Vorflut Graben)*

Zakon Krzyżacki to w świadomości wielu pokoleń Polaków podboje i nawracanie pogan siłą miecza, zaborcze wojny, średniowieczne zamki oraz bitwa pod Grunwaldem. Te stereotypy zawdzięczamy głównie Henrykowi Sienkiewiczowi, choć prawdą jest, że Krzyżacy nie stanowili odpowiednika współczesnej *Armii Zbawienia*. Jednak co by nie mówić i cokolwiek by to słowo nie oznaczało – nieśli ze sobą „cywilizację".

Zakon nie tylko wznosił w Prusach warownie obronne, ale lokował wsie i miasta, karczował lasy i zagospodarowywał nieużytki, budował szpitale, młyny i wodociągi, stanowił służące rozwojowi gospodarczemu prawa. Rycerze zakonni prowadzili też zakrojone na szeroką skalę prace inżynieryjne, m.in. związane z regulacją rzek i lokalnych stosunków wodnych. Wznosili godne podziwu budowle wodne, stanowiące przykłady kunsztu ówczesnej sztuki hydrotechnicznej. Prawdopodobnie korzystali w tej materii z licznych doświadczeń zdobytych w czasie wojen krzyżowych w Ziemi Świętej oraz działalności na terenie Europy Zachodniej i krajów basenu Morza Śródziemnego.

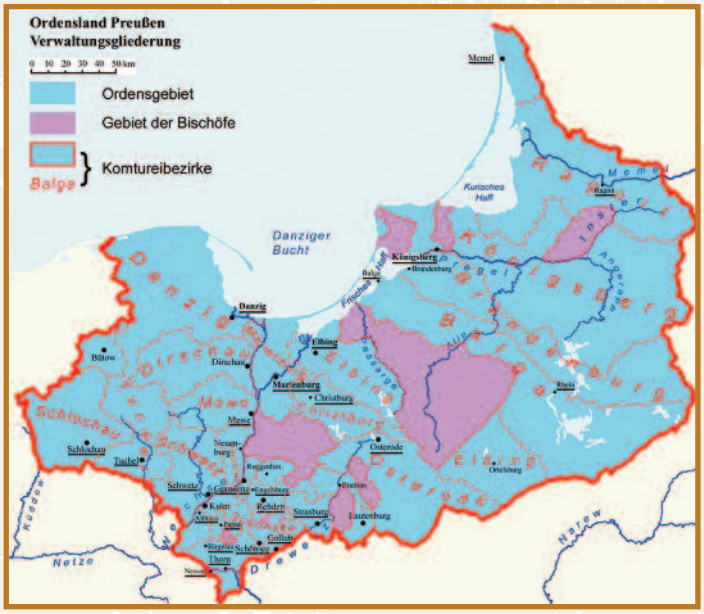
Budowa tam, śluz i zapór wodnych, sztucznych jezior, „łamanie" wododziałów i odwracanie biegów rzek – to nie wyłącznie pomysły dwudziestowiecznych, radzieckich czy chińskich decydentów. Te idee wprowadzali w życie już średniowieczni Krzyżacy!

WISŁA KONTRA NAREW, CZYLI DRWĘCA KONTRA WKRA

W średniowiecznych Prusach transport większej ilości towarów w kierunku morza i stolicy był możliwy przede wszystkim drogami wodnymi, z oczywistych względów rzekami. Tak było na terenie dorzecza Niemna i Pregoły, tak było od samego początku zakonnej kolonizacji na terenie dorzecza Wisły.

Pomimo stosunkowo niedalekiej odległości w linii prostej komturii dzierzgońskiej (niem. *Christburg*) i ostródzkiej (niem. *Osterode*) od wód Bałtyku i Zalewu Wiślanego, początkowy kierunek był wręcz przeciwny (nie północny, ale południowy i południowo-zachodni): należało płynąć Drwęcą (niem. *Drewenz*, 232 km długości) i jej dopływami, by powyżej Torunia dopłynąć do Wisły, a tą wreszcie dotrzeć do Gdańska, Malborka i Bałtyku. Dość powiedzieć, że z Ostródy do Zalewu Wiślanego w linii prostej jest niespełna 70 km, a Drwęcą, Wisłą i Nogatem konieczne było pokonanie 400 km!

Na terenie komturii ostródzkiej znajduje się najwyższe wzniesienie Warmii i Mazur – Dylewska Góra (312 m n.p.m.), kiedy na terenie sąsiedniej (od północy i północnego wschodu) komturii elbląskiej występuje nawet depresja. Zatem nie bez powodu okoliczna kraina nazywana była *Oberlandem* (pol. *Pogórze*, *Górny Kraj*).



Rys. 1.10. Komturstwa i główne arterie komunikacyjne średniowiecznych Prus: Wisła, Drwęca, Pregoła i Niemien – wg Ronalda Preussa

Z południowego zbocza Dylewskiej Góry wypływa rzeka Wel (niem. *Welle*, 118 km długości), która przepływając m.in. przez jezioro Dąbrowa



Rys. 1.11. Skręcająca na prawo Drwęca oraz wpadające do niej jedno z ramion delty Welu – na wysokości wyspy z niegdysiejszym zamkiem w Bratianie

Mała pod Dąbrównem oraz Jezioro Lidzbarskie pod Lidzbarkiem Welskim (niem. *Lautenburg*), wpada ostatecznie w miejscowości Bratian (niem. *Brattian*) do Drwęcy. Rzeka Wel przynależy więc do dorzecza Drwęcy, czyli pośrednio Wisły.

Nie zawsze tak jednak ponoć było w przypadku jej górnego, początkowego biegu. Niegdyś ten fragment Welu miał być początkiem górnego biegu rzeki Wkry (niem. *Vicker* – 249 km długości; obecnie za początek Wkry uważana są sąsiednie: Szkotówka, Nida i Działdówka), a więc odcinek ten przynależał do dorzecza „Bugo-Narwi" (ostatecznie również Wisły). W pierwszej połowie XIV wieku Krzyżacy mieli ponoć zmienić bieg dotychczasowej, górnej Wkry – kierując jej wody do Jeziora Lidzbarskiego i zmieniając w rzekę Wel[2].



Rys. 1.12. Przebieg rzeki Wel, oznaczony kolorem czerwonym i niebieskim (dawna Wkra to kolor czerwony). Kolorem zielonym zaznaczono obecne źródła Wkry (Szkotówka, Nida i Działdówka). Czarna przerywana linia to dawny bieg Wkry „welskiej"



Rys. 1.13. Rzeka Wel pośród krzyżackich wałów, na niemieckiej mapie z 1893 r. – wg Reichsamt für Landesaufnahme

W tym celu wykonać musiano nowatorskie, niewątpliwie pracochłonne i kosztowne prace inżynieryjne, jednak rycerze zakonni mieli istotny powód przeprowadzenia takiej inwestycji – mianowicie zwiększenie ilości wód i podniesienie poziomu rzeki Drwęcy, poprawiając tym samym jej zdolności żeglugowe.

Obecnie od swych źródeł rzeka Wel (niegdyś Wkra) płynie na południe i południowy zachód, by nagle pomiędzy wsiami Cibórz i Bełk (niem. *Ciborz* i *Bölk*) skręcić na zachód, a od okolic Lidzbarka – na północny zachód! Krzyżacy odcięli w ten sposób górny bieg rzeki Wkry i połączyli go z Welem, kierując wody częściowo sztucznym kanałem w kierunku Lautenburga. Współrzędne geograficzne tego punktu to: 53° 14' 55" szerokości północnej **N** i 19° 52' 10" długości wschodniej **E**.

Częściowym tego potwierdzeniem jest opis genealogii rodu Bażyńskich, autorstwa Wojciecha Kętrzyńskiego[3]: „Pod Dąbrównem zaś w ziemi sasińskiej nad jeziorem dąbrowskiem



Rys. 1.14. Miejsce hipotetycznej zamiany rzek – na prawo skręca obecny Wel, na lewo miałaby skręcać dawna Wkra

[2] M. Toeppen: *Historisch-comparative Geographie von Preussen*, Justus Perthes, Gotha 1858, s. 5-6.
[3] W. Kętrzyński: *O Bażyńskich* [w:] „Roczniki Towarzystwa Przyjaciół Nauk Poznańskiego", T. X, Poznań 1878, s. 120-121.

(*Dąbrowa Wielka* – przyp. C. W.) stała niegdyś kolebka Bażyńskich (…) Główną ich siedzibą był Heselecht (Leszcz – przyp. C. W.), gdzie Piotr postawił zamek, a włości ich ciągnęły się dwie mile wzdłuż i wszerz nad rzeką Wkrą (współczesny Wel – przyp. C. W.) i jeziorem dąbrowskiem.".

Znane są też inne przykłady tego rodzaju zakonnych prac hydrotechnicznych, m.in. na Pregole. Podobnie było w Brodnicy, gdzie Krzyżacy zmienili koryto i bieg rzeki Drwęcy[4], choć motywy tego przedsięwzięcia są naprawdę godne odnotowania. Otóż w czasie procesów polsko-krzyżackich w początkach XV wieku, strona polska domagała się przywrócenia granicy sprzed kilkudziesięciu lat, między ziemiami dobrzyńską i chełmińską, mającej przebiegać środkiem nurtu Drwęcy. Oskarżono rycerzy zakonnych o to, że w kilku miejscach dokonali sztucznej zmiany koryta rzeki, co w przypadku Brodnicy oznaczało zabranie Polsce leżącej kiedyś po lewej, a ostatecznie po prawej stronie rzeki części ziemi dobrzyńskiej.

Burmistrz poznański Henryk Buchwald, jako świadek urodzony w ziemi chełmińskiej, podał w 1422 roku, że „... *od owego starego koryta widoczny jest bieg Drwęcy na strzał z ballisty opływający miasto, ale bieg ten Drwęca przyjmuje na siłę, bowiem z natury kieruje się do starego koryta, co Krzyżacy powstrzymują przez budowę nowych wałów*.".

Odnotujmy jeszcze, że w latach 1412-1413 strona polska również bezskutecznie oskarżała Krzyżaków przed królem Zygmuntem Luksemburskim o odcięcie Wkry od jej naturalnych źródeł[5].



Rys. 1.15-16. Rzekomo krzyżacki wał ziemny z Welem oraz jego poszukiwania w morzu kukurydzy, opodal Ciborza

CEL NUMER 1 – WODA DLA MALBORKA!

Dla budowanego potężnego miasta-twierdzy Marienburga, Krzyżacy potrzebowali znacznych ilości wody – nie tylko pitnej, ale przede wszystkim koniecznej do wypełniania licznych fos obronnych. Choć zamek umiejscowiono nad brzegiem Nogatu, rzeka nie mogła sprostać temu zadaniu, ponieważ jej wody leżały poniżej tworzonego systemu. Początkowo sztucznie spiętrzono, nieistniejące już dziś, jezioro na południe od budującego się miasta (obecnie w jego centrum), wykorzystując do tego ciek wodny o nazwie *Poggengraben*. Jednak ten zbiornik nie spełniał zadowalająco swojej roli, wody wciąż było za mało!



Około 1280 roku Krzyżacy skierowali swój wzrok w kierunku, leżących blisko 13 km w linii prostej na południe od fortecy, jezior w okolicach Sztumu (niem. *Stuhm*), a konkretnie jeziora Parlety (niem. *Parletten See*) oraz Jeziora Sztumskiego (niem. *Stuhmer See*). Inicjatorem przedsięwzięcia miał być mistrz krajowy **Mangold von Sternberg**[6]. Aby skierować wody odpływowe tych zbiorników w kierunku Malborka, musiano wykonać szeroko zakrojone prace ziemne, m.in. polegające na sypaniu wałów, budowaniu tam i jazów, co w efekcie pozwoliło na pokonanie miejscowych wododziałów. Stworzono tym samym system połączonych sztucznych zbiorników, w tym jezioro Koniecwałdzkie (Kaniewo, niem. *Conradswalder See*) oraz największy – jezioro Dąbrówka (niem. *Damerauer See*), o wymiarach blisko 3 km na 1,6 km. Jak można się domyślać, na tak zbudowanym cieku wodnym o nazwie Malborska Młynówka (niem. *Mühlen Graben*), praktyczni Krzyżacy stawiali liczne młyny.



Rys. 1.17. Dno suchej fosy malborskiego zamku

Dodajmy, że w przypadku Sztumu, zakonni inżynierowie obniżyli lustro wody jeziora (aby uzyskać półwysep wśród przesmyków – pod budowę zamku), dzieląc dotychczasowe Jezioro Białe na Barlewickie (niem. *Barlewitzer See*) i Zajezierskie (Sztumskie).

[4] *Szkice Brodnickie*, Tom 2. Praca zbiorowa pod red. K. Grążawskiego, TMZM, Brodnica 1993, s. 55-62.
[5] J. Ościlowski: *Wel i Wkra czyli o pracach hydrotechnicznych na pograniczu mazowiecko-krzyżackim w XIV wieku*. „Nasze Korzenie" 1, Muzeum Mazowieckie w Płocku, Płock 2011, s. 11.
[6] *Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege*, Berlin 1861, s. 261.



Rys. 1.18. Przebieg Malborskiej Młynówki, oznaczony kolorem niebieskim. Kolorem zielonym zaznaczono bieg Białego Rowu

Następnie kopiąc i usypując na odcinku około 10 km oraz wykorzystując naturalne cieki wód, stworzyli tzw. „Biały Rów", którym skierowano nadmiar wody do jeziora Dąbrówka, dalej Malborską Młynówką do malborskich fos i ostatecznie Nogatu. Poziom wody w Jeziorze Białym był regulowany śluzą, wzmiankowaną pierwszy raz w źródłach pisanych w 1416 roku[7].

Jednak w samym Malborku wody było wciąż za mało! Tym razem Krzyżacy skierowali swoje zainteresowanie w kierunku leżącego około 25 km w linii prostej na południowy wschód od twierdzy, Jeziora Balewskiego (niem. *Baalauer See*). Po drodze należało „przeskoczyć" kolejne zlewnie oraz spiętrzyć poziom wody o około 1,5 m w tymże jeziorze Balewskim, aby podnieść lustro wody w stosunku do jeziora Dąbrówka. To z kolei uzyskano dzięki wykonaniu kanału z tamą i dołączeniu do całego systemu wyżej położonego jeziora Dzierzgoń (niem. *Sorgen See*), odległego w linii prostej od malborskiego zamku o około 30 km.



Rys. 1.19. Dno sztucznego wąwozu, w odległości 100 m od jeziora Dzierzgoń

Szacuje się, że prace inżynieryjne zakonników trwały łącznie 4 dekady, pomiędzy latami 1280-1320. Całość prac była godna uznania, jednak za najdonioślejszy wyczyn i wyzwanie konstrukcyjne należy uznać fragment kanału na wysokości wsi **Jurkowice** (niem. ***Georgensdorf***).





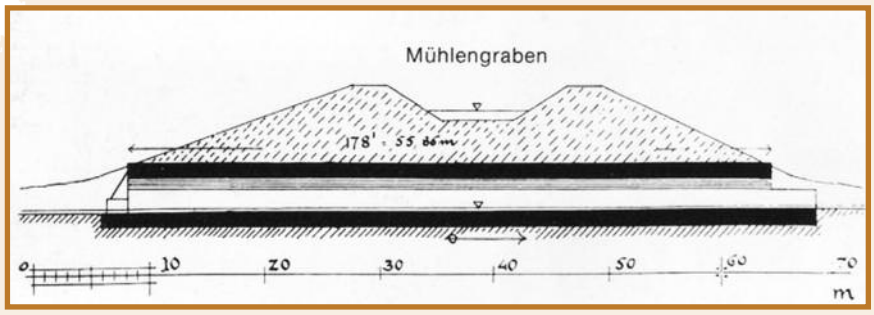


Rys. 1.20-21. Malborska Młynówka pomiędzy jeziorem Dzierzgoń i Jeziorem Balewskim

Rys. 1.22. Nasyp z akweduktem na wysokości osady Jurkowice Pierwsze

[7] M. Haftka: *Zamki krzyżackie w Polsce*. Consort, Malbork-Płock 1999, s. 305.

W poprzek budowanego kanału napotkano dolinę z ciekiem wodnym, której zlewnia prowadziła na północny wschód, w kierunku jeziora Druzno, a dno tej zapadliny znajdowało się około 10 m poniżej budowanej Młynówki. Ostatecznie w miejscu nieuniknionego skrzyżowania się tych cieków stworzono (zapewne pierwszy w tej części Europy[8]) ziemny akwedukt o wysokości blisko 10 m, z kamiennym przepustem dla cieku o nazwie Jurkowicka Struga, o łącznej długości ponad 53 m i pionowym prześwicie na blisko 2 m, dzisiaj potocznie zwany „**Jurkowickim Sklepieniem**". Współrzędne geograficzne tej budowli hydrotechnicznej to: 53° 56' 58" szerokości północnej **N** i 19° 06' 33" długości wschodniej **E**.



Rys. 1.23. Przekrój poprzeczny akweduktu na Malborskiej Młynówce

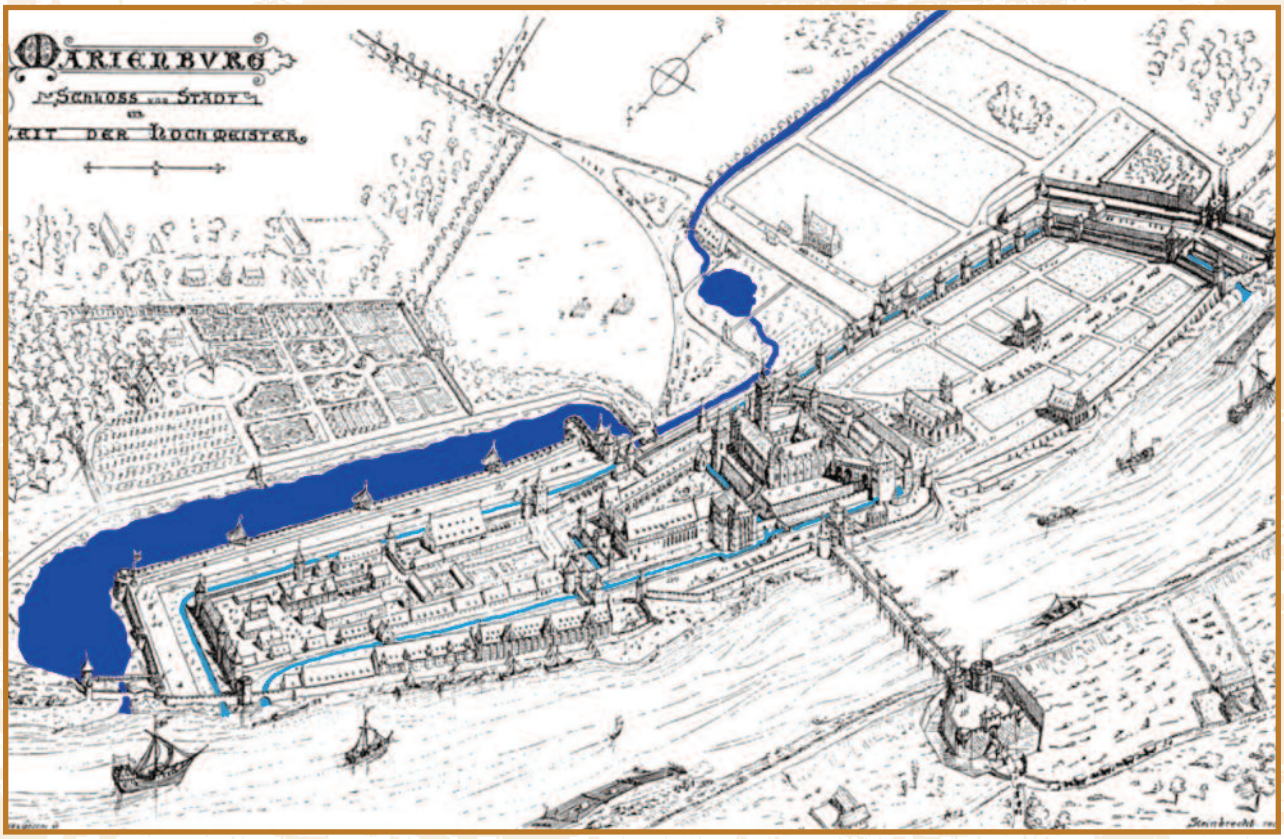




Rys. 1.24-25. Współczesny widok krzyżackiego akweduktu Jurkowickie Sklepienie

Wody w Malborku wreszcie było dosyć! Zamkowe fosy mogły z powodzeniem, przez kilkaset lat pełnić przypisaną im rolę...

Przytoczmy w tym miejscu opis profesora historii z Królewca, Johannesa Voigta[9]: „Dalece osobliwym było jeszcze inne dzieło, które prawdopodobnie przez tego mistrza (Mangolda von Sternberg – przyp. C. W.), przynajmniej przy pierwszym projekcie i obliczeniach założone zostało. Aby fosy wokół zamku i miasta



Rys. 1.26. Zamek malborski i Malborska Młynówka (kolor niebieski) w średniowieczu

[8] Jest rzeczą zdumiewającą, że do czasu wykonania zdjęć (lipiec 2013 r.) ten najstarszy w Polsce, jeszcze średniowieczny akwedukt (odnowiony w 1858 r.) nie został wpisany do rejestru zabytków.
[9] J. Voigt: *Geschichte Marienburgs, der Stadt und des Haupthauses des deutschen Ritter-Ordens in Preußen*. Königsberg 1824, s. 30.

napełnić i studnie w końcu zasilić, położono wodociąg, bez wątpienia rzecz godną uwagi i obejrzenia w Prusach. W odległości 6 mil (45 km – przyp. C. W.) na południe trzeba było wodę ponad wzgórzami i głębiami, ponad górami i dolinami, przez jeziora, rzeki i strumienie, z dokładnymi obliczeniami spadków oraz z ogromnymi przeszkodami i trudnościami pociągnąć do miasta, gdzie cel osiągnięto; trzeba było góry przekopywać, równać wzgórza, głębiny wypełniać i w dolinach nasypami groblami zabezpieczać, a wszystko to jedynie dlatego, żeby zamkowi zapewnić oprócz znaczenia i ważności także trwałość i bezpieczeństwo; gdyby chodziło o inny cel, to wątpliwym jest by trudności te pokonano. (...)

Ten wodociąg istnieje jeszcze dzisiaj i jest znany pod nazwą Rów Młyński; on bierze swój początek w hrabiowskich dobrach Stangenberg (pol. *Stążki* – przyp. C. W.), w pobliżu starego jeziora Sorge (pol. *Dzierzgoń* – przyp. C. W.). Tam ma w jeziorze Baalauer (pol. *Balewskie* – przyp. C. W.) główny zbiornik. Aż do Altmarku (pol. Stary Targ – przyp. C. W.) 3 młyny pracują, wkraczając do tego niewysokiego kraju trzeba było nasypać groble ciągnące się na 2 mile (15 km – przyp. C. W.). Tu były do pokonania trudności nie do opisania. (...)

One wynikają z tej okolicy, niedaleko wsi Georgendorf, półtora mili (11 km – przyp. C. W.) od Malborka, strumyk wiosną najczęściej wysoko wzbierał i okolica na małym półwyspie była do odwadniania i osuszania. Przez ten strumyk trzeba było wodociąg daleko poprowadzić i dlatego przebić sklepienie na 172 stopy długości i 7 stóp wysokości, tak aby wodociąg na grobli wysokiej na 30 stóp dalej przebiegał i strumień w poprzek przez ten nasyp mógł płynąć, więc woda nad wodą biegła. (…)



Rys. 1.27. Ujście Malborskiej Młynówki do Nogatu (widok od strony rzeki)

Tu jednak nowe pojawiły się trudności, ponieważ aż do jeziora Damerauer (pol. *Dąbrówka* – przyp. C. W.) grunt był często górami i dolinami poprzeplatany. Tu miało duże znaczenie dokładne obliczenie spadków wody. Na to trzeba było pozostawić przejście przez jezioro Damerauer i w pobliżu miasta także przez jezioro Bäcker (pol. *Piekarskie*, obecnie jeziorko, południowe granice miasta – przyp. C. W.). Bliskość miasta skłaniała jeszcze, jak i teraz, do stawiania różnych dużych młynów, zaopatrywania się przez rurociągi i fontanny w wodę, napełniania zamkowych i miejskich fos i rowów oraz spławiania przez zamek na dole, obok wieży z opuszczaną zastawą, do Nogatu.”.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Na przełomie XIII i XIV stulecia Krzyżacy stworzyli budowlę wodną – Malborską Młynówkę, o łącznej długości (z jeziorami) 38,5 km, a uwzględniając Biały Rów od strony Sztumu – o całkowitej długości 48,3 km. Tan kanał umożliwił i warunkował funkcjonowanie największej budowli militarnej średniowiecznej Europy! Pomimo upływu siedmiu wieków, wiele odcinków kanału spełnia nadal swoje zadanie, prowadząc wody w kierunku Malborka, by w końcu znaleźć ujście w Nogacie. Choć obecnie nie istnieje, częściowo zasypane, bezpośrednie połączenie jeziora Dzierzgoń z Jeziorem Balewskim, to jednak funkcjonalność i trwałość systemu wystawia jak najlepsze świadectwo jego średniowiecznym projektantom i budowniczym.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (wypływ z jeziora Dzierzgoń) to: 53° 49’ 31” szerokości północnej **N** i 19° 15’ 48” długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (ujście do Nogatu w Malborku) to: 54° 02’ 38” **N** i 19° 01’ 54” **E**.

Oficjalna, urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym rozporządzeniem Ministra Administracji Publicznej z dnia 11 lutego 1949 r. *o przywróceniu i ustalaniu nazw miejscowości* (M. P. z 1949 r. nr 17, poz. 225), brzmi: **Malborska Młynówka**.

Z kolei nazwa o przestawionych wyrazach, tj. **Młynówka Malborska**, pojawia się dwukrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących, str. 173) – wydawnictwie Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii z 2006 r. Tu jednak zostało dopowiedziane, że tenże obiekt wodny to kanał.

Nazwa polska	Przysadek II	Nazwa niemiecka	Powiat, dopływ, położenie
Malborska Młynówka -kiej-i		Mühl Gr. (Vorflut Gr.)	(p. d. Nogatu)

Rys. 1.28. Fragment rozporządzenia Ministra AP z dnia 11 lutego 1949 r.

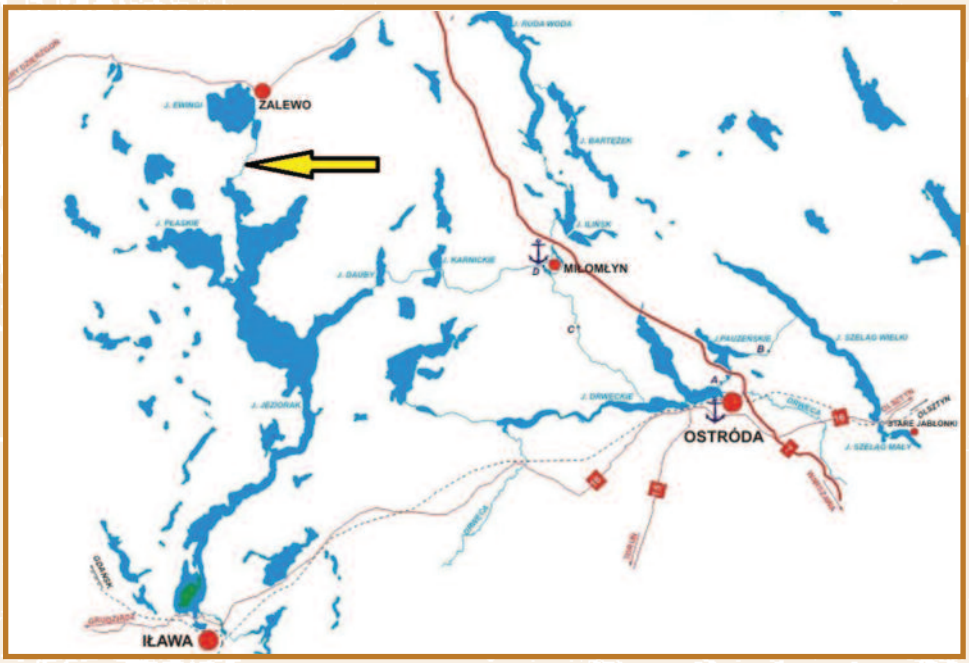
Nie wiedzieć czemu Malborska Młynówka bywa potocznie nazywana **Kanałem Juranda**. Być może mamy tutaj do czynienia z jakimiś „reminiscencjami" sienkiewiczowskimi, być może będącymi pokłosiem słynnej ekranizacji filmowej Aleksandra Forda (premiera kinowa „Krzyżaków" miała miejsce w 1960 roku w Olsztynie). Przykładowo, będący fikcyjną postacią literacką, Jurand kojarzy nam się m.in. z jego śmiertelnym wrogiem, „pobożnym" komturem ze Szczytna Zygfrydem de Löve, choć w mieście tym nigdy nie było siedziby komturstwa, albowiem tamtejszy zamek podlegał dalekiemu komturowi Elbląga.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Młynówka Malborska	-i -ej	kanał	Nogat

Rys. 1.29. Fragment *Hydronimów* z 2006 r.

1.2. Kanał Dobrzycki (niem. *Weinsdorfer Kanal)*

Liczący współcześnie około 2,6 km długości Kanał Dobrzycki, łączący jezioro Jeziorak z jeziorem Ewingi – a więc miasta Iławę i Zalewo – jest najstarszym czynnym kanałem żeglownym w Polsce!



Rys. 1.30. Położenie Kanału Dobrzyckiego wśród jezior Oberlandu

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Jeziorak) to: 53° 48' 16" **N** i 19° 35' 03" **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Ewingi) to: 53° 49' 21" **N** i 19° 36' 82" **E**. Jednak całkiem inne współrzędne krańców tej drogi wodnej były w momencie jej budowania...

ZAMIERZCHŁA HISTORIA BUDOWY

W średniowieczu jezioro Jeziorak pełniło funkcję transportową, a dzięki temu, że na południowym krańcu wypływa z niego rzeka Iławka – posiadało ono połączenie komunikacyjne z Drwęcą, a więc z Wisłą i Bałtykiem. Na północ od Jezioraka, wówczas w odległości ledwie 750 m, znajdowało się jezioro Ewingi, a nad nim miasto Zalewo. Pomysł połączenia obu jezior narzucał się więc w sposób sa-

moistny. Dodatkowo Iława oraz Zalewo uzyskały prawa miejskie w tym samym, 1305 roku, co jeszcze bardziej sprzyjało nawiązywaniu więzi handlowych. Na przeszkodzie stała początkowo różnica poziomu wód, Ewingi znajdowały się co najmniej kilkadziesiąt centymetrów powyżej tafli Jezioraka.

Nazwa miasta Zalewo (niem. *Saalfeld*) wywodzi się bezpośrednio od miasta Saalfeld w Turyngii (na południe od Weimaru), położonego nad rzeką Saale (słow. *Soława*), skąd pod koniec XIII wieku przybyli nad jezioro Ewingi pierwsi osadnicy. Rzeka Soława jest żeglownym dopływem Łaby, a mieszkańcy tamtejszego Saalfeld uprawiali żeglugę towarową, m.in. do odległego portu morskiego w Hamburgu. Nic więc dziwnego, że w nowej ojczyźnie, w komturii dzierzgońskiej, podjęli działania w celu wymiany handlowej drogami wodnymi, tym bardziej, że kierunek ich osadnictwa biegł wcześniej od strony Torunia, wzdłuż linii żeglownej Drwęcy.



Rys. 1.31.
Średniowieczny kościół w Zalewie i ujście kanału do jeziora Ewingi

Nowi mieszczanie zalewscy dążyli zatem do przekopania połączenia wodnego pomiędzy dwoma pobliskimi jeziorami. Należało jednak uzyskać w tym względzie zgodę na samą budowę oraz na późniejsze korzystanie z nowej drogi wodnej od władz zakonnych. Krzyżacy początkowo zgody nie wyrażali, zapewne ze względów strategicznych, czysto militarnych – bo te względy, zwłaszcza w początkach państwowości na terenach podbitych Prusów, były dla rycerzy najważniejsze. Obawiano się, że połączenie jezior będzie grozić obniżeniem poziomu jeziora Ewingi, a tym samym cofnięciem się wód chroniących częściowo mury miejskie Zalewa i postępującym odwodnieniem fos[1].





Jednak w końcu zgoda władz, uwarunkowana pewnymi obostrzeniami, została wydana. Nie jest znana dokładna data rozpoczęcia i zakończenia budowy kanału, jednak przyjmuje się, że były to lata 1331-1334. Zapewne nie bez znaczenia pozostaje fakt, że w lutym 1331 roku wielkim mistrzem Zakonu został wybrany **Luther z Brunszwiku**, wielki szatny i komtur Dzierzgonia, a więc ten, którego jurysdykcji podlegało Zalewo i jezioro Ewingi. Położył on wielkie zasługi kolonizacyjne i osiedleńcze, zwłaszcza na terenach komturstwa dzierzgońskiego i ostródzkiego, niewątpliwie też musiał być zwolennikiem idei przekopania kanału nad Ewingami. Gdyby było bowiem inaczej, to wówczas jego następca, komtur dzierzgoński **Günther von Schwarzburg**, nie mógłby dopuścić do rozpoczęcia prac inżynieryjnych.

Rys. 1.32-33.
Wielki mistrz Luther z Brunszwiku

[1] Przewidywania Krzyżaków spełniły się co do joty. Nie istnieje obecnie, leżące niegdyś na północ od granic miasta jezioro Trupen, po fosach pozostały suche zapadliny, a jezioro Ewingi „odeszło" na południowy zachód...

Na podstawie aktu odnawiającego poprzedni przywilej lokacyjny Zalewa, możemy domniemywać, że budowa kanału została ukończona w kwietniu 1334 roku. Początkowa część tego dokumentu brzmi w tłumaczeniu następująco:

25 kwietnia 1334. *Wielki szatny i komtur dzierzgoński* ***Günther Schwarzburg*** *potwierdza, po uwzględnieniu praw sołtysa, nadany przez* ***Lutra z Brunszwiku*** *miastu* ***Zalewo*** *(Saalfeld) przywilej lokacyjny, pozwala miastu i chłopom z* ***Kupina*** *(Kuppen) nabyć młyn w Dobrzykach (Weinsdorf, Wiegandsdorf) do rozbiórki, nadto miastu pozwala na nadające się do przewozu połączenie między jeziorami Ewingami (Ewytigen) i Jeziorakiem (Geyserich) i użytkowanie Jezioraka w celach transportowych.*

Jest to dowód na to, że pierwszy sztuczny kanał żeglowny na ziemi wschodniopruskiej mógł być, zgodnie z przeznaczeniem, już w 1334 roku użytkowany. Oczywiście dopuszczalne jest snuć przypuszczenia, że skoro data przywileju to wczesna wiosna, a zimą z oczywistych względów żegluga śródlądowa była niemożliwa, to może świadczyć o tym, że budowa kanału została ukończona jesienią 1333 roku.

Tylko w takim razie po co mianoby zwlekać z wydaniem tak ważnego dokumentu aż pół roku? Po co tracić czas, który mieszczanie mogli spożytkować na konieczne przygotowania techniczno-organizacyjne do całkowicie nowej na tym terenie działalności? W tym przypadku można raczej twierdzić, że przywilej owszem, nadano wiosną 1334 roku, ale prace wykończeniowe na kanale mogły jeszcze trwać dalej. Przecież dokładnie taka historia miała miejsce 5 wieków później, w przypadku oficjalnego otwarcia Kanału Oberlandzkiego. Pochylnię w Buczyńcu uruchomiono 31 sierpnia 1860 roku, ale prace inżynieryjne trwały dalej – pierwszy rejs barki towarowej nastąpił 29 października, a faktyczna żegluga ruszyła dopiero w kwietniu 1861 roku.

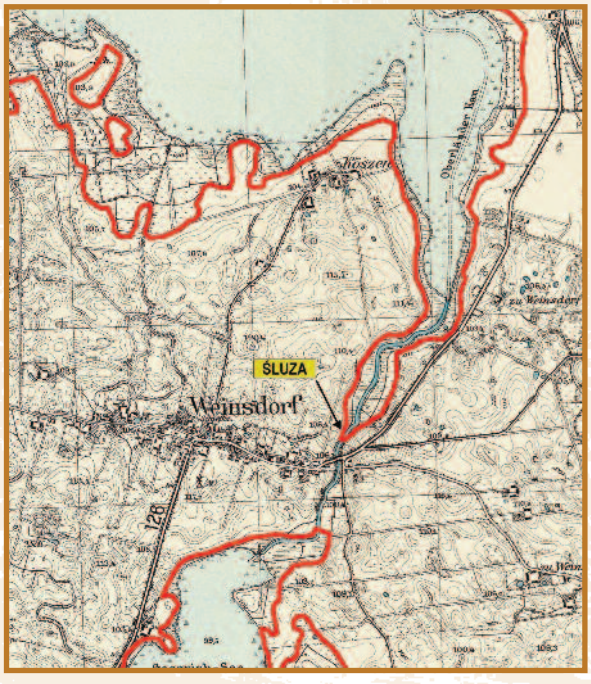


Rys. 1.34-35. Okolice dawnej śluzy kanałowej

Zapewne w pracach ziemnych przy realizacji przekopu uczestniczyli miejscowi Prusowie, jednak mieszkańcy Zalewa, co jest godne odnotowania, sfinansowali całkowicie budowę kanału. Oprócz tego Krzyżacy narzucili mieszczanom spełnienie innych wymagań, w tym najważniejszego: zagwarantowanie niezmienności poziomu i objętości wód jeziora Ewingi, poprzez wybudowanie przed Ewingami śluzy. To właśnie miało zabezpieczyć przed niekontrolowanym ubytkiem mas wody od strony Zalewa[2]. Tak też i uczyniono, a musiało to nastąpić najpóźniej wiosną 1334 roku. Dzięki temu powstał nie tylko pierwszy kanał żeglowny na terenie Prus, ale wybudowano pierwszą w historii „śluzę".



Budowa kanału trwała więc łącznie 3 lata, co daje około 20 roboczych miesięcy. Największym wyzwaniem inżynieryjnym była sama zapora, gdyż reszta prac sprowadzała się do kopania toru wodnego i sypania na brzegach wybranego urobku. Wówczas też oba zbiorniki wodne znajdowały się znacznie bliżej siebie, a sam kanał liczył sobie około 700-800 m długości.





Rys. 1.36-37.
Brzegi jezior Ewingi i Jeziorak w czasach budowy kanału (kolor czerwony) oraz złote floreny z Zalewa

[2] Należy mieć na uwadze, że wówczas nie były znane w Europie typowe dla naszych czasów śluzy komorowe, musiało więc zatem chodzić o częściowo ruchomą zaporę wodną lub sprzężoną parę zapór, a właściwa śluza pojawiła się na kanale w czasach późniejszych...

Już w średniowieczu kanał był źródłem rozwoju i dobrobytu mieszkańców, spełniał pokładane w nim nadzieje przez jego budowniczych. Świadczy o tym chociażby odkryty w Zalewie w 1991 roku, w fundamentach średniowiecznej kamienicy skarb złotych florenów. Sądzi się, że monet było około 200, wybitych w latach 1252-1334.

Kanał wymagał sukcesywnego pogłębiania i oczyszczania – a w efekcie postępującego powolnego zarastania dna i opadania wód jeziora Ewingi, a więc cofania się jego brzegów – również sukcesywnego wydłużania sztucznego szlaku wodnego. Między innymi poważniejsze prace renowacyjne przeprowadzono w 1776 roku, kiedy tym razem ze środków państwowych (królewskich) kanał poszerzono i pogłębiono, przywracając mu utracone częściowo zdolności żeglugowe.

W POSZUKIWANIU NOWEJ DROGI

W wydanym w Królewcu w 1821 roku periodyku *Przyczynek do wiedzy o Prusach*[3], tamtejszy radca rządowy J. C. Wutzke zamieścił opracowanie z lutego 1820 roku pod tytułem „Rzeka Drwęca i jej dopływy". Informuje on, że kiedy cała Drwęca ponownie znalazła się pod panowaniem jednego władcy (po rozbiorach Polski, tym razem króla Prus – przyp. C. W.), od 1796 roku zaczęto projektować pod kierownictwem rządowego radcy budowlanego H. Petersona z Bydgoszczy udrożnienie i pogłębienie drogi wodnej – szlaku wiodącego do Drwęcy i dalej Drwęcą do Wisły. Miała to być zdaniem Wutzke kontynuacja średniowiecznej idei (z około 1329 roku), kiedy to przekopano i połączono miasto Zalewo i jezioro Ewingi z jeziorem Jeziorak na północy oraz Jeziorak i Iławę, poprzez Jezioro Iławskie i pogłębioną rzekę Iławkę z Drwęcą, opodal wsi Rodzone na południu. W 1798 roku specjalna komisja odbyła nawet rejs inspekcyjny barką towarową po Drwęcy i okolicznych jeziorach, w celu oceny żeglowności szlaku oraz jego potencjalnego znaczenia dla rozwoju handlu. Projekty łączenia jezior oberlandzkich z morzem od południowego zachodu, a więc poprzez udrożnienie i regulację Drwęcy ostatecznie zarzucono, nie tylko z powodów logistycznych, ale również z uwagi na fakt, że stała się ona ponownie rzeką graniczną.

W początkach XIX wieku planowano już, a sfery kupieckie Oberlandu (m. in. Ostródy) i Elbląga lobbowały na rzecz połączenia oberlandzkich jezior (w tym Jezioraka i Ewingów) z Zalewem Wiślanym od północy, poprzez Jezioro Druzno. Na stronie 454 wzmiankowanego wydawnictwa czytamy: „Jeśli spojrzymy na powierzchnię ziemi pomiędzy Drwęcą i jeziorem Druzno, w tym położenie pobliskich akwenów wodnych: nasuwa się życzenie połączenia ich sztuczną drogą wodną, prowadzącą z Ostródy do Elbląga, przez Jezioro Drwęckie i rzekę Liwę, opodal której w 1337 roku wzniesiono zamek i miasto Miłomłyn; dalej jeziorem Ilińsk, Ruda Woda, Sambród i jego zachodnim ramieniem (zapewne chodzi o jezioro Piniewo – przyp. C. W.) w kierunku miejscowości Drulity (okolice dzisiejszej pochylni Buczyniec – przyp. C. W.). Stąd szedłby sztuczny kanał długości 1 i 3/4 mili (ok. 13,2 km) ponad wsią Marwica (okolice osady Jelonki, opodal dzisiejszej pochylni Jelenie – przyp. C. W.), w kierunku jeziora Druzno (którędy wiedzie żegluga do Elbląga), a ze znacznego wzniesienia przy Drulitach spływają strumienie, które mogą zapewnić wymaganą ilość wody do śluzowań w śluzach komorowych; albo też odcinek ten będzie musiał być pokonywany lądem... Aby przedłużyć ten sztuczny szlak wodny, można również połączyć jeziora Bartężek i Szeląg dla zbytu drewna z tamtejszych lasów...".

Początkowo rozpatrywano dwa projekty nowych połączeń wodnych: tzw. „pierwszą linię kanałową", wiodącą dzisiejszym szlakiem Kanału Elbląskiego, oraz tzw. „drugą linię kanałową" prowadzącą bezpośrednio od Zalewa i jeziora Ewingi w kierunku Elbląga. *Druga linia kanałowa* miała wychodzić z południowej zatoki jeziora Druzno, następnie iść obok osady Wysoka i miejscowości Myślice (opodal której należało zbudować 5 śluz), dochodzić do jeziora Ewingi, a następnie średniowiecznym Kanałem Dobrzyckim do jeziora Jeziorak i Iławy. Jezioro Drwęckie i Ostródę miano połączyć od zachodu z Jeziorakiem i całym systemem poprzez jezioro Iłgi i Gil Wielki. Ten jednak projekt skutecznie oprotestowali ziemianie z południowych okolic jeziora Druzno, bojąc się ponoć zalewania wodami kanału ich łąk i pól uprawnych…

Od około 1837 roku przez przyszłego budowniczego Kanału Oberlandzkiego, Georga Jacoba Steenke, rozpatrywany był już tylko jeden plan, zakładający trasę szlaku kanałowego według przebiegu *pierwszej linii kanałowej*. Steenke był więc w tym przypadku kontynuatorem prac studyjnych Wasserbauinspektora Wutzke.

[3] J.C. Wutzke: *Drewenz-Flusses*. „Beiträge zur Kunde Preussens", Königsberg 1821, s. 425-457.



Erste Kanallinie.
1) Drausen. Aus dem südöstlichen Busen.
2) Die Kleppe aufwärts mittelst Schleusen.
3) Dorf Kleppe.
4) Rodland.
5) Kleppinsche Mühle bis zu den
6) Draulittenschen Fischerbuden und südlich fort bis zum
7) Pinnausee.
8) Hoffnungskrug.
9) Samrodtsee.
10) Zülpscher Mühlenteich.
11) Zülpe.
12) Röthloffsee.
13) Krebssee.
14) Zopfsee.
15) Groß-Eilingsee, und
16) Liebemühlscher Mühlenteich.

Rys. 1.38-39. Pierwsza linia kanałowa oraz druga linia kanałowa (z Kanałem Dobrzyckim – niem. *Weinsdorffer Kanal*) – wg J. G. Bujack[4]

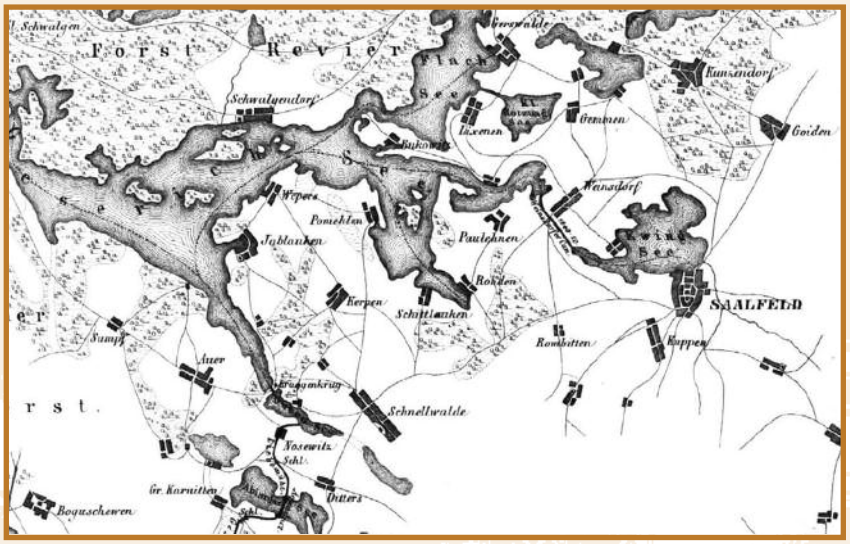


Zweite Kanallinie.
1) Südliche Bucht des Drausen.
2) Hohendorfer Fließ.
3) Die Kleine Sorge. (Stuhmswalde.)
4) Hohendorfsche Mühle.
5) Elendt.*)
6) Stein.
7) Oppitten.
8) In der Mitte zwischen Rossitten und Kerschitten durch.
9) Dicht an der Ostseite von Neusaß Klein-Kerschitten vorbei und dann südlich nach dem Bette
10) der Sorge.**) Diese hinauf nach
11) Mißwalde.
12) Löthen.
13) Westliche Schlucht bei Tabern (östlich bei Klein-Prohnen).
14) Durch das Heinrichsdorfsche Bruch O.S.O. südlich am sogenannten blinden See vorbei und dann S.O. nach
15) dem Ewingsee. Aus diesem Becken durch
16) den Weinsdorffer Kanal nach
17) dem Geserich (zunächst der Molittensche Winkel) bis Deutsch-Eylau.

Rys. 1.40.
Mapa *Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego* i *Weinsdorfer Canal*, na mapie Schmida z 1860 r. (Uwaga: północ po stronie prawej, wschód u dołu)

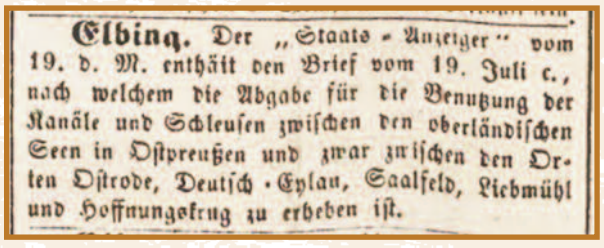
Ostatecznie Zalewo i Jezioro Ewingi (wraz z Kanałem Dobrzyckim) miano połączyć z jeziorem Druzno i Zalewem Wiślanym od strony wschodniej, kanałem wiodącym od Miłomłyna, którego budowa ruszyła w końcu października 1844 roku. Niejako przy okazji planowano zlikwidować dobrzycką śluzę, a w efekcie połączyć bezpośrednio Ewingi z Jeziorakiem.

Jak pisał w berlińskim periodyku „Zeitschrift für Bauwesen" z 1861 roku towarzysz podróży studyjnej G. J. Steenke do Ameryki z 1850 roku – bauführer E. G. Schmid – w pierwszym opracowaniu o Kanale Oberlandzkim (*Der Elbing-oberländische Canal*), projekt budowy kanału, ostatecznie zatwierdzony w Berlinie do realizacji, zakładał m.in. połączenie i doprowadzenie poziomu lustra wody jeziora Ewingi do poziomu jeziora Jeziorak. Według Schmida jezioro Ewingi leżało wówczas (przed 1844 rokiem) zaledwie 1 stopę powyżej Jezioraka, czyli około 31 cm.



Inżynier Steenke z całą pewnością prowadził prace inżynieryjne (pogłębianie, poszerzanie i czyszczenie toru wodnego) na Kanale Dobrzyckim, a wedle mapy Schmida były to lata 1849-1850. W nielicznych opracowaniach na temat tego kanału podaje się, że ostatecznie śluzę rozebrano w 1886 roku, przy okazji kolejnych prac renowacyjnych, w wyniku czego wody obu jezior połączyły się już bezpośrednio, a poziom jeziora Ewingi ostatecznie obniżył się do poziomu Jezioraka. Jednak na wzmiankowanej mapie nie występuje już żadna tego rodzaju budowla, możliwe więc, że likwidacji śluzy dokonał jeszcze przed 1861 rokiem G. J. Steenke. Wiemy jednak, że po 1881 roku, kiedy uruchomino ostatnią pochylnię *Całuny* (wówczas *Neue Kussen*, pol. *Nowe Kusy*), rozebrano tamtejszy zespół 5, zbędnych już, drewnianych śluz komorych. Możliwe więc, że właśnie wtedy dokonano rozbiórki i tej śluzy.

Śluza z pewnością istniała jeszcze w latach 50. XIX wieku. Przykładowo w sierpniu 1853 roku gazety elbląskie donosiły o pobieraniu opłat na kanale i śluzach pomiędzy miejscowościami Ostróda, Iława, Zalewo i Miłomłyn. W kronice personalnej królewieckiego „Dziennika Urzędowego Królewskiego Rządu Prowincji Pruskiej" („Amts-Blatt der Königl. Preussischen Regierung zu Königsberg") podano, że od 1 kwietnia 1856 r. strażnikiem na Kanale Dobrzyckim został czasowo Ferdynand Peters, dzierżawca karczmy w Dobrzykach, a od 1 stycznia 1857 roku zastąpił go inwalida Ludwig Lobau. Strażnicy ci m.in. pobierali opłaty za każdorazowe przejście przez śluzę.



Elbing. Der „Staats-Anzeiger" vom 19. d. M. enthält den Brief vom 19. Juli c., nach welchem die Abgabe für die Benutzung der Kanäle und Schleusen zwischen den oberländischen Seen in Ostpreußen und zwar zwischen den Orten Ostrode, Deutsch-Eylau, Saalfeld, Liebmühl und Hoffnungskrug zu erheben ist.

Rys. 1.41. Anons prasowy o śluzach z 20 sierpnia 1853 r.

W 1821 roku Wasserbauinspektor Wutzke obliczał długość całej (wraz z torem wodnym przez jezioro Ewingi) nowo projektowanej drogi wodnej pomiędzy jeziorem Jeziorak i portem w Zalewie na 3/4 mili pruskiej, a więc ok. 5.650 m. W czasach nam współczesnych długość samego Kanału Dobrzyckiego wynosi około 2.650 m.

[4] J. G. Bujack: *Die Gruppe der Oberlandischen Seen, mit Bezugnahme auf eine Kanal-Verbindung derselben mit dem Drausensee.* „Waterlandisches Archiv für Wissenschaft, Kunst, Industrie und Agrikultur oder Preuß. Provinzial-Blätter", Königsberg 1838, s. 364-368.



Rys. 1.42. Most w Dobrzykach

Elementem charakterystycznym Kanału Dobrzyckiego jest most przerzucony nad kanałem w jego centralnej części, a więc w miejscowości Dobrzyki. W czasach krzyżackich, około 200 m na północ, w kierunku Zalewa, znajdowała się śluza. Ponieważ Dobrzyki leżały na drodze prowadzącej z Zalewa do Biskupstwa Pomezańskiego (w tym Susza) sądzić należy, że pierwszy z oczywistych względów drewniany most, został pobudowany wraz z przekopaniem toru wodnego, a więc w roku 1334. Na przestrzeni setek lat przeprawa mostowa musiała być wielokroć remontowana i odbudowywana. Jest wielce prawdopodobne, że ulepszeń i remontu mostu dokonał m.in. G. J. Steenke w latach 1849-1850, a najprawdopodobniej dokonano wówczas kolejnej renowacji i przebudowy śluzy tak, aby swobodnie mogły przechodzić przez nią znormalizowane dla całego Kanału Oberlandzkiego statki. Obecna konstrukcja mostowa pochodzi z 1910 roku. Jest to jednoprzęsłowy most betonowy, z elementami kamiennymi i ceglanymi, wyremontowany w początkach XXI wieku.

NAZEWNICTWO DROGI WODNEJ

Jest rzeczą niepojętą, że ten najstarszy na terenie Polski czynny kanał żeglowny nie otrzymał i nie posiadał przez blisko 70 lat (te słowa były pisane w połowie 2013 roku) żadnej oficjalnej polskiej nazwy – tak, jakby go wcale nie było! Nie został on ani nazwany zgodnie z Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. *o ustaleniu nazw miejscowości i o numeracji nieruchomości*, ani z ustawą z dnia 29 sierpnia 2003 r. *o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych*, ani nawet nie wymieniono go w *Hydronimach* Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Ten niewielki szlak wodny jest integralną częścią drogi wodnej, która przez dziesięciolecia zwana była Kanałem Oberlandzkim, a miasto Zalewo było w latach 1525-1752 stolicą okręgu administracyjnego o nazwie Oberland. Przekopany około 1334 roku kanał przebiega przez wieś Dobrzyki (niem. *Weinsdorf*), stąd zwyczajowo budowla ta nosi nazwę **Kanał Dobrzycki** (niem. ***Weinsdorfer Kanal***).

Trudno określić, kiedy pojawiła się taka właśnie nazwa tej drogi wodnej, podkreślmy, że sami Krzyżacy nie użyli w przywileju określenia kanał, lecz „połączenie między jeziorami Ewingi i Jeziorak". Z całą pewnością nazwa *Weinsdorfer Kanal* występuje na XIX- i XX-wiecznych mapach niemieckich.



Rys. 1.43. Weinsdorfer Canal na niemieckiej mapie z 1893 r. – wg Reichsamt für Landesaufnahme

Wcześniejsze mapy, z powodu ogólnikowości i zbyt dużej skali, nie odnotowują nazwy kanału w ogóle, choć ukazywane było połączenie wodne obu jezior. Ponieważ wieś Dobrzyki była początkowo nazywana dwojako: albo Weinsdorf, albo Wigandesdorf, od średniowiecznego zasadźcy tej miejscowości, niejakiego Wiganda vel Wygando[5] – oznacza to, że przekop mógł być również określany jako **Wigandsdorfer Kanal**.

[5] A. Seraphim: *Preussisches Urkundenbuch. Politische (allgemeine Abteilung)*. Königsberg 1909, s. 510-511.

Nazwy *Weinsdorffer Kanal* użył przykładowo, przywołany wcześniej J. G. Bujack, opisujący *drugą linię kanałową* (pod pozycją 16), a sam tekst pisany był w roku 1836. Oznacza to m. in., że nazwa ta musiała być stosowana w nomenklaturze ówczesnych inżynierów i kartografów. Należy jednak zauważyć, że na niemieckich mapach sprzed drugiej wojny światowej, kanał oznaczany był m.in. skrótami „**Oberland Kan**" lub „**Oberlander Kan**" – co świadczy o utożsamianiu tego odcinka kanałowego z dzisiejszym Kanałem Elbląskim.



Rys. 1.44. Kanał Dobrzycki w Dobrzykach

O ile zaś występują trudności z opisywaniem niemieckich nazw kanału, o tyle jeszcze większe problemy napotkamy w przypadku nazewnictwa polskiego. Co dziwne, polskiej nazwy nie znajdziemy na przykład w wielkim dziele, opisującym setki miejscowości i obiektów fizjograficznych z tych terenów, „Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich", wydawanym w Warszawie w latach 1880-1902. Przytoczmy w tym miejscu fragment opisu jeziora Jeziorak (ówczesna nazwa polska to *Jezierzyce* – przyp. C. W.), pochodzący z Tomu III Słownika[6], z roku 1882:

„**Jezierzyce**, niem. Geserich-See, wielkie jezioro na pograniczu Prus zachodnich i wschodnich w pow. suskim i morąskim (obecnie iławskim – przyp. C. W.)... Z osad przyległych ważniejsze są: Na południowym końcu miasto Iława (Deutsch Eilau), na północ nad jeziorem Ewing w związku stojącem z Jezierzycami miasto Zalewo (Saalfeld). Wsie kościelne: Weinsdorf i Schnellwalde... Odpływ ma dwojaki: północny przez liczne jeziora i nowy kanał mazurski (*oberländischer Kanal*) na jezioro Druzno koło Elbląga do Świeżej zatoki (Zalew Wiślany – przyp. C. W.) i południowy przez strugę Iławkę do Drwęcy i Wisły".

Trawestując część tego opisu, można stwierdzić, że Kanał Dobrzycki określa się jako ***związek*** *(powiązanie)* ***z Jezierzycami***.

Tego typu próby określania kanału towarzyszą nam również współcześnie. Przykładowo w wykazie śródlądowych dróg wodnych (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2002 r. *w sprawie śródlądowych dróg wodnych* – Dz. U. Nr 210, poz. 1786) zdefiniowano następująco Kanał Elbląski: „od Jeziora Druzno do Jeziora Jeziorak i Jeziora Szeląg Wielki, wraz z tymi jeziorami i jeziorami na trasie Kanału, oraz **szlak boczny w kierunku miejscowości Zalewo od Jeziora Jeziorak do Jeziora Ewingi** włącznie".

Za jedno z pierwszych polskich tłumaczeń nazwy Weinsdorfer Kanal należy uznać określenie **Kanał Weinsdorfski**, użyte przez Stanisława Srokowskiego w „Drogach żeglownych w Prusiech Wschodnich (Ostpreussens Wasserstrassen)" z 1929 roku, gdzie na stronie 18 znaleźć można opis: „... akwedukt na jeziorze Abiskar (Karnickie – przyp. C. W.) i połączeniami międzyjeziornemi wiedzie do Liwskiego Młyna (Miłomłyn – przyp. C. W.) odcinek zachodni kanału, z którym na wodach Jezioraka łączy się linja prowadząca kanałem Weinsdorfskim do miejscowości Zalewo (Saalfeld) nad jeziorem Ewing".



Rys. 1.45. Jezioro Jeziorak i wejście na Kanał Dobrzycki

Tej samej nazwy S. Srokowski użył również na stronie 85 książki „Jeziora i Moczary Prus Wschodnich", wydanej w Warszawie w 1930 roku. Po zakończeniu drugiej wojny światowej, jako przewodniczący rządowej *Komisji Ustalania Nazw Miejscowości i Obiektów Fizjograficznych*, nie doprowadził do oficjalnego ustalenia prawnie obowiązującej nazwy polskiej kanału, używając do końca swego życia nazwy Kanał Weinsdorfski.

[6] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*. Tom III, Warszawa 1882, s. 572-573.



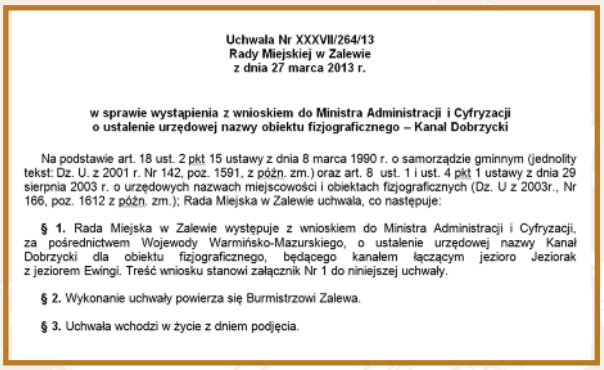
Rys. 1.46. Port w Zalewie na pocztówce z początków XX w.

Zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 29 sierpnia 2003 r. *o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych* minister właściwy do spraw administracji publicznej wydał w dniu 13 grudnia 2013 r. rozporządzenie, którym ustalił urzędową nazwę obiektu fizjograficznego: „**Kanał Dobrzycki**". Oficjalna nazwa obowiązuje od dnia 1 stycznia 2014 roku. Kanał doczekał się tej nazwy dokładnie po 680 latach od wybudowania.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Współcześni mieszczanie zalewscy starają się kontynuować chlubne tradycje swoich poprzedników z Turyngii. Z tego powodu Zalewo i niemieckie Saalfeld to oficjalne miasta partnerskie. Władze Zalewa czynią wiele, aby przywrócić ruch żeglugowy i turystyczny na leciwym Kanale Dobrzyckim, m.in. organizują regaty i rejsy w poszukiwaniu „zalewskich florenów". Godnym odnotowania jest fakt pogłębienia i oczyszczenia dna zalewskiego portu oraz oddania do użytku nowoczesnej eko-mariny w dniu 26 kwietnia 2013 roku – niemalże dokładnie w rocznicę uzyskania średniowiecznego przywileju na użytkowanie kanału i jeziora Ewingi.

Skoro jednak dawna wieś Weinsdorf obecnie nosi miano Dobrzyki, naturalną koleją rzeczy jest nazywanie tej drogi wodnej właśnie Kanałem Dobrzyckim. Chcąc ostatecznie dopełnić koniecznych formalności i oficjalnie nazwać ten obiekt fizjograficzny, inicjatywę usankcjonowania nazwy podjęli ci, którzy z historycznego punktu widzenia są do tego najbardziej uprawnieni: mieszkańcy i rajcy Zalewa. Dnia 27 marca 2013 roku Rada Miejska w Zalewie podjęła w tej sprawie stosowną uchwałę:



Uchwała Nr XXXVII/264/13
Rady Miejskiej w Zalewie
z dnia 27 marca 2013 r.

w sprawie wystąpienia z wnioskiem do Ministra Administracji i Cyfryzacji o ustalenie urzędowej nazwy obiektu fizjograficznego – Kanał Dobrzycki

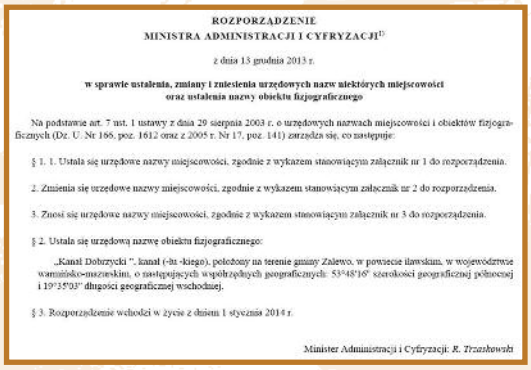
Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jednolity tekst: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z późn. zm.) oraz art. 8 ust. 1 i ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektach fizjograficznych (Dz. U z 2003r., Nr 166, poz. 1612 z późn. zm.); Rada Miejska w Zalewie uchwala, co następuje:

§ 1. Rada Miejska w Zalewie występuje z wnioskiem do Ministra Administracji i Cyfryzacji, za pośrednictwem Wojewody Warmińsko-Mazurskiego, o ustalenie urzędowej nazwy Kanał Dobrzycki dla obiektu fizjograficznego, będącego kanałem łączącym jezioro Jeziorak z jeziorem Ewingi. Treść wniosku stanowi załącznik Nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Zalewa.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Rys. 1.47. Uchwała Rady Miejskiej w Zalewie z dnia 27 marca 2013 r.



ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ADMINISTRACJI I CYFRYZACJI[1)]

z dnia 13 grudnia 2013 r.

w sprawie ustalenia, zmiany i zniesienia urzędowych nazw niektórych miejscowości oraz ustalenia nazwy obiektu fizjograficznego

Na podstawie art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (Dz. U. Nr 166, poz. 1612 oraz z 2005 r. Nr 17, poz. 141) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Ustala się urzędowe nazwy miejscowości, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zmienia się urzędowe nazwy miejscowości, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Znosi się urzędowe nazwy miejscowości, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 2. Ustala się urzędową nazwę obiektu fizjograficznego:

„Kanał Dobrzycki ", kanał (-łu -kiego), położony na terenie gminy Zalewo, w powiecie iławskim, w województwie warmińsko-mazurskim, o następujących współrzędnych geograficznych: 53°48'16" szerokości geograficznej północnej i 19°35'03" długości geograficznej wschodniej.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

Minister Administracji i Cyfryzacji: *R. Trzaskowski*

Rys. 1.48. Rozporządzenie Ministra AiC z dnia 13 grudnia 2013 r. (Dz.U. z 2013 r. Poz. 1629)





Rys. 1.49-50. Otwarcie eko-mariny w Zalewie

Ponieważ północny kraniec jeziora Ewingi jest jednym z krańcowych punktów całego systemu wodnego Kanału Elbląskiego, a Kanał Dobrzycki jest jego pierwotną, najstarszą częścią – całkiem słusznie zalewianie lansują hasło reklamowe: „Kanał Elbląski zaczyna się w Zalewie!".

1.3 Kanał Kopernika (*Strużyna*, pot. *Mała Bauda*, niem. *Kopernikus Graben*)

Kanał Kopernika znalazł swoje miejsce w tej książce z kilku istotnych powodów, choć zgodnie z prawdą nigdy nie był on śródlądową drogą wodną. Jednak *Kopernikus Graben* jest godny poświęcenia naszej uwagi, ponieważ m.in. został wybudowany jeszcze w średniowieczu, był swego czasu nowatorski w Europie, nosi miano i jego budowa przypisywana jest światowej sławy astronomowi[1] oraz leży na Warmii, krainie stosunkowo ubogiej (z punktu widzenia poruszanej tematyki) w kanały i zabytkowe urządzenia inżynierii wodnej.

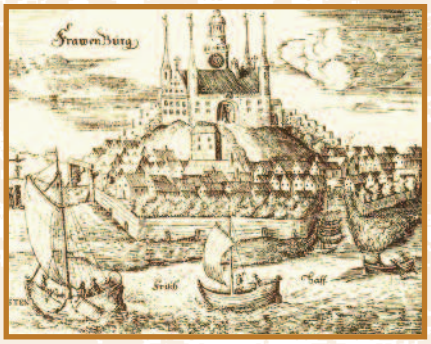
Kanał został wykopany i usypany w czasach krzyżackich, zapewne w XIV wieku, a zachowane dokumenty pozwalają na twierdzenie, że z całą pewnością istniał już w 1427 roku. Powodem budowy kanału było umożliwienie funkcjonowania młyna wodnego, a przy okazji dostarczanie wody pitnej mieszkańcom miasta. Była to kwestia strategiczna, warunkująca istnienie grodu. Poprowadzono więc odejście od pobliskiej rzeki Baudy (niem. *Baude*), kierując kanał zakolem ku Fromborkowi (niem. *Frauenburg*), kiedy rzeka znajduje swoje ujście w Zalewie Wiślanym około 1.900 m na północny-wschód od ujścia do Zalewu wód Kanału Kopernika. Z tego też powodu przez długi czas kanał nazywano *Mała* (lub *Nowa*) *Bauda*, albo po prostu *Bauda*.



Rys. 1.51. Przebieg Kanału Kopernika (niebieska linia) na mapie z 1910 r. Kolorem żółtym zaznaczono odcinek zasypany na przełomie lat 60. i 70. XX w., kolorem czerwonym rzekę Baudę

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (odejście od rzeki Baudy) to: 54° 20’ 24” **N** i 19° 42’ 31” **E**, natomiast punktu końcowego kanału (ujście do basenu portowego we Fromborku, styk z Zalewem Wiślanym) to: 54° 21’ 33” **N** i 19° 40’ 44” **E**.

Kanał zaczynał swoj bieg w punkcie wypływu z rzeki Baudy, opodal majątku Bogdany (niem. *Sonnenberg*). Tuż obok, w miejscu o obecnej nazwie Krze (niem. *Koggenbusch*) znajdowała się zapora spiętrzająca wody potrzebne na zasilenie kanału; możliwe jest, że był to nawet system kolejnych kilku zapór spiętrzających.





Rys. 1.52-53. Panorama Fromborka wg Hartknocha – miedzioryt z 1684 r. oraz astronom Kopernik na wieży katedralnej we Fromborku – obraz olejny Jana Matejki z 1873 r.

[1] Badania i analizę krytyczną na tenże temat przeprowadził m.in. Bolesław Orłowski, na przełomie lat 50. i 60. XX w.



Całkowita długość kanału (licząc od rzeki Baudy) wynosiła około 5.940 m, przy średniej szerokości 5 m pomiędzy sztucznie usypanymi wałami (częściowo wykorzystując przy budowie istniejące, naturalne stoki wzniesień). Różnica poziomu wód pomiędzy punktem początkowym i końcowym systemu (a więc poziomem morza) wynosiła 18,5 m.

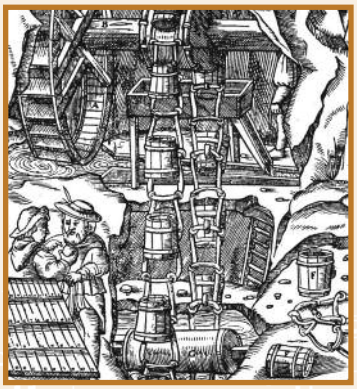
Rys. 1.54.
Kanał Kopernika pomiędzy wieżą wodną i basenem portowym we Fromborku

HYDRAULICZNY MAJSTERSZTYK

Mieszkańcy Fromborka szczycą się swoim znamienitym obywatelem, wielkim astronomem Mikołajem Kopernikiem (ur. 19 lutego 1473 roku w Toruniu, zm. 24 maja 1543 roku we Fromborku). Powodem do dumy jest też (całkiem słusznie!) system wodociągowy, dostarczający od XVI wieku świeżą wodę pitną na wzgórze katedralne, którego integralnym elementem była tzw. wieża wodna. Za pomocą specjalnego mechanizmu umieszczonego wewnątrz wieży, woda z kanału była podnoszona na znaczną wysokość, skąd (dzięki różnicy ciśnień i wykorzystaniu zasady naczyń połączonych) była doprowadzana na fromborskie wzgórze, w tym do tzw. kanonii zewnętrznych, leżących poza murami katedralnych umocnień.

Tego typu urządzenia, służące przykładowo odwadnianiu kopalń czy nawadnianiu pól, znane były nie tylko w średniowieczu, ale nawet w starożytności. Jednak jako konstrukcje służące miejskim celom wodociągowym pojawiły się w Europie dopiero w pierwszej połowie XVI wieku (Toledo w 1526 roku oraz Augsburg w 1548 roku), tak więc wodociąg fromborski (jego mechanizm wieży wodnej) był wówczas nowatorskim rozwiązaniem na skalę europejską, a więc w praktyce światową.

Nic więc dziwnego, że z biegiem lat autorstwo skomplikowanego systemu zostało przypisane genialnemu naukowcowi – kanonikowi Mikołajowi, a kanał, wieża i wodociąg stały się w świadomości ludzkiej nierozłącznymi budowlami, w konsekwencji datowanymi na ten sam okres. Wewnątrz wieży zamontowano łańcuchowy mechanizm czerpakowy, wprawiany w ruch energią wody kanału, która obracała koło młyńskie. Cała konstrukcja wieży miała blisko 30 m wysokości, a woda była w niej podnoszona na wysokość ponad 25 m, by około dwustu metrów dalej, pomiędzy kanoniami zewnętrznymi, wytrysnąć w zbiorniku na wzgórzu katedralnym na wysokości niespełna 20 m.





Rys. 1.55-56. Paternoster – przenośnik kubełkowo-czerpakowy – wg Georgio Agricoli (po lewej), wydanie z 1556 r. oraz wg Daniele Barbaro (za Witruwiuszem), wydanie z 1567 r.

Jednak wieżę wodną we Fromborku, na fundamentach średniowiecznego młyna wodnego, nie wybudował Mikołaj Kopernik, lecz niejaki murarz Stanislao (Stanisław), a urządzenia wewnątrz wieży, służące podnoszeniu wody i jej transportowi na wzgórze katedralne, zaprojektował i wykonał niejaki rurmistrz Valentin Hendell z Wrocławia. Za-





Rys. 1.57-58.
Rzeźba postaci Mikołaja Kopernika u podnóża wzgórza katedralnego, obserwującego „swój" kanał i wieżę wodną

chowana umowa pomiędzy Kapitułą Diecezji Warmińskiej i mistrzem Valentinem, określa czas wykonania zamówienia na lata 1571-1572, a więc już po śmierci astronoma.

Tymczasem z Fromborkiem i Kanałem Kopernika można próbować powiązać jeszcze inną znamienitą osobistość o sławie i renomie światowej. Otóż twórca maszynerii wodociągowej, wrocławski rurmistrz Valentin (Valten) Hendel (Händel) – to prawdopodobnie prapradziadek (ewentualnie pradziadek) wielkiego kompozytora baroku **Jerzego Fryderyka Haendla**. Urodzony bowiem w 1582 roku we Wrocławiu późniejszy dziadek J. F. Haendla ze strony ojca, również o imieniu Valentin i takiej samej profesji, przeniósł się wraz z rodziną w początkach XVII wieku do Halle w Saksonii, gdzie w 1685 roku przyszedł na świat kompozytor. Biorąc pod uwagę fakt, że wrocławscy Haendle specjalizowali się w wyrobie miedzianych rur i kotłów, należy domniemywać, że instalacja wodociągowa składała się z rur drewnianych oraz po części właśnie z miedzianych (mosiężnych) rur i naczyń, a samo urządzenie podnośnikowe zawierało miedziane (mosiężne) czerpaki. Osobliwym zbiegiem okoliczności jest, że profesja Haendlów to w języku niemieckim *Kupferschmied* (ang. *Coppersmith*), czyli pracujący z miedzią kotlarz-miedziorytnik, a nazwisko Kopernik prawdopodobnie wywodzi się od miedzi (zapewne jej wydobywania bądź obróbki), a sama rodzina Kopernika pochodziła również ze Śląska (wieś Kopierniki, niem. *Köppernick*). Jerzy Fryderyk Haendel na swój sposób kontynuował „wodociągowe" tradycje wrocławskich przodków: skomponował i wystawił w 1717 roku na barce na wodach Tamizy słynny utwór „Water Music" (*Muzyka Wody*) dla angielskiego króla Jerzego I Hanowerskiego.

Urządzenia wodociągowe we Fromborku działały, ale wymagały one okresowych napraw i remontów. Swoją służbę wieża wodna i jej mechanizmy pełniły przez około 200 lat. Pod koniec XVIII wieku rury i konstrukcję czerpakową rozebrano, ale sam Kanał Kopernika dalej istniał, prowadząc swoje wody do portu we Fromborku. Kanał pełnił jeszcze swoje funkcje gospodarcze w 1944 roku, kiedy napędzał koło wodne młyna zbożowego w obrębie wieży wodnej.



Rys. 1.59. George Frideric Handel i król Georg I w trakcie koncertu na Tamizie w 1717 r.

Ostateczny kres użyteczności kanału przyniosły działania wojenne. Młyn wodny uległ zniszczeniu, podobnie jak budowle spiętrzające wodę w początkowym biegu kanału. Ćwierć wieku później, w związku z prowadzoną w latach 1966-1973 ogólnopolską harcerską akcją odbudowy miasta „Operacja 1001-Frombork" (dla uczczenia 500. rocznicy urodzin Mikołaja Kopernika), planowano dokonać rewitalizacji Kanału Kopernika. Ostatecznie postąpiono dokładnie odwrotnie – choć uporządkowano teren, to bezpowrotnie utracono część koryta kanału, zasypując śródmiejski fragment (powyżej wieży wodnej) o długości około 700 m.



Rys. 1.60. Suche koryto Kanału Kopernika, w jego środkowym biegu

W samym mieście Kanał Kopernika pełni obecnie funkcje stricte turystyczne: jako element krajobrazowy (od wieży wodnej, będącej punktem widokowym, do pobliskiego portu płynie nadal ciek wodny) oraz jako źródło legendy, wiążącej jego budowę z osobą wielkiego astronoma. W pozostałej, pozamiejskiej części kanału woda pojawia się miejscami i okresowo (głównie w efekcie opadów), wiele odcinków można przejść suchą stopą, a największą przeszkodę stanowią rosnące (lub zwalone) na zboczach i wewnątrz koryta kanału drzewa oraz krzewy.

Podsumowując

Kanał Kopernika został wybudowany co najmniej pół wieku (a prawdopodobnie ponad wiek) przed narodzinami[2] przyszłego genialnego astronoma, a sama wieża wodna i jej unikalne urządzenia powstały ponad ćwierć wieku po jego śmierci!

Z biegiem czasu, im było dalej od śmierci Kopernika i bezpośrednich przekazów – tym więcej przybywało kanałów i budowli wodnych jego autorstwa. Praktycznie cała Warmia i Prusy Królewskie stały się obszarem inżynieryjnej aktywności i w konsekwencji konstruktorskiej spuścizny kanonika Mikołaja. To już nie tylko kopernikowski Frombork, ale również Braniewo, Działdowo, Gdańsk, Grudziądz[3], Kwidzyn, Miłakowo, Olsztyn, Olsztynek, Pasłęk, Pieniężno, Starogard Gdański, Toruń i Lubawa[4] – tak więc zasadnym byłoby zatytułowanie niniejszego podrozdziału nie: *Kanał*, lecz *Kanały Kopernika*...

[2] Ten fragment książki był pisany, a sam kanał był wizytowany, *nomen omen* w lutym 2013 r., dokładnie w 540. rocznicę urodzin Mikołaja Kopernika.

[3] Mikołaj Kopernik, aby zaradzić brakowi dostatecznej ilości wody pitnej dostarczanej tzw. **Rowem Hermana**, miał rzekomo zaproponować i zaprojektować rajcom grudziądzkim budowę wodociągu, w postaci idącego od rzeki Osy tzw. **Kanału Trynka** (nazwa wywodzi się od niemieckiego słowa „trinken" – pić), o długości ok. 10 km. Miało to się wydarzyć w Grudziądzu w latach 1521–1522, kiedy Kopernik uczestniczył w Sejmiku Generalnym Prus Królewskich, jako delegat kapituły warmińskiej. Zauważyć wypada, że samo otwarcie Kanału nastąpiło w 1552 roku, a więc prawie dekadę po śmierci astronoma.

[4] Kanonik Kopernik przyjaźnił się z biskupem chełmińskim Tiedemannem Giese, piastującym ten urząd od 1538 roku w Lubawie. Legenda głosi, że około 1539 r., odwiedzając chorego biskupa, Kopernik miał zaradzić brakowi czystej i chłodnej wody, projektując i nadzorując budowę drewnianego wodociągu. Zwolennicy prawdziwości podania twierdzą, że początkiem wodociągu było tryskające źródło opodal przysiółka Lipy, przy tamtejszym sanktuarium, a więc znajdujące się około 1.870 m w linii prostej od zamku biskupiego w Lubawie. Oficjalnie stwierdza się, że pierwsze lubawskie wodociągi zostały wybudowane w latach 1638-1640, a więc blisko wiek po śmierci Kopernika.





Rys. 1.61-62. Miejsce o nazwie Krze – początkowy odcinek kanału





Rys. 1.63-64. Rzeka Bauda oraz źródełko w podlubawskim sanktuarium w Lipach

Całkiem zrozumiałe jest, że z punktu widzenia niewątpliwego prestiżu, zabiegów marketingowych i promocji turystycznej, poszczególne miejscowości i ich mieszkańcy przypisują autorstwo ich „starożytnych" wodociągów lub kanałów nawadniających Mikołajowi Kopernikowi. Jaka jest jednak prawda? Owszem, nasz sławny astronom, będąc przykładnym człowiekiem renesansu, działał na różnych polach nauk i sztuk wszelakich, jednak brak jest bezpośrednich dowodów na to, że ten lekarz, fizyk, matematyk, ekonom i administrator był praktykującym „inżynierem-hydraulikiem". Wydaje się, że w tym przypadku można więc co najwyżej stawiać hipotezy, jakoby Mikołaj Kopernik inspirował, doradzał lub zachęcał do tworzenia (ulepszenia) jakiegoś kanału czy wodociągu, nie zaś, że go projektował lub wręcz budował... Jednak te legendy żyją już własnym życiem i nie da się ich zwalczyć. Zresztą czy warto? To tak, jak – *nota bene* w zgodzie z prawem Kopernika – fałszywa (zła) moneta wypędza z obiegu dobrą, prawdziwą. Niech więc tak i pozostanie, bo łatwiej niż powstrzymać te legendy, było swego czasu „wstrzymać Słońce i ruszyć Ziemię"...



Rys. 1.65. Mikołaj Kopernik głoszący w Grudziądzu swój *Traktat o sposobie bicia monety* – grafika Johana Schübelera

Przytoczmy jeszcze fragment opisu miasta Pasłęk, występującego w *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[5], pod hasłem **Holąd Pruski**: „Ma piękne położenie nad rzeką Wąską (*Weeske Fl.*). Ćwierć mili powyżej miasta pod wsią *Greisings* odłączony jest za pomocą obmyślanych przez Kopernika przyrządów kanał osobny od tej rzeki, zwany po niem. *Neue Weeske*, którym woda sprowadza się 80 stóp wysoko (około 25 m – przyp. C. W.) do miasta, pędzi młyny, napełnia studnie miejskie (dawniej i fosy zamku zasilał) i łączy się poza miastem z Starą Wąską. Te informacje autorzy słownika zaczerpnęli zapewne od pasłęckiego lekarza medycyny Carla



Rys. 1.66. Jaz piętrzący na rzece Wąska, powyżej Pasłęka – pomiędzy wsiami Gołąbki i Zakrzewko

[5] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom III z 1882 r., s. 95-96.

Creutzwieser, który w 1838 roku wydał rozprawę pt. „Przyczynek do historyczno-statystyczno-medycznej topografii Pasłęka[6] – kontynuacja".

Ten historyczno-medyczny opis brzmi następująco: „Rzeka Weeske, która powyżej Pasłęka koło Weskenit z pewnego jeziora wypływa rozdzielając się na Starą i Nową Weeske. Nowa Weeske była przez śluzę spiętrzona i opierała się na wzgórzach, 80 stóp wysokich ponad lustro wody, na których miasto w jej łożyskach leżało, Nowa Weeske, pewien kanał przez Kopernika założony na prowadzenie młyna, w celu wyżywienia zamku i Młyńskiego Przedmieścia. Onże kanał poniżej miasta łączył się znowu ze Starą Weeske, gdzie teraz sobie rzeka poniżej otoczona tamą i zaopatrzona w małą groblę rozlewa się do jeziora Druzno, niestety jednak nie jest ani spławna, ani żeglowna.".

„Dzięki Kopernikowi" i jego nowej odnodze rzecznej powstały młyny wodne i młyńskie przedmieście, a piekarze mogli wyżywić mieszkańców zamku i miasta. Takim piekarzem w Pasłęku był m.in. Leopold Wawrzyński, który w początkach XX wieku otworzył tam fabrykę pierników.





Rys. 1.67-68.
Odejście Pasłęckiego Kanału Młyńskiego (Nowej Wąskiej) od Starej Wąskiej oraz jego końcowy bieg – poniżej skarpy zamkowej

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Zapoznajmy się jeszcze z fragmentem opisu Fromborka, Mieczysława Orłowicza z *Ilustrowanego przewodnika po Mazurach Pruskich i Warmii*[7]: „Miasto ma charakter dość nowoczesny. Z pamiątek po Koperniku zasługują na wymienienie


L. Wawrzinsky's
Honigkuchenfabrik
Pr. Holland Ostpr.
empfiehlt
als Spezialität ihre als vorzüglich anerkannten, auf jeder beschickten Ausstellung prämiierten
Delikatess-Gußhonigkuchen
„Liliputaner"
gesetzlich geschützt unter Nr. 19513
:: Bananen-Honigkuchen ::
Neu! „Liliputaner" Neu!
gesetzlich gesch. unter Nr. 19513
Hergestellt aus garantiert reinem Ostpreußischen Schleuderhonig. Sehr nahrhaft und wohlschmeckend.
Zu haben in einschlägigen Geschäften.

Rys. 1.69.
Ogłoszenie prasowe w *Elbinger Neueste Nachrichten*, z 1 grudnia 1912 r.

[6] *Beitrage zu einer historisch-statistisch-medizinischen Topographie von Pr. Holland* („Preussische Provinzial-Blätter", Königsberg 1838, s. 383.). Biorąc pod uwagę fakt, że Pasłęk uzyskał prawa miejskie w 1297 roku, a murowany zamek wzniesiono w pierwszej połowie XIV wieku, zdziwienie musi budzić twierdzenie, że z budową młynów (podstawa funkcjonowania średniowiecznego miasta) oraz nawodnionych fos musiano czekać na Kopernika, a więc ponad 200 lat... Autor ten twierdził również, że przeszedł podziemnym krzyżackim tunelem długości około 2 km od zamku do pobliskiej wsi Robity (niem. *Robitten*), pod nurtem rzeki Wąskiej. Podanie o tychże podziemiach z pewnością przyczyniło się do powstania ponad 100 lat później legendy o ukryciu tamże (w zamkowych lochach) Bursztynowej Komnaty...

jeszcze dwie: kanał Baudy, który ma być jego dziełem, a który umożliwiał powstanie we Fromborku małego chociażby portu (Bauda uchodzi do morza 2 km na wschód) oraz wodociąg. Stojąca niedaleko katedry wieża wodna miała mieć do XVII w. napis łaciński, stwierdzający, że wodociągi są dziełem Kopernika[8], który usunięto przy ówczesnej restauracji. W sąsiednim domu miał mieszkać Kopernik.". Fromborski kanał został wpisany do rejestru zabytków w dniu 27 czerwca 1968 r., przy czym obiekt zdefiniowano jako: KANAŁ WODNY, położony w miejscowości Frombork.

Wydawać by się mogło, że nazwa *Kanał Kopernika* jest oficjalna, gdyż została m.in. wymieniona w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących, str. 119) – wydawnictwie Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Jednak oficjalna, urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym (!) zarządzeniem Nr 198 Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 września 1958 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw obiektów fizjograficznych w powiatach*... (M. P. z 1958 r. Nr 90, poz. 502), brzmi: **Strużyna**, a obiekt (przedmiot) tak nazwany to „**rów**", a nie kanał. Jak widać rzeczywistość staje się znacznie bardziej prozaiczna, kiedy dostojny, wielowiekowy *Kanał Kopernika* zestawić z niewątpliwie mniej romantycznym *rowem Strużyną*... Ale od czego mamy legendy, w które przecież wolno nam wierzyć?



Rys. 1.70. Widok Fromborka od strony górnego biegu kanału w początkach XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Kopernika, Kanał	Kopernika, -u	kanał	Zalew Wiślany

Rys. 1.71. Fragment *Hydronimów* z 2006 r.

Nazwa polska	W przypadku	Przedmiot	Powiat	Dawniej: nazwa niemiecka
Strużyna	-y	rów	„	Kopernika Gr.

Rys. 1.72. Fragment rozporządzenia Prezesa RM z dnia 27 września 1958 r.

1.4. Kanał Jagielloński (niem. *Kraffohl Kanal* lub *Kraffohl Fluss*)

O ile Kanał Dobrzycki jest najstarszym czynnym kanałem żeglownym w Polsce, o tyle Kanał Jagielloński jest najstarszym czynnym kanałem żeglownym polskim! Długość tej drogi wodnej to około 5.800 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (odejście od rzeki Elbląg) to: 54° 10' 43" szerokości północnej **N** i 19° 22' 56" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (odejście Nogatu) to: 54° 11' 39" **N** i 19° 19' 27" **E**.

WIELOWIEKOWY KANAŁ, NIEKOŃCZĄCE SIĘ BUDOWY

Co najmniej dwa powody złożyły się na stworzenie nowej wówczas (pod koniec XV wieku) drogi wodnej. Po pierwsze, w 1483 roku elblążanie odcięli od (przepływającej przez miasto Elbląg) rzeki Elbląg – prawe ramię Nogatu, tzw. Stary Nogat (niem. *Alte Nogat*), który niosąc ze sobą piaski, wypłycał tor wodny Elbląga w kierunku Zalewu Wiślanego. Jednak tym samym kupcy elbląscy pozbawili się w konsekwencji bezpośredniego połączenia z Nogatem i Wisłą. Po drugie, kiedy po drugim pokoju toruńskim w 1466 roku Elbląg stał się miastem Prus Królewskich, należących do Rzeczypospolitej, swobodna żegluga Zalewem Wiślanym była nieustannie zagrożona ze strony państwa zakonnego. Należało więc szukać rozwiązania w postaci nowego wodnego połączenia z deltą Wisły, a więc Gdańskiem i Bałtykiem. W tym celu postanowiono wykorzystać lewe ramię wypływającej z Elbląga do Zalewu rzeki Elbląg. Na XVI-wiecznej mapie Mercatora można ujrzeć Stary Nogat (pozioma linia powyżej, z punktu widzenia poziomu morza, a więc na południe od miasta Elbląg) oraz nienazwany kanał (pozioma linia poniżej Elbląga).



Rys. 1.73. Elbląski początek kanału

Chcąc przedstawić historię budowy najstarszego czynnego polskiego kanału żeglownego, wypada posłużyć się opisem zamieszczonym w *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[1]:

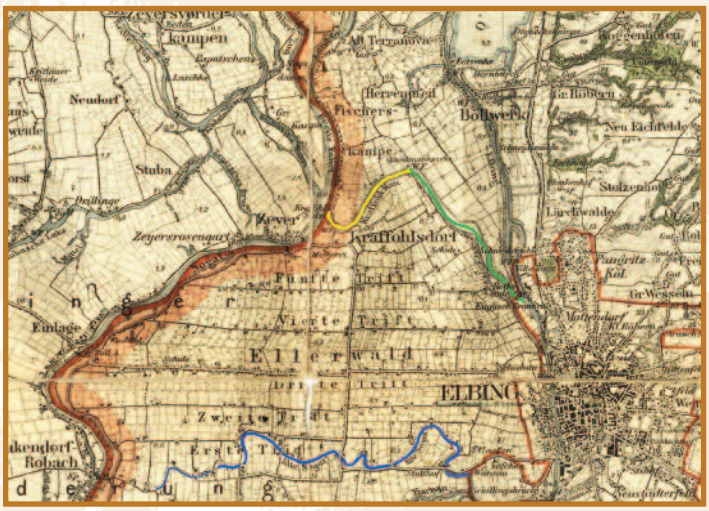
[7] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik po Mazurach Pruskich i Warmii*. Książnica Polska Towarzystwa Nauczycieli Szkół Wyższych, Warszawa-Lwów 1923 (Remix, Olsztyn 2006), s. 291.
[8] Należy zwrócić uwagę, że Mieczysław Orłowicz nie pisze w sposób kategoryczny o tym, że Kopernik wybudował kanał i wodociąg we Fromborku. Kanał „miał być" dziełem astronoma, a nadto autor zauważa, że sam napis o wodociągu nie musiał pochodzić z czasów Kopernika.
[1] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom IV z 1883 r., s. 579-580.



Rys. 1.74.
Fragment mapy Prus autorstwa Mercatora z 1595 r.

„**Kraful**, kanał, niem. *Kraffohlkanal*, łączy rzekę Elbląg z Nogatą. Budowano go z następującej przyczyny: Nogat od początku przywodziła swe wody do rzeki Elbląg (Alte Nogat, pol. Stary Nogat – przyp. C. W.), nieco powyżej teraźniejszego miasta Elbląga. Z czasem jednak wiele piasku toczyła i coraz bardziej ją zaszlamywała. Z tego powodu została w roku 1483 przy wsi Robach (Wierciny i Jazowa – przyp. C. W.) zatamowana i poprowadzona na północ ku Białej łasze (Weisse Lache), gdzie aż dotąd uchodzi poza wsią Zeyer (Kępki – przyp. C. W.) do Świeżej zatoki (Zalew Wiślany – przyp. C. W.).

Chcąc atoli mieć prosty związek z Wisłą i Polską, przekopało miasto Elbląg nowy kanał krafulski w roku 1495. Najprzód poprowadzili go w długości 900 prętów (ok. 3.350 m – przyp. C. W.), Starym Elblągiem (Alte Elbing), który dawniej nieco poniżej miasta odłączał się od właściwej rzeki Elbląg i wpływał do zatoki. Tam gdzie się zwracał ku północy Stary Elbląg (bei der langen Else albo bei Hoppen, teraz Rundmannsecke), został zatamowany. Stąd dalej na zachód kopano kanał 660 prętów (ok. 2.450 m – przyp. C. W.) aż do nowo przepuszczonej tu Nogaty. Woda z Nogaty wchodzi do kanału dwiema śluzami: większą dla większych statków i mniejszą dla mniejszych (...).



Rys. 1.75. Kanał Krafulski na mapie Wolnego Miasta Gdańska z 1930 r. (kolorem zielonym oznaczono dawne koryto rzeki Stary Elbląg, kolorem żółtym oznaczono „nowy" przekop, natomiast kolorem niebieskim Stary Nogat)

Rząd wydał na tę budowę kanału talarów 66.750 (49,3% – przyp. C. W.), miasto 30.000, stowarzyszenie kupców 38.572 talarów. Dla większego bezpieczeństwa usypano groble po obu stronach kanału. W roku 1596 kanał znacznie rozszerzono i głębiej nieco kopano. Obecnie jest on długi 1.560 prętów (ok. 5.800 m – przyp. C. W.), szeroki 70 stóp (ok. 22 m – przyp. C. W.), 86 (ok. 27 m – przyp. C. W.), przy końcu 192 stóp (ok. 60 m – przyp. C. W.). Najmniejsza głębokość wynosi 3 i pół stopy (ok. 1,1 m – przyp. C. W.), poniżej 4 (ok. 1,3 m – przyp. C. W.), na końcu 6 stóp (ok. 1,9 m – przyp. C. W.) (...)

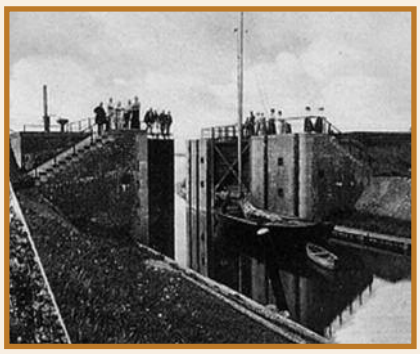


Rys. 1.76. Duża śluza (potrójne wrota?) i mała śluza, na mapie z 1820 r.

W roku 1867 przechodziło kanałem: do Elbląga statków ładownych 426, próżnych 186, berlinek ładownych 1.327, próżnych 910, tratew 106, sztuk drzewa 35.466. Z Elbląga przechodziło: statków z ładunkami 14, sztuk drzewa 3.611. Portowego od statków (Hafenlastgelder) weszło talarów 4.623. Do czyszczenia gruntu używa się 1 statek parowy (Dampfbagger) i 1 albo 2 końmi ciągnione statki. W roku 1867 przeczyszczono gruntu kw. prętów 25.672 (ok. 9,7 ha – przyp. C. W.)".

Kanał wielokroć poszerzano i pogłębiano m.in. w 1695 roku. Jeśli już wówczas były pobudowane śluzy, to musiały być one często uszkadzane przez powodzie lub napór lodu i kry. Prace remontowo-budowlane, w tym związane z przygotowaniem śluz, przeprowadzono również pod koniec XVIII wie-





Rys. 1.77-78. Styk Nogatu i kanału na niemieckiej mapie z 1893 r. – wg Reichsamt für Landesaufnahme – oraz górne wrota śluzy na pocztówce z początków XX w.

ku. Niemieckie źródła pisane w XIX wieku, za datę tworzenia (remontu?) kanału i śluz podają 1783 rok[2]. Być może nastąpiła pomyłka w druku: 1783 – zamiast 1483 (?), a następne wydawnictwa powielały tę informację... Inne źródła z tego okresu podają, że oprócz wielu inwestycji na kanałach za rządów króla Fryderyka II Wielkiego, realizowano prace na Kraffohl-Canal w 1785 roku[3]. Jednak jedno nie wyklucza drugiego, może też chodzić o daty graniczne prowadzonej inwestycji...

Intrygującą informację podaje m.in. dr Fryderyk W. Schubert[4], jakoby budowę kanału zrealizowano w latach 1783 oraz 1795 – choć przyznaje, że sama budowla jest starsza – oraz że posiada on





Rys. 1.79-80. Informacja o kanałowych śluzach na mapie Jana W. Suchodolca z 1733 r. oraz na mapie z 1789 r.

3 śluzy (!?). Tu z kolei prawdopodobnie chodzić może o podwójną komorę dużej śluzy oraz śluzę małą... Według Schuberta kanał zwany był **Krapfuhl Canal** lub **Kraffohl Canal**. Cytat: *„Kanał... w roku 1783 założony (albo raczej ze starego z końca XV wieku wykonanego założenia odnowiony) i w 1795 rozszerzony. Ma 3 śluzy, przy tym jedną na 40 stóp szeroką „śluzę statkową", naprzeciw Nogatu"*.

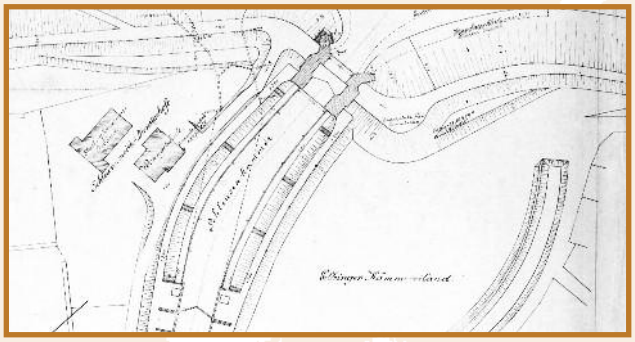
Z kolei dr G. Hagen[5] podaje, że w tym miejscu nad Nogatem znajduje się jedna, drewniana śluza, szeroka na 42 stopy.



Większą śluzę rozebrano zapewne na początku XX wieku, prawdopodobnie w czasie prowadzonego remontu w latach 1913-1917. Wcześniej zlikwidowano małą śluzę, której ujście do Nogatu zostało całkowicie zasypane, natomiast po dużej śluzie pozostały pierwsze wrota od strony Nogatu, służące za ewentualną zaporę przeciwpowodziową (wrota bezpieczeństwa). Dowodzi tego plan z 1898 roku, gdzie ukazano dużą śluzę oraz „ślepą" już odnogę dawnej śluzy małej. Bezpośrednio przed rozwidleniem funkcjonował niewielki prom.

Rys. 1.81.
Widok na Nogat przez głowę górną Dużej Śluzy

[2] L. von Baczko: *Handbuch der geschichte, erdbeschreibung und statistik Preussens*. T. II, Königsberg und Leipzig 1802, s. 11.
[3] K. H. S. Rodenbeck: *Beiträge zur Bereicherung und Erläuterung der Lebensbeschreibungen Friedrich Wilhelms I. und Friedrichs des Großen, Konige von Preußen, nebst einem Anhang*. Berlin 1838, s. 206-207.
[4] F. W. Schubert: *Handbuch der Allgemeinen Staatskunde des Preussischen Staats*. Königsberg 1846, s. 284.
[5] G. Hagen: *Handbuch der Wasserbaukunst, Zweiter Theil: Die Ströme und Kanäle*. Königsberg 1852, s. 440.



Rys. 1.812.-83 Plan sytuacyjny Dużej Śluzy z lipca 1898 r. oraz współczesne miejsce po Małej Śluzie



Przytoczmy jeszcze opis Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[6]: „Na północy rzeka Elbląg, będąca w kierunku zalewu Fryskiego naturalnem przedłużeniem Oberlandzkiej drogi wodnej, jeszcze w r. 1494 została połączona Kanałem Kraffohl z Nogatem. Ten kanał, poprawiony i rozszerzony w latach 1913-1917, ma 5'9 km długości, 18 m szerokości i przy średniej wodzie do 1'8 głębokości, przy niskiej 1'1. Szczególnie ważny jest on dla Elbląga jako droga, którą dociera tam drzewo z dorzecza Wisły.".

PRZEPISY PORZĄDKOWE ORAZ NAZEWNICTWO

Na Kanale Krafulskim, podobnie jak na innych pruskich drogach wodnych, obowiązywały ściśle określone przepisy policyjno-żeglugowe. Przykładowo, jedne z nich zostały wprowadzone w marcu 1850 roku[7]. Korzystanie z kanału (w tym obu śluz) było praktycznie dozwolone dla wszystkich jednostek pływających, m.in. takich, jak łodzie kurońskie, jachty, lomy (typ żaglowca zalewowego – przyp. C. W.), barki oberlandzkie, parowce – jednak stosownie do typowego dla nich zanurzenia. Tratwy i ich powiązane zestawy nie mogły być szersze niż 15 stóp (4,6 m – przyp. C. W.), ze względu na rozmiary (małej?) śluzy. Każda jednostka musiała mieć obowiązkowe wyposażenie w postaci lin, łańcuchów i kotwic. Zabronione było wyrzucanie do wody jakiegokolwiek balastu, ani żadnych odpadów i śmieci. Za korzystanie z kanału i przejście przez śluzy obowiązywały również ściśle określone opłaty taryfowe (niem. *Schleusengeld*).

W przypadku Kanału Jagiellońskiego problematyczne są zarówno daty i okresy jego budowy, jak również kwestie nazewnictwa. Rozpatrując daty budowy, najczęściej spotkamy się z rokiem 1483 (faktycznie jest to data „odcięcia" Starego Nogatu od Nogatu), latami 1494 lub 1495 (być może chodzi o jesienne zakończenie robót oraz wiosenne rozpoczęcie żeglugi) oraz rokiem 1783 (pruska rozbudowa). Ponieważ punktem odniesienia niniejszej książki jest opracowanie S. Srokowskiego za datę budowy Kanału Kraffohl przyjmijmy rok 1494.

Aus dem Amtsblatt pro 1864, Seite 153.

Polizei-Ordnung für den Kraffohl-Kanal.

Mit Bezug auf §. 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 wird folgende Polizei-Verordnung für den Kraffohl-Kanal erlassen und hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

§. 1. Die Benutzung des Kraffohl-Kanals und der beiden an der Einmündung befindlichen Schleusen, ist nach wie vor allen Flußfahrzeugen (als kurischen Kähnen, Jachten, Lummen, Oderkähnen, Dampfböten u. s. w.) gestattet, insofern der Tiefgang dieser Fahrzeuge solches zuläßt.

Rys. 1.84. Początkowy fragment przepisów porządkowych na kanale

II. An Schleusengeld von den durch die Schleusen des Kraffohl-Kanals und an Baum- und Stromgeld von den durch den Ober- und Unterbaum des Elbingflusses gehenden Fahrzeugen und Holztraften, und zwar:

	Schleusengeld. Thl. Sgr. Pf.	Baum- und Stromgeld. Thl. Sgr. Pf.
1) von einem Seeschiffe, insofern der Baum passirt wird		12 —
2) von einer Jacht, ohne Unterschied der Größe	2 —	8 —
3) von allen übrigen Stromfahrzeugen:		
a. von 41 Schiffslasten Tragfähigkeit und mehr	5 —	22 —
b. „ 31 bis einschließlich 40 Schiffslasten	4 —	22 —
c. „ 21 „ „ 30 „	3 —	12 —
d. „ 16 „ „ 20 „	2 10	10 —
e. „ 11 „ „ 15 „	2 —	8 —
f. „ 5 „ „ 10 „	1 —	8 —
g. „ mehr als 2 bis einschließlich 4 Schiffslasten	— 5	2 —
h. „ 1 bis 2 Schiffslasten	— 2 6	1 —
i. „ Fahrzeugen unter 1 Schiffslast	— 1	6
4) von Balken oder Bauholz: vom Stück	— 8	—
vom Schock	— —	2 —
außerdem zahlt jede den Transport begleitende Person 2 Sgr.		
5) von einem Schock Brennholz bei einer Länge von:		
a. 18 Fuß	— 4	1 —
b. 12 Fuß	— 3	1 —
außerdem zahlt jede den Transport begleitende Person 1 Sgr.		

Das Schleusen-, Baum- und Stromgeld wird nur Einmal, und zwar nur bei der Einfahrt, erhoben.

Rys. 1.85. Cennik opłat kanałowych za rok 1864

34. Systemat Jezior Warmińskich obejmujący połączone jeziora, rzeki i kanały od Ostródy do jeziora Drużno.

35. Kanał Elbląski.

Rys. 1.86. Żeglowne drogi wodne[8] – zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 22 września 1952 r. (M. P. z 1952 r. Nr 90, poz. 1410)

j) Kanał Elbląski,

k) Elbląska od jeziora Drużno do ujścia do Zalewu,

l) jezioro Drużno od Elbląski do ujścia Kanału Warmińskiego,

ł) Kanał Warmiński,

Rys. 1.87. Zasięg terytorialny Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku[9] – zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. (M. P. z 1961 r. Nr 7, poz. 37)

Sprawa z nazwą, choć niby oczywista, nie jest w żaden sposób prosta. Na przykład przed drugą wojną światową zdarzało się, a w latach 50. i 60. XX wieku czyniono tak urzędowo, iż obecny *Kanał Jagielloński* określano jako *Kanał Elbląski*; co i współcześnie nie należy do rzadkości. Praktycznie do dziś drukowane są mapy, na których Kanał Jagielloński nosi miano Kanału Elbląskiego...

Oficjalna, urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1969 r. *w sprawie zmiany i ustalenia nazw niektórych miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1969 r. Nr 2, poz. 10), brzmi: **Kanał Jegielloński**. Nazwa ta pojawia się rów-

[6] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 18.
[7] *Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Danzig*, Nr 28, Danzig 1869.
[8] Pod pozycją 34. „ukrywa się" dzisiejszy Kanał Elbląski (Ostródzko-Elbląski), gdyż położony jest on pomiędzy Ostródą i jeziorem Drużno (powinno być: Druzno – przyp. C. W.). Pod pozycją 35. figuruje Kanał Elbląski – ale to zupełnie inny niż obecny, Kanał Elbląski. To właśnie współczesny Kanał Jagielloński.
[9] Pod pozycją l) „ukrywa się" dzisiejszy Kanał Elbląski (Ostródzko-Elbląski) – jako Kanał Warmiński, uchodzący w l) do jeziora Drużno. Pod pozycją j) „ukrywa się" dzisiejszy Kanał Jagielloński.



Rys. 1.88.
Fragment mapy Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat[10] z 2008 r.

nież jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących, str. 89).

Niemiecka nazwa kanału brzmiała najczęściej: **Kraffohl Kanal**, **Krafohl Kanal** lub **Krapfuhl Kanal**. Wywodziła się ona od leżącej na południowym brzegu osady Kraffohlsdorf (choć mogło być na odwrót, kanał dał nazwę miejscowości), która obecnie nosi nazwę Bielnik. Z tego punktu widzenia dopuszczalną nazwą mógłby być **Kanał Bielnicki**. Słusznie, czy niesłusznie, ale współczesna, polska nazwa nawiązuje do okresu jego budowy, kiedy Prusy Królewskie wchodziły w skład Rzeczypospolitej, pod berłem Jagiellonów.

Nazwa obowiązująca	II przypadek (nazwa przymiotnikowa)	Powiat	Nazwa dotychczasowa i charakter miejscowości bądź obiektu
Platerów	-rowa platerowski	łosicki	Platerowo-Pasieka, wieś, siedziba Gromadzkiej Rady Narodowej
Prażmów	-mowa prażmowski	piaseczyński	Nowa Wola Prażmowska, wieś
Ispek	-ku	krośnieński	Insbach, szczyt górski, las w gromadzie Iwonicz
Kanał Żerański	-łu-kiego	m. st. Warszawa, pow. nowodworski	kanał długości 17,3 km łączący Jezioro Zegrzyńskie w Niepogręcie z Wisłą w Warszawie
Kanał Jagielloński	-łu-kiego	elbląski	kanał łączący rzekę Nogat z rzeką Elbląg

Rys. 1.89. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 8 stycznia 1969 r.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Jagielloński, Kanał	-ego, -u	kanał	Nogat

Rys. 1.90. Fragment *Hydronimów* z 2006 r.

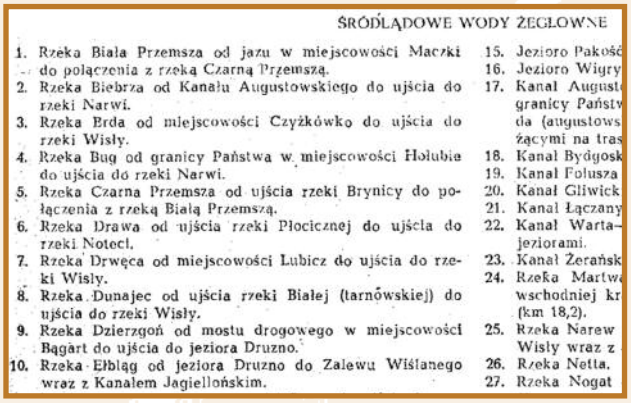
Polskie nazwy (w pierwszej kolejności XIX-wieczne tłumaczenia) to najczęściej: **Kanał Kraful** oraz **Kanał Krafulski**, następnie **Kanał Elbląski**, a ostatecznie **Kanał Jagielloński**. Przykładowo w 1881 roku ksiądz Jakub Fankidejski z Pelplina, twórca haseł z terenu pruskiego *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego*[11], tak oto pisał pod hasłem **Elbląg**: „Nadto są 2 kanały: **Krafulski kanał** (Jagielloński – przyp. C. W.) kosztem m. Elbląga zbudowany 1495 r., łączy Nogat z rz. Elbląg; drugi kanał elbląsko-mazurski (Elbingoberländischer Kanal) nowo teraz otworzony.".

Nazwa polska	Przypadek II	Nazwa niem'ecka	Powiat, dopływ, położenie
Śluza Bielnicka	-g-kiej	Kraffohl Schl.	pow. elbląski (w delcie Nogatu)

Rys. 1.91. Fragment rozporządzenia ministra AP z dnia 11 lutego 1949 r.

Blisko pół wieku później, w 1929 roku ukazuje się Tom IV dzieła o nazwie *Wielka Ilustrowana Encyklopedja Powszechna* (Gutenberga)[12]. Zadziwiającą rzecz napotykamy na stronie 95, gdzie informuje się czytelnika: „**Drużno** (niem. Drausen-See), jezioro w Prusach Wsch., nieopodal Elbląga i Malborga z 18 km², bardzo płytkie, jest połączone z zalewem Fryskim (Wiślanym – przyp. C. W.) rzeczką Elbląską i **kanałem Elbląskim.**". Tak właśnie nazwano kanał idący od Elbląga do Nogatu i Zalewu, a nie od Miłomłyna, Iławy i Ostródy do jeziora Druzno... Kanał oficjalnie nazwano Jagiellońskim w styczniu 1969 roku, jednak nieoficjalnie (choć urzędowo) nazwa ta pojawiła się już kilkanaście miesięcy wcześniej, m.in. w zarządzeniu Prezesa Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej z dnia 8 listopada 1967 roku w sprawie *uznania niektórych wód śródlądowych za żeglowne i spławne* (M. P. z 1967 r. Nr 63, poz. 301).

[10] Rozporządzenie Nr 36 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie *Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat*. Dziennik Urzędowy Województwa Warminsko-Mazurskiego Nr 71, poz. 1362.
[11] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom II z 1881 r., s. 341.
[12] *Wielka Ilustrowana Encyklopedja Powszechna*. Wydawnictwo Gutenberga, Kraków 1929, s. 95.



ŚRÓDLĄDOWE WODY ŻEGLOWNE

1. Rzeka Biała Przemsza od jazu w miejscowości Maczki do połączenia z rzeką Czarną Przemszą.
2. Rzeka Biebrza od Kanału Augustowskiego do ujścia do rzeki Narwi.
3. Rzeka Brda od miejscowości Czyżkówko do ujścia do rzeki Wisły.
4. Rzeka Bug od granicy Państwa w miejscowości Hołubie do ujścia do rzeki Narwi.
5. Rzeka Czarna Przemsza od ujścia rzeki Brynicy do połączenia z rzeką Białą Przemszą.
6. Rzeka Drawa od ujścia rzeki Płocicznej do ujścia do rzeki Noteci.
7. Rzeka Drwęca od miejscowości Lubicz do ujścia do rzeki Wisły.
8. Rzeka Dunajec od ujścia rzeki Białej (tarnowskiej) do ujścia do rzeki Wisły.
9. Rzeka Dzierzgoń od mostu drogowego w miejscowości Bągart do ujścia do jeziora Druzno.
10. Rzeka Elbląg od jeziora Druzno do Zalewu Wiślanego wraz z Kanałem Jagiellońskim.
15. Jezioro Pakość
16. Jezioro Wigry
17. Kanał August granicy Państw da (augustows żącymi na tras
18. Kanał Bydgosk
19. Kanał Foluszа
20. Kanał Gliwick
21. Kanał Łączany
22. Kanał Warta–jeziorami.
23. Kanał Żerańsk
24. Rzeka Martwa wschodniej kr (km 18,2).
25. Rzeka Narew Wisły wraz z
26. Rzeka Netta.
27. Rzeka Nogat

Rys. 1.92. Fragment zarządzenia Prezesa CUGW z 1967 r. – z Kanałem Jagiellońskim pod poz. nr 10



Rys. 1.93. Widok Elbląga z toru wodnego Kanału Jagiellońskiego

1.5. Nogat (niem. *Nogat*) i Przekop Wisły (niem. *Weichseldurchstich*)

Uchodząca do Zalewu Wiślanego rzeka o nazwie Nogat jest prawym ramieniem delty Wisły, liczącym współcześnie około 62 km długości. Nogat jest niezwykle istotnym elementem całego systemu wodnego Żuław, związanym nie tylko z historią powstania, ale także wielowiekowego funkcjonowania państwa pruskiego.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego Nogatu (odejście od Wisły opodal śluzy Biała Góra) to: 53° 54' 43" **N** i 18° 52' 46" **E**, natomiast punktu końcowego (ujście do Zalewu, styk ze Szkarpawą) to: 54° 16' 06" **N** i 19° 15' 26" **E**. Podkreślić należy, że na przestrzeni ostatnich ośmiu wieków nie tylko zmieniały się punkty początkowe i końcowe Nogatu (m.in. uchodził do Zalewu kilkudziesięcioma odnogami i ciekami wodnymi!), ale że jest teoria zakładająca, iż pierwotnie wcale nie był on odnogą Wisły, ale całkiem osobną, po części równolegle płynącą rzeką...



Wedle *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[1]: „Nogat jest ujęty w silne groble, które już roku 1288 mistrz ziemski (mistrz krajowy – przy. C. W.) **Meinhard von Querfurt** sypać zaczął. Do ich utrzymania przyczynia się skarb i wsie przyległe... Zdanie, jakoby Nogat pierwotnie był odrębną rzeką, jest tylko hipotezą, ale dosyć prawdopodobną... Przypuszczają, że połączenie Nogatu z Wisłą uskutecznili dopiero Krzyżacy, aby przez to podnieść Elbląg i pozyskać dla Malborka wodną drogę handlową...".

Rys. 1.94.
Schemat dróg wodnych „Pętli Żuławskiej" i sąsiednich szlaków wodnych, wg Piotra Saleckiego

Zwróćmy uwagę, że swoistym zwornikiem tak uformowanego systemu wodnego stało się jezioro Dzierzgoń. Z jego północnego krańca (w kierunku północnym) wypływała sztucznie utworzona Malborska Młynówka, natomiast w części południowej wpadała do niego, a następnie wypływała (w kierunku południowo-zachodnim) rzeka Liwa – by i tak ostatecznie oba cieki wodne miały spotkać się w krzyżackiej stolicy, w Malborku.

Nie jest też wykluczone, że ten sam mistrz krajowy[2] był inicjatorem budowy kanałowego akweduktu w Jurkowicach (niem. *Georgensdorf*), pomiędzy jeziorami Dzierzgoń i Dąbrówka (patrz: podrozdział **Malborska Młynówka**).

[1] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 172.

Pośrednim dowodem na pierwotną odrębność Nogatu jest chociażby istnienie Starego Nogatu (niem. *Alte Nogat*), łączącego się w Kwidzynie z rzeką Liwą (niem. *Liebe*), przy czym w przeszłości nadawano również dolnemu biegowi rzeki Liwy nazwę Stary Nogat, co sugeruje, że to Liwa mogła być dopływem tego Nogatu. Kontynuując opis ze *Słownika Geograficznego Królestwa Polskiego* z 1886 roku: „***Nogat*** albo *Nogata*, jest to wschodnia odnoga Wisły, odłączająca się od niej pod tzw. przyładkiem Mątawskim (obecnie *Cypel Mątowski* – przyp. C. W.) i uchodząca licznemi ujściami do zatoki Fryskiej (Zalew Wiślany – przyp. C. W.) (...) Za Piekłem (obecnie przed Piekłem – przyp. C. W.) przyjmuje kanał łączący ją z lewą odnogą Wisły (Weichsel-Nogat-Kanal; obecnie odcięty od Wisły wałem – przyp. C. W.), tak że Wisła zasila tu własną wodą swą córkę Nogat (...)



Rys. 1.95. Jezioro Dzierzgoń oraz rzeka Liwa[3] i sztuczny kanał Malborska Młynówka

Za śluzą Krafulską (obecnie kraniec Kanału Jagiellońskiego – przyp. C. W.) staje się system dzielących się odnóg coraz zawilszy, tak że wreszcie ta córka Wisły aż 20 ujściami wpada do zatoki Fryskiej; kilka z nich jednak w nowszym czasie zatamowano, aby zapobiec zamuleniu zatoki (...)

Co do głębokości Nogaty, to dawniej dochodziła nawet średnio do 30 stóp (ponad 9 m – przyp. C. W.), ale po przeprowadzeniu kanału wiślańsko-nogackiego (Weichsel-Nogat Kanal – przyp. C. W.), który kosztował 3.910.073 talary, stan wody tak się obniżył, że łodziami biorącemi 3 do 4 stóp (0,9 do 1,3 m – przy. C. W.) wody nie można żeglować. Chcąc się z Gdańska do Elbląga dostać, obierają statki drogę przez kanał gdańsko-elbląski, dalej przez tzw. Westrinne, Biberzug i Breitfahrt (fragmenty delty Nogatu – przyp. C. W.), które ku temu zostały znacznie pogłębione, do śluzy Krafulskiej, a stąd rzeką Elbląską do Elbląga, przez co omijają zamuloną zatokę Fryską.”.

CZASY WODNEGO ŻYWIOŁU

Do początków XIX wieku Nogat był głównym, podstawowym ramieniem Wisły, a ilość przepływającej nim wody, określająca przede wszystkim zdolności żeglugowe danej drogi wodnej (ale i chociażby zagrożenia powodziowe), była przedmiotem sporów i konfliktów mieszczan Gdańska oraz Elbląga i Malborka. Kiedy w początkach XVI wieku poziom Nogatu zaczął sukcesywnie opadać na rzecz Wisły (gdańszczanie skierowali do niej Stary Nogat), w latach 1553-1554 wykonano przekop na wysokości Białej Góry – co w konsekwencji poszerzyło wypływ Nogatu i ponownie zagwarantowało swobodną żeglugę Elblągowi (ponad 85% wody wiślanej w Nogacie), ale ograniczało drastycznie śródlądowe możliwości żeglugowe Gdańska. Na krótki okres spory załagodziło wybudowanie w latach 1612-1613 szpiczastej konstrukcji drewnianej, pozwalającej na podział przepływu wód Wisły i Nogatu, w stosunku 2:1 (dekretem króla Zygmunta III Wazy). Jednak w czasie nastałych wojen szwedzkich budowlę zniszczono, a stosunek wód stał się znów odwrotny, jak 1:2.



Rys. 1.96. Plan sytuacyjny Cypla Mątowskiego w 1612 r. – wg H. Bindemanna (za Peterem Krügerem[4])

[2] Mainhard von Querfurt od dziecka potrafił radzić sobie z wodą. Jak podaje x. Kasper Niesiecki na stronach 65-66, tomu II wydawnictwa „Korona Polska przy złotey wolności...”, z 1738 roku: „Wspomniony Hartknoch z Hennebergera, powiada o tym Meinhardzie, że matka iego Jutta, razem dziewiąciu synów na świat wydała, z których iednego tylko tego Meinharda czyli Menekona de Querfurt, Mistrza potym Krzyżackiego, zostawiwszy, innych ośmiu potopić kazała...”.

[3] Rzeka Liwa bierze swój początek w Jeziorze Piotrkowskim Małym, na Pojezierzu Iławskim. Rzeki tej nie należy mylić z pobliską rzeką Liwą, mającą początek w Miłomłynie (niem. *Liebemühl*, inna nazwa polska miejscowości to *Liwski Młyn*) i wpadającą do Jeziora Drwęckiego, a której koryto stało się w 1849 roku fragmentem Kanału Oberlandzkiego.

[4] H. Bindemann: *Die Abzweigung der Nogat von der Weichsel.* „Abhandlungen zur Landeskunde der Provinz Westpreussen”, Danzig 1903, zał. 4.

W latach 1847-1854 wykonano całkowicie nowe odgałęzienie Nogatu od Wisły, przekopując prostopadły kanał (niem. ***Weichsel-Nogat Kanal***), około 3 km poniżej Białej Góry, opodal miejscowości Piekło (niem. *Pieckel*) oraz wznosząc wały przeciwpowodziowe z tzw. „wielkim upustem", odprowadzającym wody rzeki Liwy do Nogatu. Przeprowadzone wówczas pomiary wykazały stosunek dzielonych wód pomiędzy Wisłę i Nogat jak 4:1, co oznacza, że Nogat mógł odprowadzać do Zalewu niewiele ponad 20% wody wiślanej.

Wisła i Nogat wielokrotnie wychodziły z brzegów, przełamując wały przeciwpowodziowe i dokonując wielu zniszczeń. Jednym z większych kataklizmów, niszczących Żuławy, była powódź wiosną 1888 roku, po której zapadła decyzja o wykonaniu całkiem nowego (współczesnego nam) ujścia Wisły, tzw. „Przekopu" (niem. *Weichseldurchstich*). Była to *de facto* realizacja pomysłu majora Korpusu Pontonierów Koronnych, **Jana Jerzego de Woyten**, jeszcze z 1768 roku, a ostatecznie projektu **Bauratha Alsena** i **Baumeistera Fohla**, pochodzącego z 1877 roku. Początkowo (w latach 70.) koncepcji tej towarzyszyły protesty, w tym Królewieckiego Związku Kupców, a wśród reprezentujących ich ekspertów był m.in. Baurath Steenke – emerytowany budowniczy Kanału Oberlandzkiego[5].



Rys. 1.97. Budowa śluzy na Martwej Wiśle w Przegalinie, we wrześniu 1894 r. (*Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin*)

Przygotowania do inwestycji rozpoczęto w 1889 roku, natomiast prace budowlane na podstawowym odcinku trwały 3 lata (pomiędzy rokiem 1891 a 1894), zaś oficjalne otwarcie nowej drogi wodnej nastąpiło 31 marca 1895 roku. Inwestycja była wielkim przedsięwzięciem techniczno-organizacyjnym, m.in. kamienie do budowy wiślanego przekopu transportowano z Prus Wschodnich żaglowcami oraz małymi parowcami z wyspy Bornholm[6]. W efekcie powstało całkiem nowe koryto Wisły (o długości około 7.100 m i maksymalnej szerokości blisko 400 m), które jednocześnie zostało odcięte od wód Szkarpawy (Wisła Elbląska) oraz Martwej Wisły (Wisła Gdańska) nowo wybudowanymi śluzami: w Gdańskiej Głowie (niem. *Danziger Haupt*) i Przegalinie (niem. *Einlage*). Stworzono *de facto* najważniejszy obecnie kanał wiślany...





Rys. 1.98-99. Kamieniołom na Bornholmie (zdjęcie z rejsu Ostróda-Bornholm w 2011 r.) oraz kamienne licowanie przyszłych brzegów Wisły w październiku 1892 r. (*Architekturmuseum...*)







Rys. 1.100-102. Przekop Wisły w momencie przebicia tamy (godz. 15.45) i 1/2 godziny po połączeniu z wodami Zatoki Gdańskiej, w dniu 31 marca 1895 r. (*Architekturmuseum...*) oraz współczesny widok ujścia (przekopu) Wisły (zdjęcie z rejsu Ostróda-Gdynia-Hel w 2008 r.)

[5] Schmidt, Bauer, Gehrmann: *Noch ein Wort zur Regulirung der Weichselmündungen*. Danzig 1879, s. 3.
[6] E. Szymański: *Regulacyja ujścia Wisły*. „Przegląd Techniczny", Nr 17 i 18, Warszawa 1897, s. 287.

OKRES WODNEJ KASKADY

Przełom XIX i XX wieku przyniósł szansę zakończenia wielowiekowego sporu i śródlądowej walki Gdańska z Elblągiem. Podjęta została decyzja o ostatecznym odcięciu bezpośredniego dostępu wód Wisły do Nogatu, co również nawiązywało do projektu inżyniera koronnego de Woyten, jeszcze z 1768 roku. W tym celu miano usypać wał wiślany w poprzek odejścia Nogatu koło Piekła, bagrować dno Nogatu, a przede wszystkim, rozbudowując „wielki upust", stworzyć nową śluzę pod Białą Górą (niem. *Weissenberg*), jako sztuczną blokadę wiślaną oraz trzy dodatkowe, o niemalże identycznej konstrukcji śluzy w dolnym biegu Nogatu: w Szonowie (niem. *Schönau*), Rakowcu (niem. *Galgenberg*) i Michałowie (niem. *Neuhorsterbusch*).



Rys. 1.103-104. Wisła i Nogat pod Piekłem i Białą Górą na mapach z 1906 i 1936 r.



Rys. 1.105. Umiejscowienie śluz na Nogacie, wg schematu „Pętli Żuławskiej" (*Projekt Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej*. Województwo Pomorskie, Gdańsk 2008, s. 14)

Efektem miała być swoista wodna kaskada, gwarantująca ustabilizowany poziom wód w Nogacie i umożliwiająca żeglugę statkom o nośności 400 ton, długości 55 m, szerokości 8 m i zanurzeniu 1,6 m – choć w wyniku bezpośredniego odcięcia, Nogat odbierałby już ledwie kilka procent wód Wisły!

Jak niezwykle ważnym zadaniem dla ówczesnych władz pruskich było ostateczne (po wykonaniu przekopu Wisły) uregulowanie stosunków wodnych delty Wisły, niech świadczy fakt, że prace budowlane ruszyły dnia 27 lipca 1914 roku (na 1 dzień przed wybuchem pierwszej wojny światowej!) i pomimo działań wojennych oraz braków zaopatrzeniowych inwestycji nie przerwano, a ostatecznie skanalizowany Nogat otwarto i oddano do żeglugi w dniu 15 września 1917 roku.



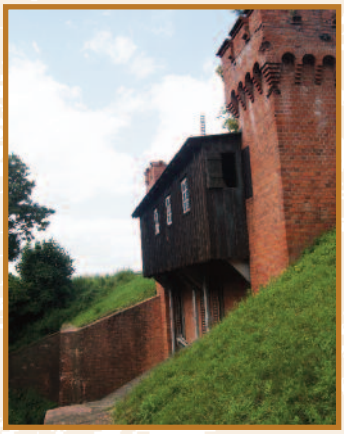


Rys. 1.106. Budowa podejścia do śluzy na Martwej Wiśle w Przegalinie, w kwietniu 1895 r. (*Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin*)

Węzeł Wodny „Biała Góra" (km 0+410 Nogatu)



Obecny kształt węzła wodnego Biała Góra pochodzi z drugiej połowy XIX wieku oraz początków XX wieku. Najstarszy element węzła, tzw. „wielki upust", czyli jaz na rzece Liwie, pochodzi z 1852 roku (przebudowany w 1879 roku). Współrzędne geograficzne tej budowli hydrotechnicznej to: 53° 54' 48" szerokości północnej **N** i 18° 53' 04" długości wschodniej **E**.



W latach 1912-1915 została wybudowana dzisiejsza śluza na Nogacie z sąsiadującym jazem. Najpóźniej, bo w latach 30. XX wieku, powstała, obecnie nieużywana, mała śluza w ujściu Liwy do Nogatu. Węzeł wodny Biała Góra składa się z następujących obiektów hydrotechnicznych:

Rys. 1.107-108. Wielki upust Liwy do Nogatu

- śluza komorowa, wraz z wrotami przeciwpowodziowymi (na Nogacie);
- jaz kryty, trójprzęsłowy (na Nogacie);
- nieczynna śluza i jaz („wielki upust" na rzece Liwie).



Rys. 1.109. Widok z jazu na Nogat i śluzę Biała Góra

Według charakterystyki Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku *Śluza Biała Góra* jest śluzą komorową o konstrukcji betonowej, oblicowanej cegłą klinkierową, z wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi. Stopień wodny ma nietypową konstrukcję, dzięki czterem parom wrót wspornych (po dwie pary w głowie górnej i dolnej), które umożliwiają śluzowania jednostek zarówno przy stanach Wisły wyższych, jak i niższych niż w Nogacie. Wrota śluzy to wrota wsporne dwuskrzydłowe, konstrukcji stalowej o poszyciu jednostronnym z blachy stalowej łączonej na nity. Bezpośrednio do głowy górnej śluzy przylega głowa wrót przeciwpowodziowych.

Długość użytkowa komory śluzy wynosi 57,00 m, szerokość użytkowa komory 9,53 m, głębokość nad progami 2,51 m, a maksymalny spad wody 4,10 m.

Z kolei wszystkie 3 śluzy poniżej Białej Góry mają, według RZGW w Gdańsku, identyczną charakterystykę, a mianowicie są to śluzy komorowe o konstrukcji betonowej, oblicowanej cegłą klinkierową, z wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi. Wrota górne i dolne komory posiadają konstrukcję stalową, nitowaną. Na wrotach znajdują się kładki komunikacyjne.



Rys. 1.110. Widok śluzy Szonowo na Nogacie

Śluza Szonowo (km 14+500 Nogatu)

Stopień wodny został wybudowany w latach 1914-1916. Obecnie składa się on z następujących obiektów hydrotechnicznych:
- zapora ziemna (długości 123 m);
- śluza komorowa;
- jaz (z przepławką dla ryb);
- elektrownia wodna (z 2009 roku).

Długość użytkowa komory śluzy wynosi 57,33 m, szerokość użytkowa komory 9,58 m, głębokość nad progami 2,51 m, a maksymalny spad wody 2,10 m. Współrzędne geograficzne tej budowli hydrotechnicznej to: 54° 00' 23" szerokości północnej **N** i 18° 59' 21" długości wschodniej **E**.

Śluza Rakowiec (km 23+950 Nogatu)

Stopień wodny został wzniesiony w latach 1914-1916. Obecnie składa się on z następujących obiektów hydrotechnicznych:
- zapora ziemna (długości 160 m);
- śluza komorowa;
- jaz (z przepławką dla ryb);
- elektrownia wodna (z lat 30. XX wieku).



Długość użytkowa komory śluzy wynosi 56,64 m, szerokość użytkowa komory 9,60 m, głębokość nad progami 2,50 m, a maksymalny spad wody 2,85 m. Współrzędne geograficzne tej budowli hydrotechnicznej to: 54° 02' 20" szerokości północnej **N** i 19° 04' 50" długości wschodniej **E**.

Rys. 1.111. Widok śluzy Rakowiec na Nogacie

Śluza Michałowo (km 38+600 Nogatu)

Długość użytkowa komory śluzy wynosi 57,00 m, szerokość użytkowa komory 9,54 m, głębokość nad progami 2,50 m, a maksymalny spad wody 2,40 m. Współrzędne geograficzne tej budowli hydrotechnicznej to: 54° 07' 07" szerokości północnej **N** i 19° 13' 13" długości wschodniej **E**.

Stopień wodny został wybudowany w latach 1912-1915. Obecnie składa się on z następujących obiektów hydrotechnicznych:

- zapora ziemna (długości 126 m);
- śluza komorowa;
- jaz (z przepławką dla ryb);
- elektrownia wodna (z 2011 roku).





Rys. 1.112-113. Widok śluzy Michałowo na Nogacie – po prawej jaz i elektrownia wodna w trakcie budowy (RZGW w Gdańsku)

Przytoczmy jeszcze opis Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[7]: „Odrębny komunikacyjny szlak wodny stanowi Nogat, złączony od r. 1917 z główną strugą Wisły śluzą przy Mątawskim Narożniku (*Montauer Spitze–Dreilanderecke*), obliczoną na przepuszczanie 400 tonowych statków. Obecnie Nogat nawet przy niskim stanie wody posiada głębokość 1'40 m, którą uzyskano przez wstawienie w koryto rzeki trzech śluz (pod Schönau, Galgenberg i Neuhorsterbusch), dzieląc w ten sposób cały szlak wodny (49'6 km) na 4 poziomy. Do Wisły niepodzielonej, jak również i do jej zachodniego ramienia uchodzącego pod Schiewenhorst (*Świbno*, na lewym brzegu Wisły – przyp. C. W.) do morza, Prusy Wschodnie nie sięgają. Granica polska biegnie stale prawym brzegiem Wisły na całej przestrzeni od punktu leżącego kilka kilometrów na południe od Nowego Miasta (Neuenburga) aż po Mątawski Narożnik. Wisła wskutek tego stała się rzeką wewnętrzną polską, uchylającą się od wszelkiej ingerencji naszego zachodniego sąsiada.

Nazwa drogi wodnej	Długość w km	Spławność dla statków t	Głębokość wody w m przy		Uwagi
			średn. nisk. stanie	średnim stanie	
d) Szlak żegl. elbląd zki (Elbing. Fahrwasser)	16	572	2·30	3·20	
e) Szlak żegl. gdański (Danzig. Fahrwasser)	18	214	2·00—2·30	2·70—3·00	
Pasłęka (Passarge) . .	8	poniżej 170	—	1·50—5·00	
Nogat	49·6	400	1·40	—	

Tabela 1.1. Zdolności żeglugowe dróg wodnych Zalewu Fryskiego – wg S. Srokowskiego[8]

[7] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 19.
[8] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 6.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Funkcjonujące współcześnie na Nogacie 4 śluzy pozwalają łącznie na maksymalne zniwelowanie 11,45 m spadku poziomu wód, na odcinku o długości blisko 38.200 m. Nogat tworzy nie tylko deltę Wisły, ale sam uchodzi do Zalewu Wiślanego własną, rozbudowaną deltą. Nogat jest rzeką zmieniającą niegdyś nie tylko historię tych ziem, ale i swój bieg. W tym drugim zaś względzie z całą pewnością nie powiedział jeszcze ostatniego słowa...

Etymologia nazwy nie jest do końca znana. Patrząc na deltę Wisły, zapewne narzuca się skojarzenie z jej odnogą – czyli kończyną, odgałęzieniem? W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego* wymieniona jest też nazwa własna **Nogata**, co z kolei może wiązać się z rodzajem wczesnośredniowiecznego „płacidła" (pieniądza towarowego), będącego na tych terenach odpowiednikiem pieniądza monetarnego. Wedle książki „Najdawniejsze pomniki prawodawstwa słowiańskiego" (Andrzej Kucharski, Warszawa 1838, s. 498) nogata była gatunkiem monety skórzanej[9].

Oficjalna, urzędowa nazwa tego ramienia ujścia Wisły, zgodnie z nadal obowiązującym rozporządzeniem Ministra Administracji Publicznej z dnia 11 lutego 1949 r. *o przywróceniu i ustalaniu nazw miejscowości* (M. P. z 1949 r. nr 17, poz. 225), brzmi: **Nogat**.

Nazwa polska	Przypadek II	Nazwa niemiecka	Powiat, dopływ, położenie
Nogat	-u	Nogat	(ramię ujścia Wisły)

Rys. 1.114. Fragment rozporządzenia Ministra AP z dnia 11 lutego 1949 r.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Nogat	-u	rzeka	Zalew Wiślany

Rys. 1.115. Fragment *Hydronimów* z 2006 r.

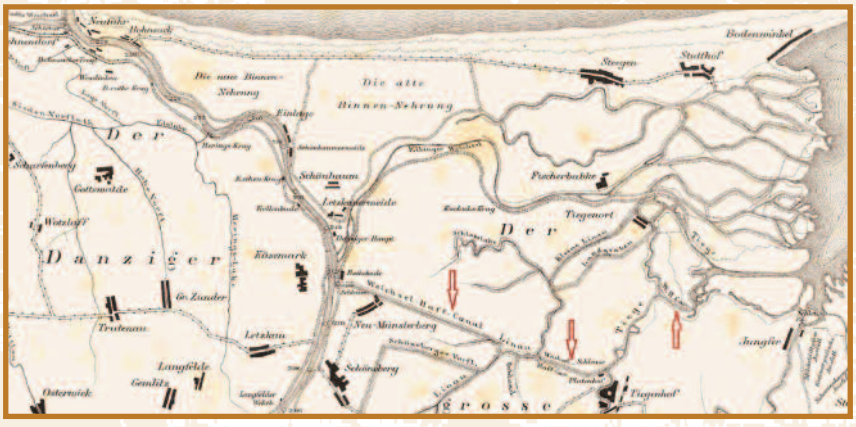
Nazwa ta pojawia się również kilkakrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących, str. 187).

1.6. Kanał Wiślano-Zalewowy (niem. *Weichsel-Haff-Kanal*) i Panieńska Łacha (pot. *Kanał Panieński*, *Lipinecka Struga*, niem. *Jungfersche-Lache*)

Współczesny kształt ujścia do Bałtyku ramion Wisły i Nogatu jest efektem procesu zmian dokonanych zarówno siłami żywiołów natury, jak również zaplanowanymi działaniami człowieka. Zainicjowany został utworzeniem się naturalnego przełomu wiślanego, tzw. **Wisły Śmiałej**[1] (niem. *Weichseldurchbruch*), w 1840 roku, na wysokości dzisiejszej dzielnicy Gdańska – Górek Zachodnich.

KANAŁ WIŚLANO-ZALEWOWY

Z tygodnika „Przegląd Techniczny" z 1897 roku[2] dowiadujemy się, że „Podczas spływania lodów w styczniu 1840 r. wytworzyły się zatory na Nogacie i Wiśle Elbląskiej, w miejscach tuż za ich odgałęzieniem się, tak szczelne, że napływające z góry nadzwyczaj wielkie masy wody i lodu skierować się musiały do odnogi Gdańskiej, niezdolnej pomieścić takich ilości; wytworzył się więc w niej nowy zator od ujścia w górę rzeki na długości około 20 km, woda spiętrzyła się do poziomu 5,6 m nad powierzchnię morza Bałtyckiego i w nocy z 31 stycznia na 1 lutego 1840 r. wytworzyła sobie nowe ujście ku morzu pod wsią Neufähr. Jaki był przebieg tego zjawiska, niewiadomo, ponieważ stało się to podczas ciemnej nocy. Ośm domów wsi Neufähr spłukane zostało do morza, z mieszkańców jednak nikt życia nie postradał (…). Wskutek przerwy pod Neufähr, skrócił się bieg rzeki o 15 km, przez co przy niskim stanie wody zyskało się na spadku 0,75 m, przy wysokich wodach około 2,50 m. Wynikiem



Rys. 1.116. Kanał Wiślano-Zalewowy i ujścia Wisły na mapie z drukarni Bogdana Giseviusa[3], z 1888 r.

[9] W Nowogrodzie 4 nogaty stanowiły odpowiednik jednej skóry kuny lub równowartość 80 wiewiórek (I. B. Rakowiecki: *Prawda Ruska czyli prawa Wielkiego Xięcia Jarosława Władymirowicza*. Warszawa 1820, s. 166).
[1] Polska nazwa została nadana przez poetę i geografa Wincentego Pola; cyt.: „To nowe koryto Wisły nie ma dotąd nazwiska; a że się nim Wisła tak poczciwie i raźno ku morzu przebrała – nazwijmy ją tutaj: Śmiałą Wisłą".
[2] E. Szymański: *Regulacyja ujścia Wisły*. „Przegląd Techniczny", Nr 17 i 18, Warszawa 1897, s. 272.
[3] Bogdan Gisevius (31.05.1844–27.01.1929), właściciel berlińskiego zakładu litograficznego, był synem ostródzkiego pastora Mazurów – Gustawa Gizewiusza, na cześć którego nazwano Giżycko.

tego było znaczne wzmożenie się szybkości nurtu, która spowodowała pogłębienie dna koryta. Pogłębienie przesuwało się stopniowo w górę rzeki, z jednoczesnem znacznem obrywaniem brzegów. Następstwem tego był dużo mniejszy przepływ wód przez Wisłę Elbląską. Miejsce jej odgałęzienia zapiasczyło się do tego stopnia, że przy niskim poziomie wody nic jej nie przepływało i tylko podczas wysokich wód część ich była odprowadzaną. Żegluga na Wiśle Elbląskiej ustała zupełnie. Komunikacya między Gdańskiem a zatoką Świeżą odbywała się kanałem osobnym (**Weichsel-Haff-Kanal**)".



Rys. 1.117. Przebieg trasy *Weichsel-Haff Kanal*, na mapie z 1893 r.

Według autorów *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*: „... między Gdańskiem a Eblągiem, odkąd roku 1845 zbudowany został nowy kanał do Świeżej zatoki (Zalew Wiślany – przyp. C. W.), kursują 4 parowce (...). Główną rzeką jest Wisła (...) poza Czerwoną budą (Rothebude) i Kiezmarkiem dzieli się na elbląską i gdańską odnogę. Z tych pierwsza wielu ramionami wpływa do zatoki Świeżej, jest bardzo miałka, tak że statki nawet pomniejsze nie mogą płynąć; tylko jest począwszy od Czerwonej budy kanał nowo przekopany do tejże zatoki. Druga odnoga ma teraz nowe swoje ujście kawał drogi przed Gdańskiem, gdzie sobie sama przerwała drogę pod wsią Górki (Neufahr); resztę wody stara Wisła pod Gdańskiem toczy do morza (...). Sztuczne przekopy i kanały są: 1) gdańsko-elbląski kanał (Weichsel-Haff-Canal), łączy Wisłę z zatoką Świeżą w miejsce zbyt miałkiej już teraz elbląskiej Wisły[4]. (...)



Rys. 1.118. Kanał Wiślano-Zalewowy wpadający do rzeki Linawa

„W swej dolnej części stanowi Tuga część kanału gdańsko-elbląskiego, który przy Nowymdworze opuszcza Tugę, przy Czerwonej budzie zaś pod Główką gdańską łączy się z gdańską Wisłą. Kanał ten jest teraz główną drogą wodną między Gdańskiem a Elblągiem, gdyż elbląska Wisła teraz już zbyt snadka; jest 18 kilometrów długi"[5]. *Podsumowując*: z powodu wypłycenia się toru wodnego Szkarpawy (Wisły Elbląskiej) – rzeka stała się „miałka" i „snadka" – w latach 1845-1850 wybudowano Kanał Wiślano-Zalewowy, umożliwiający żeglugę śródlądową pomiędzy Gdańskiem i Elblągiem, czyli Wisłą i Zalewem Wiślanym.

Kanał składał się z dwóch odcinków sztucznych. Pierwszy fragment ropoczynał się na Wiśle, pod miejscowością **Rothebude** – gdzie wybudowano śluzę, a kończył się w miejscu połączenia z rzeką Linawą (niem. Linau). Długość tego sztucznego odcinka wynosiła około 7.500 m, natomiast około 1.750 m dalej (nurt rzeki Linawy) ropoczynał się kolejny sztuczny odcinek o długości około 2.950 m, kończący się przy Żelichowie (niem. **Platenhof**, obecnie Nowy Dwór Gdański), w miejscu połączenia z rzeką Tugą (niem. Tiege) – gdzie również wybudowano śluzę.

Dalsza część trasy to naturalne koryto rzeki Tuga (około 4.200 m) oraz rzeki Stara Tuga (około 3.500 m). Łącznie więc cały kanał liczył blisko 19.900 m długości, z czego około 10.450 m wynosiły odcinki sztuczne. Niemałe problemy z określaniem położenia i długości odcinków kanałowych stwarza dziś fakt, że do lat nam współczesnych rzeki częściowo zmieniały bieg, a sam Zalew Wiślany „cofnął się" o kilka kilometrów.

[4] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom II z 1881 r., s. 516, 528 i 530.
[5] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom V z 1884 r., s. 957.





Rys. 1.119-120. Początek kanału i Śluza Rothebude dawniej oraz to samo miejsce współcześnie

Przykładowo nieco inne dane podaje Alexander Violét[6]: „... tak oto w latach 1844-1849 jest tworzony nowy kanał o nazwie *Weichsel-Haff Kanal*, który bierze swój początek opodal Rothebude (Dworek – przyp. C. W.), idzie też po części rzeką Linau (Linawa – przyp. C. W.) i wpada do Zalewu w Stobbendorf (Stobiec, obecnie leżący ponad 4 km od Zalewu – przy. C. W.). Kanał ma długość 5.670 prętów (21.350 m – przyp. C. W.), z których 3.224 pręty (12.140 m – przyp. C. W.) musiały zostać wykopane, a 2.446 prętów (9.210 m) to wykorzystane już naturalnie istniejące...".

Współrzędne geograficzne punktu początkowego Kanału Wiślano-Zalewowego (odejście od Wisły opodal śluzy *Rothebude*) to: 54° 15' 12" **N** i 18° 56' 54" **E**, natomiast punktu końcowego (dawne ujście do Zalewu Wiślanego, opodal miejscowości Stobiec) to: 54° 15' 18" **N** i 19° 11' 13" **E**. Współrzędne geograficzne śluzy *Platenhof* to: 54° 13' 18" **N** i 19° 06' 52" **E**.



Rys. 1.121-122. Początek kanału i Śluza Rothebude na mapie z 1893 r. oraz współczesny domek, stojący na miejscu dawnej śluzy (za nim wał i rzeka Wisła)

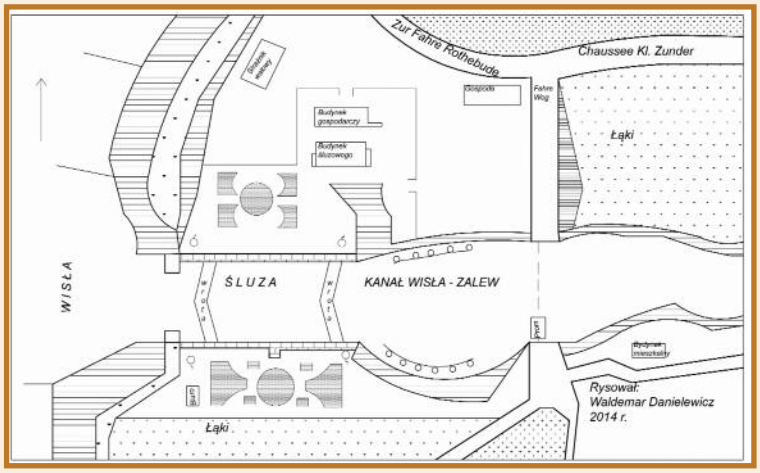




Rys. 1.123. Współczesny widok Kanału Wiślano-Zalewowego, na wysokości wsi Stare Babki

Przytoczmy jeszcze opis Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[7]: „Poza tem połączeniu z Wisłą służy także kanał Wiślano-Zalewowy (Weichsel-Haff Kanal), który zbudowano w latach 1847-1853, gdy wschodnie ramię Wisły (Wisła Elblądzka / Elbinger Weichsel), w związku z utworzeniem sobie przez główną strugę wiślaną nowego ujścia pod Neufahr (1840), zaczęło ulegać silnemu zapiaszczeniu. Ów kanał ma 18 m szerokości, przy niskim wodostanie 1'1 m, przy średnim 2 m głębokości. Od strony Wisły zamknięty jest śluzą znajdującą się pod miejscowością Rothe Bude. Także i Wisła Elblądzka posługuje się śluzą przy Gdańskiej Głowie (Danziger Haupt).".

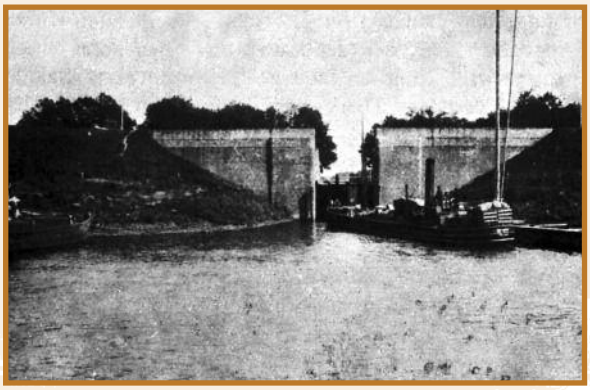
[6] A. F. Violét: *Neringia oder Geschichte der Danziger Nehrung*. Danzig 1864, s. 47.
[7] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 18-19.



Rys. 1.124. Plan sytuacyjny śluzy *Rothebude*, wg rysunku Waldemara Danielewicza

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

W 1845 roku przystąpiono do kopania nowego kanału (wykorzystując naturalne cieki wód rzek Linawa i Tuga), umożliwiającego żeglugę pomiędzy Wisłą i Zalewem Wiślanym. Prace inżynieryjne ukończono po 5 latach. Budowa śluzy Gdańska Głowa (1895 rok) otworzyła ponownie Szkarpawę (Wisłę Elbląską) dla żeglugi śródlądowej. *Kanał Wiślano-Zalewowy* stracił swoje logistyczne znaczenie i oficjalnie zamknięto go w 1914 roku, choć jego odcinki były jeszcze eksploatowane około 1930 roku.





Rys. 1.125-126. Śluza Rothebude[8] oraz jej jedyne współczesne pozostałości – ceglane obmurowanie dolnej głowy śluzy

Obie śluzy zostały w znacznej części rozebrane i zasypane, w miejscu początkowym kanału odcięto go od Wisły usypanym wałem, a końcowa część odcinka długości około 1.300 m od strony drugiej śluzy, w Nowym Dworze Gdańskim, została zasypana na początku lat 20. XX wieku. Dziś wzdłuż prostego fragmentu pierwszego odcinka kanałowego biegnie droga S7 Warszawa-Gdańsk (m.in. od miejscowości Stare Babki do mostu na Wiśle, na wysokości Kiezmarku).





Rys. 1.127-128. Komora śluzy Platenhof oraz jej współczesne pozostałości w przydomowym ogródku



Obecnie trudno jest sobie wyobrazić, że kanał miał niegdyś kilkanaście metrów szerokości. Wieloletnie użytkowanie rolnicze tych terenów, a także inne prace, melioracyjne i drogowe sprawiły, że kanał w wielu miejscach można próbować przeskoczyć, a nawet przejść suchą stopą...

Rys. 1.129. Obecny widok na rzekę Tugę w Nowym Dworze Gdańskim, z miejsca po dawnych wrotach śluzy Platenhof – przy zbiegu ulic Morskiej, Portowej i Kanałowej

[8] Zdjęcie ze zbiorów Waldemara Danielewicza.

Nazwa niemiecka kanału to oczywiście ***Weichsel-Haff Kanal***, co w tłumaczeniu na język polski oznaczało **Kanał Wiślano-Zalewowy**, ewentualnie ***Kanał Wisła-Zalew Wiślany***. Inną, XIX-wieczną, polską nazwą był **Kanał Gdańsko-Elbląski**. Zapewne z powodów wcześniejszego zamknięcia kanału dla żeglugi śródlądowej, po drugiej wojnie światowej nie został on oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Nazwa Kanał Wiślano-Zalewowy pojawia się dwukrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących, str. 316), a wcześniej między innymi na mapach Wojskowego Instytutu Geograficznego z lat 30. XX wieku. Ciekawostką Hydronimów jest fakt, że musiano uznać, iż kanał – z powodu odcięcia od rzeki Tugi – posiada dwa recypienty (ujścia) w rzece Linawa. Tak jednak musiało być także wcześniej, o czym świadczy kąt nachylenia wrót śluzy Platenhof. Zatem z punktu widzenia kierunku nurtu wody – kanał nie prowadził od Wisły do Zalewu, ale dwa ramiona kanału (jedno od strony Wisły, drugie od Tugi) prowadziły do rzeki Linawy, a czyli żegluga odbywała się raz w dół, a raz w górę szlaku.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient	Współrzędne geograficzne szerokość długość Geographic coordinates latitude longitude	
Wiślano - Zalewowy, Kanał	Wiślano -ego, -u	kanał	Linawa	54°13'37"	19°02'54"
Wiślano - Zalewowy, Kanał	Wiślano -ego, -u	kanał	Linawa	54°13'37"	19°04'24"

Rys. 1.130. Fragment *Hydronimów* z 2006 r.

Kanał był jeszcze opisywany i wymieniany między innymi w 1948 roku, kiedy to została wydana praca zbiorowa *Drogi Wodne, Tom I*, pod redakcją Tadeusza Tillingera[9]. Był to podręcznik studiów inżynierskich, na którym wychowało się wielu adeptów inżynierii wodnej. W tablicy pod nazwą „Wykaz polskich dróg wodnych", pod pozycją 16, znajdujemy następującą sztuczną drogę wodną: ***Kanał Wisła – Zatoka Świeża*** (nieczynny).

Tablica 51 (c. d.)

	II. Sztuczne drogi wodne	Dług. km	Największa nośn. statków ton	Głęb. tranzytowa w ciągu 270 dni żeglugi przez: 215 dni śr. N. W. 80%	135 dni śr. W. 50%	Śluzy: Ilość	Śluzy: Długość i szerokość m
14.	Wisła Elbląska	25	550	2,0	2,70	1	61×12,5
15.	Wisła Królewiecka (od Wisły Elbląskiej do zatoki Świeżej)	11	555	2	2,70	—	—
16.	Kanał Wisła - Zatoka Świeża (nieczynny)	12	210	1,50	2,20	2	40×6,28

Tabela 1.2.
Sztuczne drogi wodne w 1948 r. – wg T. Tillingera

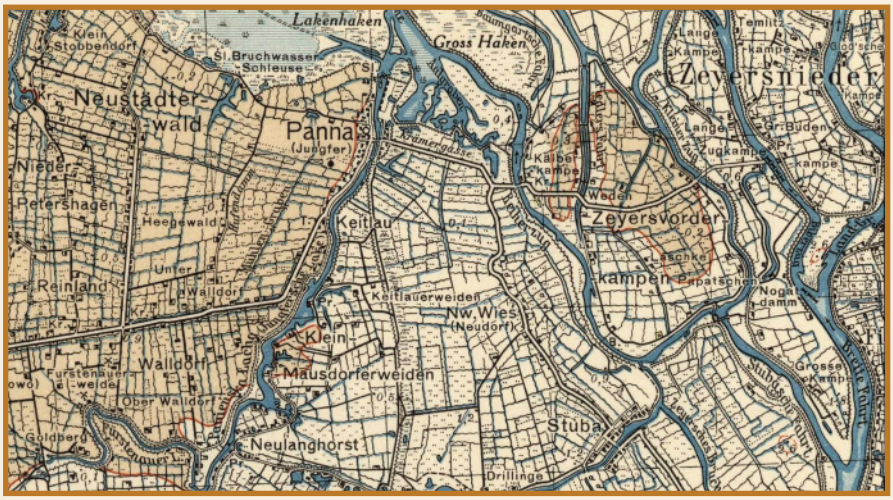
KANAŁ PANIEŃSKI

Obecnie prawobrzeżnym dopływem Szkarpawy (Wisły Elbląskiej) jest Panieńska Łacha, zwana Kanałem Panieńskim, którego długość wynosi ponad 32 km. Dawniej Kanał Panieński łączył się poprzez wody Zalewu Wiślanego ze Starą Tugą, a więc z Kanałem Wiślano-Zalewowym, współcześnie (po „cofnięciu się" Zalewu) oba kanały łączy, leżący powyżej Zalewu, prostopadły do nich tzw. ***Kanał Drzewny***. Aktualne współrzędne geograficzne punktu początkowego Panieńskiej Łachy (jako *Sadowska Łacha* lub *Krowia Struga*) to: 54° 03' 18" **N** i 19° 04' 37" **E**, natomiast punktu końcowego (ujście do Szkarpawy, tuż przed Zalewem Wiślanym) to: 54° 15' 55" **N** i 19° 14' 42" **E**.



Rys. 1.131. Współczesny widok toru wodnego Panieńskiej Łachy

[9] *Drogi Wodne*. Praca zbiorowa pod red. T. Tillingera, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1948, s. 508.



Rys. 1.132.
Kanał Panieńska Łacha
na mapie WIG z 1937 r.

Na północnym skraju osady o nazwie Marzęcino (niem. Jungfer) znajduje się interesujący zabytek sztuki hydrotechnicznej – ruiny śluzy, która pełniła od momentu wybudowania w 1884 roku, rolę wrót przeciwpowodziowych dla okolicznych polderów i rowów melioracyjnych (w przypadku „cofki" wód od strony Zalewu, powodowanych północnymi, sztormowymi wiatrami). Jednak w wyniku pobudowania w 1942 roku nowych wałów ochronnych i elektrycznej przepompowni na północ od śluzy, osuszeniu uległ znaczny fragment Zalewu, a sama śluza znalazła się na suchym lądzie, z dala od wód morskich, około 3,7 km! Współrzędne geograficzne tej budowli hydrotechnicznej to: 54° 14' 28" szerokości północnej **N** i 19° 14' 12" długości wschodniej **E**. W języku niemieckim kanał był nazywany ***Jungfersche-Lache*** lub ***Jungfersche--Lake***, co na język polski można tłumaczyć właśnie jako *Panieńska Łacha* (*Kałuża?, Mokradło?,* kontekstowo *Starorzecze?*).



Rys. 1.133. Obecny widok na *Jungfer Schleuse*,
od strony Zalewu Wiślanego

W przypadku *Słownika geograficzny Królestwa Polskiego*... mamy do czynienia ze swoistą ciekawostką, zabawą w gonienie króliczka. Niestety, nie dowiemy się niczego konkretnego na temat Kanału Panieńskiego, choć początkowo rzecz zapowiada się zachęcająco, a mianowicie na stronie 625, Tomu III z 1882 roku odnajdziemy hasło: **Jungfersche-Lache** (niem.), obacz Panieńska Łacha. Jednak na stronie 838, Tomu VII z 1886 roku pod szukanym hasłem czytamy: **Panieńska Łacha**, niem. Jungfersche Lache, powiat elbląski, obacz Krebsfelde. Cofając się więc do Tomu IV z 1883 roku, na stronie 654 znajdziemy opis: **Krebsfelde** (niem.), włościańska wieś powiat elbląski, wśród nizin, nad Panieńską Łachą (Jungfersche Lache). Nic zatem na temat roli, znaczenia i historii tego kanału...



Rys. 1.134. Plan sytuacyjny Kanału Panieńskiego ze śluzą (skrót Śl.)
z mapy WIG, z 1936 r.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Po drugiej wojnie światowej kanał nie został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Nazwa Panieńska Łacha pojawia się siedmiokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących, m.in. str. 202), a wcze-

śniej chociażby na mapach Wojskowego Instytutu Geograficznego z lat 30. XX wieku. Miejscowość ze śluzą nazywała się w języku niemieckim *Jungfer*, co przykładowo na mapie Wojskowego Instytutu Geograficznego z 1936 roku (*Wolne Miasto Gdańsk Prusy Wschodnie*) zostało przemianowane po polsku na *Panna*. Zapewne wiąże się z tym również potoczna nazwa tej drogi wodnej: **Kanał Panieński** – choć na tejże mapie użyto nazwy *Panieńska Łacha*, a sama miejscowość została oficjalnie nazwana w listopadzie 1946 roku jako ***Marzęcino***. Stanisław Srokowski, autor *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*, nie opisał i nie wymienił Kanału Panieńskiego, jednak znalazł ona swoje miejsce w niniejszej książce ze względu na wyjątkowość marzęcińskiej śluzy.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient	Współrzędne geograficzne szerokość / długość Geographic coordinates latitude / longitude		Uwagi Remarks
Paługów Potok	-owego -u	potok	Dzianiski Potok	49°19'05"	19°53'50"	
Panasówka	-i	struga	Bronka	52°44'51"	22°54'03"	
Pancerniak	-a	rów	Krzywka	53°51'12"	22°43'12"	
Pancerów	-owa	rów	Ptaszkówka	50°38'08"	18°17'44"	
Panieńska Łacha	-ej -y	kanał	Szkarpawa	54°15'55"	19°14'42"	gb. – Sadowska Łacha

Rys. 1.135.
Fragment *Hydronimów* z 2006 r.

Jungfer Schleuse może śmiało pretendować do roli symbolu odwiecznej walki na tych terenach z wodnym (zarówno morskim, jak i śródlądowym) żywiołem. Dziś, podobnie jak malborski zamek – bez wody w otaczających go fosach, ta ceglana budowla imponuje, budzi podziw i szacunek – jednak przed niczym już nie chroni...



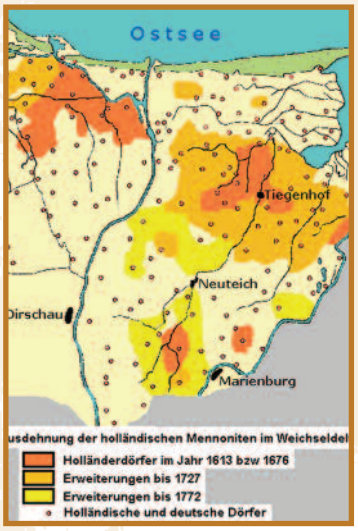


Rys. 1.136-137.
Majestatyczna budowla *Jungfer Schleuse*

2.1. Osadnictwo olęderskie i mennonici (niem. Mennoniten)

Na terenie Prus Wschodnich osadnictwo niderlandzkie (głównie fryzyjskie i flandryjskie) postępowało już od samych początków tworzenia się zakonnej państwowości. Nie bez powodu **Pasłęk**, który prawa miejskie otrzymał w 1297 roku, nazywany był w czasach niemieckich Preussisch Holland, czyli po polsku Pruską Holandią (bądź Pruskim Holądem).

Według informacji zawartych w *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[1]: **Menonici**, właściwie Mennonici, wychodźcy holenderscy (z Fryzyi), tak zwani od Menno twórcy odrębnej sekty śród anabaptystów, szukając spokojnych siedzib osiadali w różnych stronach Polski. Najwcześniej przybyli oni do Prus, gdzie osiedlili około 1568 r. w powiecie malborskim i gdzie ich dotąd mieszka około 5000.".



Rys. 2.1. Zasięg osadnictwa holenderskich mennonitów w delcie Wisły – wg Larsa Craemera

W Tomie wcześniejszym *Słownika*[2], pod hasłem **Malbork**, dowiedzieć się można było, że: „Co do wyznania liczono w powiecie (malborskim – przyp. C. W.) (…) Menonitów 1819 r. 5.687; 1858 r. 5.415; 1861 r. 5.343 (…) Sekta menonitów zmniejsza się więc z roku na rok, co ma swoje przyczyny. Menonici przybyli tu z Holandyi roku 1568. Osiedlili się najprzód około Nowego dworu (Tiegenhof). Sprowadzili ich Jan i Szymon v. Loysen, którzy byli wówczas tenutaryuszami (dzierżawca dóbr królewskich, starosta niegrodowy – przyp. C. W.) ziemi nowodworskiej. Tu osuszyli oni te moczary, które im następnie roku 1578 nadał Jan v. Loysen na 30 lat w dzierżawę za 52 złotych i 13 kur od włóki (16,8 ha – przyp. C. W.). Roku 1581 przeszedł ten klucz cały w ręce Ernesta Wejhera, kasztelana elbląskiego, który z menonitami zawarł nowe kontrakty na 20 lat. Według tych kontraktów byli menonci wolni od tłoki (przymusowe, nieodpłatne roboty w okresach spiętrzenia prac rolnych – przyp. C. W.), od sypania grobli, z wyjątkiem tych, które leżały w ich granicach i nowodworskiej; byli także wolni od podwód i kwaterunków i mieli wszelką wolność co do wyznania. Władysław IV potwierdził im ich przywileje roku 1642. Jeszcze dziś nazywają ziemię przez nich zajętą włókami holenderskiemi; takich włók liczono w drugiej połowie XVII w. 430 (7,2 tys. ha – przyp. C. W.); roku 1867 zaś 528½ (8,9 tys. ha – przyp. C. W.). Że między ich przywilejami była i wolność od służby wojskowej, można na pewno przypuścić, bo tej zakazywały im ich przepisy. (…) Roku 1678 potwierdził im ich przywileje król Jan III Sobieski, później uczynili to samo Augustowie roku 1732, 1736 i 1764.

Nie brakło jednak sporów między nimi a ewangielikami, mianowicie co do dziesięcin i co do wystawiania metryk; zachodziły też zatargi z władzami rządowemi względem nabywania majątków, czego im rozkazem gabinetowym z dnia 15 lutego 1824 r. zakazano, wreszcie co do służby wojskowej, na którą im ich przepisy nie zezwalają. Dla tego menonici zaczęli opuszczać żuławy i osiedlać się w południowej Rosyi, gdzie w powiecie ekaterynosławskim niektóre nazwy osad przypominają jeszcze wsie na Żuławach malborskich położone (…). W nowszym czasie zniesiono w Prusach całkiem przywilej gwarantujący menonitom wolność od służby wojskowej; z tej przyczyny opuszczają oni jeszcze wciąż stare siedziby szukając nowych".





Rys. 2.2-3. Wiatrak typu „holender" z XIX w. w Palczewie oraz wiatrak typu „koźlak" z XVIII w. w Drewnicy *(www.fotopolska.eu)*

Jeszcze wcześniejszy Tom III *Słownika*[3] zawierał informację: „Holendry vel Olędry (Holländer), nazwa osad zakładanych przeważnie w nizinach nadrzecznych, obfitujących w łąki i pastwiska sprzyjające hodowli bydła i produkcyi nabiału. Nazwę tę otrzymały pierwotnie od wychodźców z Fryzyi (Holandyi), którzy w XVI w. chroniąc się

[1] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VI z 1885 r., s. 256.
[2] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom V z 1884 r., s. 957-958.
[3] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom III z 1882 r., s. 99.

przed prześladowaniem religijnem (jako menonici) osiadali chętnie w Polsce, w Żuławach początkowo, gdzie oddawano im ziemię za opłatą czynszu. Później zwano Holendrami wszelkie osady, nawet przez polską ludność zakładane na podobnych warunkach. W obrębie królestwa najwięcej H. spotykamy nad rzeką Wartą w powiecie konińskim i słupeckim, tudzież w nizinach nadwiślańskich.

Mylnym jest wywód tej nazwy od Hauländer (karczownicy) podany przez znanego historyka pruskiego Wuttkego i za nim powtarzany często po polskich pracach naukowych. Wuttke chciał przez to podnieść znaczenie i rozmiary niemieckiej kolonizacyi w Polsce. Od tych osadników wzięła początek nazwa Holendernia, dawana oborom dla krów przeznaczonym.".

Pamiętać zatem należy, że mianem Olędrów określano w Prusach Królewskich nie tylko Holendrów (w tym mennonitów), ale osadników, którzy kolonizowali i uprawiali ziemię na zasadach zbliżonych do praw osadników niderlandzkich (m. in. specyficzna forma samorządu lokalnego, wolność osobista, wieloletnia dzierżawa), bez względu na wyznanie i narodowość. Olędrami byli więc Holendrzy, ale także Polacy, Niemcy, a nawet Szkoci. Holenderskim mennonitą był między innymi Isaac van den Blocke, gdański malarz, twórca słynnej „Apoteozy Gdańska", umieszczonej na stropie Wielkiej Sali Rady Ratusza. Jego ojcem był zaś rzeźbiarz i architekt Wilhelm van den Blocke, anabaptysta, który osiadł w Gdańsku w 1584 roku.



Rys. 2.4. „Alegoria handlu gdańskiego", autorstwa Isaaca van den Blocke (ok. 1608 r.) – na Wiśle widoczne okręty oraz statki, szkuty, galary i komięgi ze zbożem

Odwieczną regułą jest, że nazwy nowych ruchów, sekt czy samych religii pochodzą od ich założycieli, względnie przywódców i żarliwych mówców, co też najczęściej oznaczało jedno. Mennonici są tu wyjątkiem. Sami zwali siebie Braćmi, a przez innych zwani też byli anabaptystami (nowochrzczeńcy, z greckiego „na nowo chrzcić"), gdyż odrzucali chrzest (nieświadomych jego znaczenia) dzieci. Głównym duchowym przywódcą mennonitów był swego czasu Menno Simons (stąd nazwa ruchu), który jednak założycielem tak nazywanej grupy wyznaniowej nie był. Mennonici należą do wyznań protestanckich, tak więc pośrednie początki temu ruchowi nadał Marcin Luter z saksońskiej Wittenbergii, który zainicjował w 1517 roku reformację, a który w 1525 roku utworzył nowy kościół, zwany od jego imienia luterańskim. Protestantyzm rozszerzał się na kraje Europy Zachodniej, łącznie z Prusami Książęcymi, a więc Prusami Wschodnimi. Szczególnie intensywnie nowe wyznanie wiary rozprzestrzeniało się w Szwajcarii, gdzie od 1519 roku działał protestancki kaznodzieja z Zurychu Ulrich Zwingli. Jego następcą był wielki reformator Jan Kalwin. Wkrótce w Szwajcarii oraz Holandii (po 1560 roku) kalwinizm stał się wyznaniem dominującym.

Wbrew temu co sugeruje nazwa, Kościół Mennonitów powstał w początkach reformacji w Szwajcarii. Założycielami byli początkowi zwolennicy Ulricha Zwinglego, zowiący siebie Braćmi, a którzy chcieli dokończenia nowotestamentowych reform, zainicjowanych przez Lutra i Zwinglego. Miejscem narodzenia Kościoła Mennonitów był Zurich, gdzie w styczniu 1525 roku tamtejsza rada miejska i Zwingli wykluczyli trzech czlonków ze swojej wspólnoty, gdyż ci kategorycznie sprzeciwiali się chrzceniu dzieci i niemowląt. Następnie oni, to jest Konrad Grebel, Feliks Manz i Jerzy Blaurock ochrzcili siebie nawzajem, dając początek nowemu wyznaniu wiary.



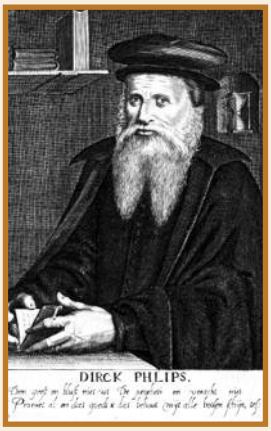
Rys. 2.5. Rozprzestrzenianie się anabaptyzmu w latach 1525-1550 – wg Maximiliana Dörrbeckera

Nowa sekta była od samego początku prześladowana i poddawana próbom eksterminacji, nie tyle zaś ze strony katolików, co innych protestantów, w tym Zwinglego. Pierwszym przywódcą był Grebel, który został na kilka miesięcy uwięziony, uciekł, lecz wkrótce w wyniku choroby zmarł w 1526 roku. Pierwszym męczennikiem był Manz, który w styczniu 1527 roku został publicznie utopiony w rzece z wyroku zurichskiej rady miejskiej. Blaurocka spalono na stosie w Tyrolu w 1529 roku.

W międzyczasie ruch Braci rozprzestrzeniał się, między innymi dzięki heroicznym przykładom trwania w wierze, pomimo tortur i wyroków śmierci. Nowych wyznawców przybywało

między innymi w Szwajcarii i w północno-zachodnich Niemczech, a w 1530 roku Bracia osiedli w Amsterdamie. W samym ruchu ścierały się dwie koncepcje, w tym radykalna Melchiora Hofmanna, o konieczności tworzenia na ziemi utopijnej komuny, pod postaciami „Królestwa Bożego" i „Nowej Jerozolimy". Jego zwolennicy (Jan z Leiden oraz Jan Matthijs) opanowali nawet w 1534 roku niemieckie miasto Münster, lecz zostali krwawo spacyfikowani po wielomiesięcznym oblężeniu przez wojska katolickiego biskupa (głowę Matthijsa wbito na pal, a ciała pozostałych przywódców, po torturach, zawieszono w klatkach na wieży kościelnej, ku przestrodze).

W końcu przeważyła frakcja „Braci Pokojowych". Znany nam ruch mennonitów w Holandii zapoczątkowali w 1533 roku nomen omen dwaj bracia, Obbe i Dirk Philips, wywodzący się z miasta Leeuwarden we Fryzji. W 1536 roku pozyskali oni do swojej misji zdolnego księdza katolickiego o nazwisku Menno Simons, pochodzącego również z Fryzji, a którego Obbe Philips ochrzcił w tymże roku. Menno był na tyle charyzmatycznym i rzutkim przywódcą, że od lat 40. XVI wieku członków ruchu zaczęto nazywać mennonitami. W tym czasie Dirk Philips, wraz z pierwszą grupą współwyznawców, osiadł w Gdańsku. Sam Menno Simons, choć był niezwykle aktywny, pomimo prześladowań i wyznaczenia za jego głowę nagrody, zmarł śmiercią naturalną w swoim domu w pobliżu Lubeki, w 1561 roku.





Rys. 2.6-7. Dirk Philips i Menno Simons

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Okoliczności sprawiły, że mennonici wybyli ze swojej niderlandzkiej ojczyzny uciekając przed prześladowaniami i pogromami religijnymi (zarówno ze strony protestantów, jak i okupujących Niderlandy Hiszpanów), a przybyli na Żuławy za namową i aprobatą polskich władz (królewskiej, szlacheckiej, jak i mieszczańskiej), po dotkliwych powodziach i wylewach Wisły w latach 1540 i 1543. Kościół mennonitów charakteryzowała autonomia gminy religijnej, wspólnota własności (przejawiająca się również solidaryzmem i wspólną pracą, co miało niebagatelne znaczenie w walce i ujarzmianiem wodnego żywiołu), chrzest po 14 roku życia, zakaz przysięgania na cokolwiek i sprawowania wysokich urzędów, a także pacyfizm, przejawiający się zakazem używania broni oraz służenia w armii. Zwłaszcza te ostatnie normy postępowania z czasem stały się nie do pogodzenia z militarystyczną i biurokratyczną koncepcją państwa pruskiego, w skład którego tereny Prus Królewskich weszły po pierwszym rozbiorze Polski w 1772 roku. Restrykcje w postaci wysokich opłat za zwolnienia od służby wojskowej oraz ograniczenia w prawie dziedziczenia sprawiły, że mennonici zaczęli ponownie emigrować. W drugiej połowie XVIII wieku do ówczesnej Rosji (Ukraina, delta Dniepru i wybrzeża Morza Czarnego), a po całkowitym zniesieniu zwolnienia od służby wojskowej w Prusach w 1873 roku, do obu Ameryk. Jednak do Ameryki Północnej (stan Pensylwania) mennonici zaczęli przybywać już na początku XVIII wieku, za sprawą złożyciela w 1693 roku kolejnego odłamu mennonitów Jakuba Ammana (ze Szwajcarii i Alzacji), którzy to osadnicy zostali nazwani Amiszami. Druga wojna światowa dokończyła „dzieła zniszczenia". Współcześnie po żuławskich mennonitach pozostały nieliczne zabytki sztuki materialnej, między innymi charakterystyczne domy i obejścia oraz cmentarne nagrobki.



Rys. 2.8. Szlakiem Mennonitów
(www.pomorskie.travel)



Rys. 2.9. Cmentarz mennonicki w Stogach
(www.kochamyzulawy.wordpress.com)

Z pewnością nie powinno się przeceniać roli mennonitów w zagospodarowywaniu Żuław oraz pruskich dolin i delt rzecznych. Szacuje się, że ich ogólna, maksymalna liczba nie przekraczała nigdy 20.000 osób, jednak z całą pewnością przynieśli oni ze sobą na te tereny nową, wydajniejszą kulturę agrarną, nowe i przede wszystkim skuteczne metody osu-

szania bagien i terenów zalewowych, sypania tam, grobli i wałów, budowy polderów i wznoszenia wiatraków.

Zapewne zatem słusznie twierdzi się, że paradoksalnie główną, najważniejszą „religią" tej wspólnoty wyznaniowej była... ciężka praca.

2.2. Niemen (niem. *Memel;* ros. *Nieman*; biał. *Nioman*; lit. *Nemunas*) i Pregoła (niem. *Pregel;* ros. *Priegolia*; lit. *Prieglius)*

Jak pisał Stanisław Srokowski, autor *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[1]: „Dwa są główne komunikacyjne szlaki wodne, które przecinają Prusy Wschodnie. Jeden wiedzie z Królewca rzeką Pregołą i jej północnem ramieniem Dejmą oraz szeregiem kanałów do Niemna, a drugi, Królewieckim Kanałem Morskim, zalewem Fryskim (Zalew Wiślany – przyp. C. W.) do ujść Wisły, skąd dalej skanalizowaną Notecią w dorzecze Odry. W Królewcu schodzą się owe drogi i stąd między innemi wielkie handlowe znaczenie stolicy Prus Wschodnich.



Rys. 2.10. Mapa wschodniopruskich szlaków wodnych – wg S. Srokowskiego

Pierwszy z omawianych systemów kanałowo-rzecznych nie tylko, iż w dalszem przedłużeniu poza granicami Prus tworzył do niedawna podstawową arterję handlową dla dużego dorzecza Niemna, ale zapomocą rzeki Szczary i Kanału Ogińskiego wchodził głęboko przez Prypeć i Dniepr w ukraiński wschód Europy; drugi zaś, zachodni, spajał komunikacyjnie Prusy Wschodnie z państwem niemieckiem. I do momentu wybuchu wojny światowej (I wojny światowej – przyp. C. W.) imponującym wręcz był ruch rozwijający się na obu szlakach. W roku 1913 samym tylko Niemnem i Pregołą przywieziono ze wschodu do Królewca w przybliżeniu ½ miljona ton różnych towarów. Niemało ich krążyło także po szlaku zachodnim (…)



Rys. 2.11. Tylża, transport wojsk niemieckich Niemnem w 1914 r. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Przystępując do właściwego opisu szlaków żeglownych, chcemy przedewszystkiem ustalić ich długość, wartość transportową oraz wzajemny stosunek sztucznych połączeń kanałowych do danych przez naturę, przyczem podkreślamy, że w części południowej kraju kanały są przeważnie zespolone jak najsilniej z tamtejszemi licznemi jeziorami, w części zaś północnej z oboma przymorskiemi zalewami (Wiślanym i Kurońskim – przyp. C. W.) oraz z uregulowanemi i uspławnionemi, ujściowemi częściami rzek wschodnio-pruskich. Jako długie arterje komunikacyjne kanały skupiły się przeważnie na północy. Na południu, gdzie rozlały się wielkie jeziora Mazurskie i inne, umożliwiające żeglugę, połączenia kanałowe naogół są krótkie. Wiodą one od jednego zbiornika jeziornego do drugiego.



Rys. 2.12. Żegluga towarowa na Pregole w Królewcu, lata 20. XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Hydrolog niemiecki Sympher[2], a za nim geograf królewiecki Mager[3], drogi wodne Prus Wschodnich

[1] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wchodnich*... Op. cit., s. 1-11.
[2] I. Sympher: *Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben*. Berlin 1921.
[3] F. Mager: *Ostpreussen, die natürlichen Grundlagen seiner Wirtschaft, eine Quelle deutscher Kraft*. Hamburg 1922.

Nazwa drogi wodnej	Długość w km	Sytuowność do statków	Głębokość wody w m przy		Uwagi
			średnim stanie	średnim stanie	
I. Obszar Niemna:					
a) Niemen (od granicy do Kalwen)	64	400	1·90	3·50	
b) Rus	35	400—600	1·50—1·80	2·40—2·80	
c) Atmath	12·5	400	2·10	2·70	
d) Gilga (od Kalwen do Kanału Seckenburskiego)	37	400—600	1·50	2·25—2·75	W tem i z. Neue Seckenb. Kanal.
e) Gilga (od Marienbruch do ujścia)	6	200	0·70—1·30	1·20—1·80	
f) Skirwieth (z wyjątkiem niżeglowanego ujścia)	9	400	2·00—2·50	2·50—3·00	
g) rz. Minge od rozgałęzienia Atmath do kanału Wilhelma	18·5	400	1·85	2·30	
h) Kanał Wilhelma	25·3	400	1·85	2·30	
i) Duży Kanał Frydrychowski (Der Grosse Friedrichsgraben)	19	400—600	1·50	2·10	
j) Kanał Seckenburski	4·8	400—600	1·50	2·20	
k) rz. Nemonien (po Pericken)	13	175	—	—	
l) Mały Kanał Frydrychowski (Der Kleine Friedrichsgraben)	6	ponięj 170	—	—	Całkowicie odcięty od związku z Gilgą czasowej tamy.
m) rz. Jura	3·8	200	1·90	—	
n) rz. Szeszupa	12	ponięj 170	0·70	—	
o) rz. Jaga (pob. ram Rus)	5	ponięj 170	1·00	—	Żegl. po Plaschken
p) rz. Szeszo (Schiesz)	5·5	ponięj 170	1·30	—	Żegl. po Heydekrug (Bajtekarczma).
r) rz. Laukne (Nemonien)	20	170—200	—	2·00 i więcej	
s) rz. Timber (Timber-Kanal)	17	200	—	2·00 i więcej	
t) rz. Karkel (zalew Kurońskii)	7	ponięj 170	—	—	
u) rz. Gribe (zalew Kurońskii)	5	do 200	—	—	
w) rz. Dange (zalew Kurońskii)	7	200—600	1·00—7·00	—	Żegl. po Tauerlauken (od Rinkodai).

Tabela 2.1.
Przegląd wschodniopruskich dróg wodnych, obszar Niemna – wg S. Srokowskiego

dzielą na trzy grupy: Niemna, Pregoły i kanału Oberlandzkiego, określając ogólną ich długość na 1154 km. Grupa Niemna, w skład której wchodzą także wody między Niemnem a Pregołą oraz zalew Kuroński, posiada według nich 297 km skanalizowanych, względnie uregulowanych biegów rzecznych, 30 km kanałów żeglownych i 146 km dróg wodnych, prowadzących przez jeziora, hafy itp.

Grupa Pregoły, łącznie z zalewem Fryskim i jeziorami Mazurskiemi, ma 218 km biegów rzecznych, 14 km kanałów i 292 km innych połączeń, wreszcie grupa kanału Oberlandzkiego z rzeką Elblągiem i jez. Drużno (Drausensee) 17 km rzek, 51 km kanałów i 89 km szlaków innych. Żeglowne kanały w grupie Oberlandzkiej grają zatem nieporównanie ważniejszą rolę niż przy arterjach związanych z Niemnem lub Pregołą, gdzie warunki dane już przez naturę pozwalały na wykorzystanie innych sposobności komunikacyjnych (…)

Niemen na teren Prus Wschodnich wchodzi pod miejscowością Schmalleningken (lit. *Smalininkai*, pol. *Smolniki* – przyp. C. W.) i od tego punktu do zalewu Kurońskiego przepływa 112 km. Pod Schanzenkrug (wcześniej *Kampenischken – przyp. C. W.*), względnie pod Kalwen (właściwie *Kallwen – przyp. C. W.*), rozdziela się on na dwa główne ramiona, **Gilge** (obecnie *Matrosowka* w obwodzie kaliningradzkim – przyp. C. W.) i **Rus** (właściwie *Russ* – przyp. C. W.), przyczem to ostatnie na całej swej długości, wynoszącej 35 km, stanowi granicę od strony Litwy, jak zresztą i odcinek niepodzielonej rzeki w górę aż po Schmalleningken. Granica biegnie tu środkiem koryta.



Rys. 2.13. Nadniemeńska panorama Tylży z początków XX w. (autor: E. Pawlowski)

Ramieniem głównem, gdy idzie o odpływ wody, jest Rus, które przy miejscowości tej samej nazwy rozwidla się znowu na dwie strugi, Atmath (lit. *Atmata* – przyp. C. W.) (12'5 km) i Skirwieth (właściwie *Skirwiet,* lit. *Skirvyte* – przyp. C. W.) (9 km). Dalszemi rozgałęzieniami Skirwiethu, znaczącego granicę od strony Litwy, są Pokallna (lit. *Pakalne* – przyp. C. W.) i Warrus (lit. *Skatule* – przyp. C. W.). Tuż wreszcie przed ujściem do Zalewu raz jeszcze Skirwieth wydziela ramiona Wittinnis (lit. *Vytine* – przyp. C. W.) i Szeklogisz (lit. *Sakute* – przyp. C. W.), poza tem zawalając sobie ujście całym archipelagiem niskich wysepek. Pełno tu wszędzie mielizn, tak, że do ruchu dla większych statków nadaje się wyłącznie Atmath (…). Na ogół Niemen na terenie wschodnio-pruskim jest rzeką w całem tego słowa znaczeniu żeglowną i tylko obecna likwidacja politycznej i ekonomicznej pozycji niemieckiej na wschodniem pobrzeżu Bałtyku odebrała mu to znaczenie, jakie posiadał przed wojną.

Pregoła dla wielkiego ruchu ma znaczenie tylko w dolnej części biegu, aż po Tapiau. Dalej po Wehlau, gdzie się łączy z rz. Łyną (Alle), ruch bywa już stosunkowo bardzo słaby, a wyżej, aż po Wystruć (Insterburg), do niedawna z powodu zapiaszczenia koryta, znajdował się prawie zupełnie w zaniedbaniu, choć przed pół wiekiem (lata 70. XIX wieku – przyp. C. W.) górna Pregoła (Oberpregel) dźwigała na sobie liczne statki przewożące w ciągu roku tysiące ton zboża (…)



Rys. 2.14.
Górna Pregoła – port w Insterburgu (Wystruć), początek XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Dolna Pregoła pod Spitzkrug, 40 km poniżej Wehlau, rozdziela się na 2 ramiona: północne, zwane także Nową Pregołą (Neuer Pregel), stanowiące szlak



statków, i południowe, Starą Pregołę (Alter Pregel), którą przeważnie posługują się tratwy. Oba ramiona wiążą się z sobą wąskiem, ale żeglownem przejściem, zwanem Panieńską Dziurą (Magdeloch), poczem łączą się w jedną strugę w samym Królewcu, gdzie Pregoła tworzy port, obecnie potężnie rozbudowany i związany Królewieckim kanałem Morskim z Bałtykiem.

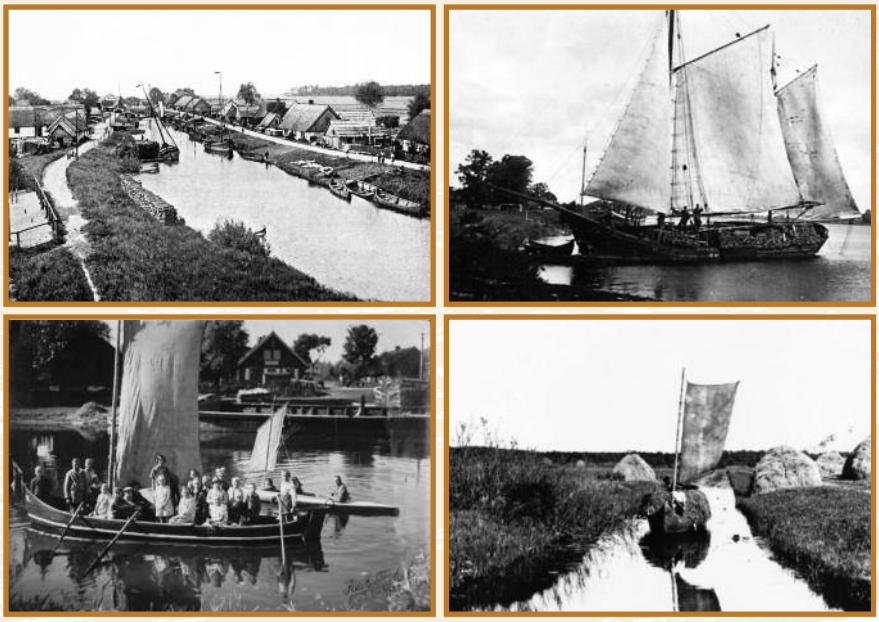
Rys. 2.15. Dolna Pregoła – nabrzeże w Królewcu, naprzeciwko katedry i starego uniwersytetu, koniec XIX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Szerokość rzeki w dolnym jej biegu w związku ze znaczną głębokością, która i przy średniej wodzie nie wynosi nigdy mniej jak 2 m, jest nieduża. Koło Tapiau i na przestrzeni 6 km w dół ma rzeka 47 m szerokości, a dalej aż po Spitzkrug 56'5. Szerokość Starej Pregoły oscyluje między 40 a 80 m, a Nowej między 50 a 110. Górna Pregoła jest znacznie węższa, bo przy średniej wodzie nie szersza jak 22 do 32 m (…). Z dopływów Pregoły najważniejszym jest rzeka Łyna (Alle). Łącząc pod Wehlau swe wody z Pregołą, rozszerza jej zwierciadło niemal do podwójnej szerokości. Użyteczną arterję komunikacyjną tworzy Łyna przecież tylko w dolnym swym biegu, gdyż jej spławność w górnym odcinku między jeziorem Łańskiem (Lansker See), a Olsztynem (Allenstein) oraz począwszy od Guttstadt (Dobre Miasto – przyp. C. W.) jest bardzo ograniczona.

Nazwa drogi wodnej	Długość w km	Spławność dla statków t	Głębokość wody w m przy		Uwagi
			średn. nisk. stanie	średnim stanie	
II. Obszar Pregoły:					
a) Pregoła od Wystrucia do Wehlau	53	250	—	—	Po przeprowadzeniu regulacji
b) Pregoła od Wehlau do Tapiau	15	400	1·20—1·50	2·10	
c) Pregoła od Tapiau do Królewca	46	480	1·50	2·10	
d) Pregoła od Królewca do ujścia	11	6.000	—	8·00	
e) Łyna do Frydlandu wzgl. Allenburga . .	53·5	100	0·88—1·00	—	
f) Deime	37	480	1·30—1·50	2·10	
g) Drogi Mazurskie . .	191	150	1·20	—	

Tabela 2.2. Przegląd wschodniopruskich dróg wodnych, obszar Pregoły – wg S. Srokowskiego

Planowe roboty regulacyjne nad Łyną przeprowadzono dopiero w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia (XIX wiek – przyp. C. W.). Ale zarówno one, jak i znacznie wcześniejsze doraźne, sięgające jeszcze r. 1796, nie potrafiły uporać się całkowicie z naturą rzeki, posiadającej często bardzo znaczne spadki, a miejscami nadzwyczaj twarde i kamieniste dno. Stosując zwężanie koryta osiągnięto po Allenburg przy średnio-niskiej wodzie głębokość 1'00—1'20 m, utrzymując ją jeszcze taką od biedy po Gross-Wohsdorf, dalej jednak aż po miasto Friedland, położone od Wehlau 53.5 km w górę rzeki, głębokość potrzebną do żeglugi ma Łyna tylko przy średnim lub wyższym stanie wód.".



Rys. 2.16-19.
Delta Niemna – wodny transport i komunikacja, początek oraz lata 30. XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

RZEKI TWORZĄCE HISTORIĘ

Ze względu na swoją znaczącą rolę, jaką już od czasów średniowiecza pełniły rzeki Niemen i Pregoła, bez żadnej przesady można je określić mianem ówczesnych śródlądowych autostrad, wodnych dróg szybkiego ruchu. Zgodzić się należy ze Stanisławem Srokowskim, który pisał: „Niejedno z jezior mazurskich, zwłaszcza wydłużonych, choć nie związane z sąsiedniemi zbiornikami, ma przecież pewne znaczenie dla komunikacji lokalnej, rozumie się że zapomocą łodzi lekkiego typu, toż samo komunikacyjnie użyteczną jest niejedna z rzek, która służy do spławu drzewa, choćby tylko przygodnie (Pissek–Pisa, Pissa pobocz-



Rys. 2.20-23. Żegluga promowa w delcie Niemna (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

na Węgorapy, Rominte, Drwęca, Węgorapa), albo na krótkiej przestrzeni daje dostęp statkom (Cranzer Beeke; obecnie Zielenogradsk w obwodzie kaliningradzkim, od strony Zalewu Kurońskiego – przyp. C. W.). Tego rodzaju uchylających się od ścisłej ewidencji szlaków komunikacyjnych, ważnych atoli dla najbliższego otoczenia jest mnóstwo, szczególnie w okolicach delty Nogatu i Niemna. Można powiedzieć, że dla podmokłych stron na zachód od tam oddzielających pobrzeże zalewu Kurońskiego od obszarów chronionych, stanowią one często nawet jedyny gościniec wiążący je ze światem.".

O ile zaś drogi wodne w postaci jezior, rzek i kanałów ułatwiały, a nierzadko były jedyną formą komunikacji, o tyle równie często mogły i stanowiły one przeszkodę wodną, utrudniającą kontakty międzyludzkie. Najbliższy nawet sąsiad, widoczny i słyszalny z „drugiego brzegu", mógł w praktyce znajdować się o całe mile drogi konnej lub pieszej. Na takich terenach wykształcił się więc specyficzny środek transportu i rodzaj żeglugi śródlądowej – prom pasażerski i towarowy.

Według opisu ze *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[4]: „**Pregoła** alias *Pregla*, *Pregel*, rzeka w Prusach wschodnich, powstaje z połączenia Pisy[5] (niem. Pissa, wpada do Węgorapy – przyp. C. W.), Rominty (niem. *Rominte*, wpada do Pisy pod Gąbinem, niem. *Gumbinnen* – przyp. C. W.), Węgorapy (niem. *Angerapp* – przyp. C. W.) i Wystruci (niem. *Inster* – przyp. C. W.). W okolicy Wystrucia (niem. *Insterburg*, ros. *Czerniachowsk* – przyp. C. W.) dopiero przybierają te połączone wody ogólne nazwisko Pregoły (…) Ważną jest Pregoła pod względem rozgałęzienia wodnego, bo zgromadza wielkie wody na krótkiej przestrzeni; jej dopływy południowe są większe od niej samej; szczególniej zaś Węgorapa i Łyna. Dorzecze jej jest tedy stosunkowo szersze niż dłuższe (…) Dopływy Pregoły powyżej Wystruci należy uważać za jej górny bieg, na tej przestrzeni poczynają być Pisa i Węgorapa spławnemi już od jezior z których wypływają (…)

Od Wystrucia chodzą po Pregole pomniejsze żagle; Łyna zaś, która od lewego brzegu do Pregoły na jej dolnym biegu pod Welawą wpada, z południa ku północy mil 30 płynie (225 km – przyp. C. W.), na grzbiecie roztoki pruskiej, z mnogich jezior powyżej Olsztynka nastaje, unosi już statki od miasta Frydlądu (niem. *Friedland*, ros. *Prawdinsk* – przyp. C. W.). Łoże Pregoły jest pod Królewcem głębsze od zatoki Fryskiej (Zalew Wiślany – przyp. C. W.) dla mielizny tej i ław piaszczystych na kotlinie, podchodzą tedy tylko pomniejsze okręty do królewieckiej ostoi (był to powód pobudowania kanału, patrz: podrozdział **Królewiecki Kanał Morski** – przyp. C. W.) (…) Długość Pregoły podają jedne źródła na 128 klm., inni znów, razem z Pisą, liczą 26 mil (195 km – przyp. C. W.). Na całej długości, w której nosi miano Pregoły, jest spławną.".

Litwini i Prusowie pływali po Niemnie i Pregole „od zawsze", od początku swojej bytności na tych terenach czynili tak rycerze zakonni. Jak podaje Wigand z Marburga[6]: „Brat Jan de Lorche, wójt samlandzki, przedsięwziął wielką wyprawę w jesieni (1376 roku – przyp. C. W.) przeciwko poganom, a to z przełożonymi, Wigandem z Isterburga, z Girdowa i z Tapiow. Wchodzą oni na puszczą i tam budują czołenka, które przez półmili (około 4 km – przyp. C. W.) ciągną po ziemi do Pristen (Brześć na Bugiem – przyp. C. W.), ale ta kraina była ostrzeżona, czołenka zaś małe były, dlatego więc sześciu mężów w jednem czołenku, posyłają górą na Niemen, gdzie w drugiej rzece znajdują się dwa statki, z których każdy był na dwudziestu ludzi, które przyprowadzają. Przełożony więc z Insterburga z 20 ludzi przepłynął przez rzekę, a z nim Franko, socyusz mistrza, dobywając zamku, od którego ich odparto. Jeden z braci uderzeniem tarana raniony został, którego na macie odwieziono do Prus, i tak od zamku na łodzie powsiadali; na ostatnią wsiadło prawie 40 ludzi, za którymi poganie jadą i na nich napadają 6 kopij wbijają w statek, rzucają oraz pociskami z kusz, przecież rąk ich uszli krzyżacy.".

[4] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom IX z 1888 r., s. 31-32.
[5] Uwaga: nie mylić z Pisą (niem. Pissek, dopływ Narwi), wypływającą z jeziora Roś i przepływającą przez Pisz. Intrygującą anegdotę w tym względzie podaje urodzony w Ostródzie pisarz Hans Hellmut Kirst (*Moje Prusy Wschodnie*. Interart, Warszawa 1995, s. 117): „Powiadano powszechnie, że w obecności dam nie wymienia się nigdy nazwy pewnej rzeczki, mianowicie Pisy (pissen – siusiać). A same damy, kiedy już musiały o niej wspomnieć, określały ją jako „rzeczka". Z powodu owej „rzeczki" doszło nawet do wniesienia podania do „najjaśniejszego pana" z uniżoną, ale usilną prośbą o zezwolenie na zmianę tej nazwy. A panujący wówczas król pruski, to znaczy Fryderyk Wilhelm III, miał ponoć napisać na marginesie owego podania: „Proponuję Urinoco".
[6] *Kronika Wiganda z Marburga Rycerza i Kaplana Zakonu Krzyżackiego*. Poznań 1842, s. 213-215.

Zgodnie z opisem ze *Słownika geograficznego*[7]: „**Niemen**, u starożytnych *Chronus*, po lit. *Niemonas* alias *Niemunas*, po niem. *Memel*, rzeka uchodząca do morza Bałtyckiego za pośrednictwem zatoki Kurońskiej (…) Ogólną długość biegu Niemna podają zwykle na 115 mil (805 wiorst; 860 km – przyp. C. W.), wynosi ona jednak 120 mil (841 wiorst; 900 km – przyp. C. W.), mianowicie od źródła do m. Stołbców (*Stołpce*, około 70 km na południowy zachód od Mińska – przyp. C. W.), część nieżeglowna, 8 mil (56 wiorst; 60 km – przyp. C. W.), od Stołbców do granicy pruskiej 104 mil (729 wiorst; 780 km – przyp. C. W.), nakoniec w Prusach 17 mil (127 km – przyp. C. W.)[8] (...) Cała część żeglowna od Stołbców do granicy pruskiej została zbadaną i szczegółowo opisaną przez inżyniera Lisowskiego, który wykonał projekt uregulowania Niemna na całej tej przestrzeni. Projekt ten jednak, podobnie jak wiele poprzednich (Żelazowskiego, Falconiego i in.) nie został dotychczas wykonanym (…)

Tu przyjmuje Niemen od lewego brzegu rzekę Szczarę, która za pomocą **kanału Ogińskiego** łączy Niemen z Dnieprem (...) Żegluga na Niemnie pomimo kilkokrotnie przedsiębranej regulacyi, poczynając od Zygmunta Augusta, za czasów którego Mikołaj Tarło z Szczekarzewic, chorąży przemyski, oczyszczał swoim kosztem rzekę z kamieni, aż do dziś dnia zawsze jest niebezpieczną z powodu wielu rap i mielizn (…). Głównym artykułem spławu było żyto, siemię lniane, len i konopie. Obecnie w skutek rozwoju sieci dróg żelaznych, żegluga na Niemnie znacznie się zmniejszyła, zwłaszcza że rzeka, z powodu krętego swego koryta i niskiego stanu wody latem, niemoże unieść ciężkich i niezgrabnych statków. Idą one tylko na wiosennych wodach zaraz po puszczeniu lodów.





Rys. 2.24-25. Delta Niemna, życie nad- i na wodzie – lata 30. XX w.
(*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Do żeglugi po Niemnie używane są: łodzie różnego rodzaju, barki i półbarki (znoszące do 2000 pudów ładunku; poniżej 33 ton – przyp. C. W.), baty alias galary (do 2500 pudów; poniżej 41 ton – przyp. C. W.), bajdaki (do 5000 pudów; poniżej 82 ton – przyp. C. W.), strugi (do 7000; poniżej 115 ton – przyp. C. W.) i wiciny (od 9000 – 12000 pudów; od 150 do 200 ton – przyp. C. W.). Nadto pomiędzy Kownem a granicą pruską oraz pomiędzy Grodnem a Druskienikami kursują statki parowe (…)

Podług podania nazwa Niemen ma pochodzić od wychodźcy włoskiego Nemona, który pierwszy puścił się od ujścia w górę biegu rzeki dla jej zbadania. Za czasów pogaństwa rzece tej oddawano cześć boską i była nawet wzniesiona świątynia pomiędzy Mereczem i Olitą pod wsią Niemonajcie. W granice Prus Wschodnich Niemen wstępuje pod Smolnikami, niem. Schmaleningken, dzieli się pod Schanzenkrug w powiecie tylżyckim na dwie odnogi Russ i Gilge i wpada do zatoki Kurońskiej ośmioma (dawniej 13) ujściami (…) Długość Niemna w Prusach wynosi 14,2 mil, (podług innych danych 17 mil), szerokość pod Ragnetą 1008 stóp, w okolicy tylżyckiej 1150 stóp.”.

ŻEGLUGA CESARSKO-CARSKA

Paradoksalnie najsłynniejszą, najbardziej chyba znaną w Europie historią związaną ze wschodniopruską żeglugą śródlądową jest wspólny rejs po wodach Niemna pewnego „Francuza” i „Rosjanina”, a w którym bezskutecznie próbował uczestniczyć jeden Prusak[9]...

Dnia 7 lipca 1807 roku doszło do podpisania w Tylży (niem. *Tilsit*, ros. *Sowietsk*) traktatu pomiędzy cesarzem Napoleonem I oraz carem Aleksandrem I. Efektem miał być między innymi nowy ład europejski, w tym utworzenie Księstwa Warszawskiego, ograniczenie mocarstwowości pokonanych

[7] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 82-85
[8] Częściowo błędne wyliczenia. Już sama łączna liczba wyliczanych mil wynosi 129 (968 km), a nie 120 (900 km). Dziś uważa się, że długość Niemna wynosi 937 km, a więc 125 mil.
[9] Był to okres największych niepowodzeń króla Prus Fryderyka Wilhelma III, jednak z wielu względów był to dobry władca, któremu przychodziło rządzić w niełatwych czasach. To jemu zawdzięczamy dokończenie budowy Kanału Kłodnickiego na Górnym Śląsku (1792-1806), na trzy miesiące przed klęską wojsk pruskich pod Jeną i Auerstädt i zajęciu Berlina przez Napoleona. Kanał Kłodnicki, oprócz 18 śluz, posiadał dwie pochylnie kanałowe (tzw. „Rollbr cke” – mosty suwane), pierwsze tego typu budowle w tej części Europy, które choć zostały rozebrane w 1839 r., stanowiły inspirację dla Georga Jacoba Steenke – budowniczego pochylni kanałowych na Kanale Oberlandzkim. Za panowania Fryderyka Wilhelma III, w latach 1833-1834, wybudowano w delcie Niemna Kanał Seckenburski. To także ten król podjął w 1837 r. ostateczną decyzję o akceptacji planów i rozpoczęciu budowy Kanału Oberlandzkiego (dzisiejszego Kanału Elbląskiego).

Prus oraz niezwykle ważne dla morskiego handlu i żeglugi – przystąpienie Rosji do blokady kontynentalnej Wielkiej Brytanii.

Aby żaden z dwóch władców nie był gościem i nie musiał udawać się do drugiego, zgodnie z pomysłem Napoleona, pierwsze rozmowy toczono na tratwie zbudowanej przez francuskich saperów i zakotwiczonej pośrodku nurtu Niemna, nad realizacją i bezpieczeństwem której czuwał generał artylerii Jean de Lariboisiére. Był to w zasadzie prom, na którym stanęły dwa namioty, w tym jeden pawilonowy, bardzo okazały. Zużyto do tego celu najbogatsze materie, jakie tylko udało się znaleźć w Tylży. Cesarz Francuzów przystępował do negocjacji opromieniony świetnym zwycięstwem nad armią rosyjską w bitwie pod Frydlandem (niem. *Friedland*, ros. *Prawdinsk*, około 43 km na południowy wschód od Królewca) w dniu 14 czerwca 1807 roku oraz poddaniem się Królewca. Francuzi do budowy tratwy wykorzystali przęsła ze spalonego mostu na Niemnie.



Rys. 2.26. Obraz Adolphe Roehna: „Spotkanie Napoleona i Aleksandra I na rzece Niemen. 25 czerwca 1807"

Okazałe litery „N" i „A" (inicjały cesarskich imion) przyozdabiały wejście do głównego namiotu, który miał 6,3 m długości oraz 3,1 m szerokości. Ściany udekorowano z zewnątrz liśćmi i girlandami kwiatów, w środku wyłożono kosztownymi tkaninami. Zawieszono też liczne lustra, żeby optycznie powiększyć szczupłe wnętrze. Krzesła i stoły sprowadzono z siedziby tylżyckiej loży masońskiej „Luiza Szczerego Serca"[11].

Pierwsze rozmowy rozpoczęto 25 czerwca, po godzinie 12.00. Obaj cesarze ze swoim najbliższym otoczeniem dopłynęli łodziami do tratwy. Na lewym, „francuskim" (pruskim) brzegu Niemna ustawione zostały szpalery wojsk, z Gwardią Cesarską w pierwszym szeregu, natomiast na prawym, „rosyjskim" (litewskim) brzegu rzeki stanął Lejb-Gwardyjski Preobrażeński Pułk Jego Wysokości. Denis Dawydow, adiutant generała P. Bagrationa, zanotował w swoim dzienniku: „Eskorta i świta Napoleona liczyły co najmniej czterystu jeźdźców. Wspaniałe widowisko kazało zapomnieć o wszystkim. Zebrani utkwili wzrok w łódce wiozącej tego wspaniałego człowieka, wodza, jakiego nie było od czasów Aleksandra Wielkiego i Juliusza Cezara". Obie łodzie równocześnie przybiły do promu, Monarchowie żwawo wskoczyli na pokład, podbiegli do siebie i serdecznie się uściskali przy okrzykach z obydwu brzegów: „Niech żyje Cesarz Zachodu!", „Niech żyje Cesarz Wschodu!"[12].



Rys. 2.27. Cesarskie statki dopływające do tratwy na środku Niemna

Król pruski Fryderyk Wilhelm III liczył na to, że zostanie do rozmów doproszony, jednak Napoleon zlekceważył go i upokorzył, zmuszając do bezskutecznego oczekiwania na „rosyjskim", a więc nie swoim brzegu... Po około dwóch godzinach pertraktacji, a następnie kurtuazyjnej rozmowie z obecnymi książętami i generałami, obaj cesarze wsiedli do swych łodzi, po czym odpłynęli do swoich wojsk. Do promu pośrodku Niemna dopłynęli zatem dwaj śmiertelni wrogowie, a odpłynęli dwaj miłujący się (póki co) sojusznicy... Niekorzystny dla Prus traktat pokojowy zawarto również w Tylży, ale dwa dni później niż Francja z Rosją, to jest 9 lipca 1807 roku. Królowi Fryderykowi Wilhelmowi III nie pomogły nawet błagania, poparte niewątpliwymi wdziękami jego żony, pruskiej królowej Luizy. W wyniku ustaleń Prusom m.in. odebrano znaczne części polskich ziem rozbiorowych oraz utworzono Wolne Miasto Gdańsk.



Rys. 2.28. Obraz Nicolasa Gosse: „Napoleon przyjmuje królową Prus Luizę w Tylży, 6 lipca 1807" (obok stoją car Aleksander I oraz król Fryderyk Wilhelm III)

Niemen, największa rzeka Prus Wschodnich przepływała przez terytorium niemieckie tylko na odcinku ostatnich 110 km; niewiele w porównaniu z 937 km ogólnej długości. I też od niepamiętnych czasów, powyżej granicznej stacji w Schmallenigken (Smolniki) kraina ta należała do Litwinów, Białorusinów, Polaków, Rosjan i Żydów[13].

[10] W. Łysiak: Cesarski poker. Krajowa Agencja Wydawnicza, Warszawa 1991, s. 119.
[11] U. Rada: Niemen. Dzieje pewnej europejskiej rzeki. Borussia, Olsztyn 2012, s. 101-102.
[12] W. Łysiak: Cesarski poker. Op. cit., s. 120.
[13] U. Rada: Niemen. Dzieje pewnej europejskiej rzeki. Borussia, Olsztyn 2012, s. 14.

Decyzją Kongresu Wiedeńskiego utworzono w 1815 roku Królestwo Polskie, będące w unii personalnej z Rosją. Na znacznej swojej długości (od Grodna, przez Kowno po Jurbork) stał się Niemen granicą pomiędzy Cesarstwem Rosyjskim a Królestwem Polskim, co było z kolei usankcjonowaniem granicy Księstwa Warszawskiego, utworzonego w 1807 roku na mocy traktatu pokojowego w Tylży. W wyniku tego most na Niemnie w Kownie mógł być opisywany jako najdłuższy most na świecie, bo na jego przebycie potrzebowano aż trzynastu dni! Tak się zaś mogło wydarzyć z następującej przyczyny: na zachód i na południe



Rys. 2.29. Fragment mapy Królestwa Polskiego z 1820 r.

od Niemna używany był kalendarz gregoriański, na wschód i na północ od rzeki – kalendarz juliański[14].



Rys. 2.30. Wielka armia Napoleona przeprawiająca się przez Niemen po „najdłuższych" mostach świata, w czerwcu 1812 r.

SIEDZĄC U PRZĄŚNICZKI...

Któż z nas nie słyszał pieśni Stanisława Moniuszki „Prząśniczka"? Piękna i wpadająca w ucho melodia, jednak choć proste – nie do końca są właściwie rozumiane słowa tej pieśni, napisane przez poetę Jana Czeczota, nota bene w latach 30. XIX wieku sekretarza zarządu **Kanału Berezyńskiego**, łączącego od 1805 roku Dźwinę z Dnieprem, a więc Bałtyk z Morzem Czarnym (obok **Kanału Ogińskiego**). Pierwsza zwrotka pieśni: „U prząśniczki siedzą jak anioł dzieweczki, przędą sobie, przędą jedwabne niteczki" mówi nam, że owe dzieweczki siedzą, ni mniej, ni więcej, ale przy kołowrotku (jego charakterystycznym elemencie). Jednak jeszcze więcej trudności sprawia druga zwrotka: „Poszedł do Królewca młodzieniec z wiciną, łzami się zalewał, żegnając z dziewczyną". Cóż to bowiem ta wicina? Jakieś witki, wiklina na handel? A może coś wełnianego, utkanego przez te dzieweczki? Otóż wicina, to litewska odmiana drewnianej, jednomasztowej szkuty, budowanej i pływającej na Niemnie (o wymiarach do 50 m długości i 7-8 m szerokości, poniżej 2 m zanurzenia oraz o wyporności do 250 ton). Miejscowa ludność handlowała z Prusami, tak więc towary wożone były wodą m.in. do Królewca – albo od strony Zalewu Kurońskiego (przed końcem XVII wieku), rzeką Dejmą do Pregoły, albo rzeką Gilge, Przekopem Fryderyka (Kanałem Seckenburskim) i rzeką Dejmą do Pregoły w czasach późniejszych. W każdym bądź razie oznacza to, że wiciny musiały pływać po wschodniopruskich rzekach i kanałach, w tym po Pregole. Dowodzi tego chociażby cennik opłat za korzystanie z rzeki Dejmy oraz Wielkiego i Małego Przekopu Fryderyka z 1828 roku, w którym wicina (niem. *Wittine*) wymieniona jest wręcz na pierwszym miejscu...

„Z naszych ziem płynęło Niemnem do Królewca na sprzedaż zboże, konopie, łój, siemię lniane, smoła, olej, rohoża (rodzaj mat trzcinowych – przyp. C. W.). Z Królewca natomiast przywożono śledzie, sól, meble, trunki, wyroby z bawełny i jedwabiu. Wicina miała dość duże pomieszczenia podpokładowe. W części przodowej znajdowało się pomieszczenie dla czeladzi i kuchnia, pośrodku leżał towar, a na rufie była „szafiarnia", czyli pokój dla zarządzającego wiciną. Ten zwykle bardzo skromnie wyposażony pokój w drodze powrotnej z Prus



Tarif

der Abgaben von der Schifffahrt auf der Deime und dem großen und kleinen Friedrichsgraben.

Es wird entrichtet:

1)	von einer Wittine oder Struse	4	Rthlr.	— Sgr.
2)	= einem Boydack	2	=	20 =
3)	= einer Schluppe oder einem halben Boydack	1	=	10 =
4)	= einem Kahn, der 15 Lasten und mehr tragen kann	1	=	10 =
5)	= einem Kahn von 8 bis 14 Lasten	—	=	20 =
6)	= einem Kahn, der 2 bis 8 Lasten tragen kann	—	=	10 =
7)	= einer beladenen Trift (Holzfloß)	1	=	10 =
8)	= zwanzig Stück Holz in Flössen	—	=	5 =

Rys. 2.31. Cennik opłat kanałowych[15], z marca 1828 r.

[14] *U. Rada: Niemen...* Op. cit., s. 141 i 326. Uwaga: w rzeczywistości w XIX wieku mosty na Niemnie były trochę krótsze, ponieważ wówczas różnica w datach wynosiła nie 13, lecz 12 dni. Jeśli ktoś zatem wjechał na most z rosyjskiego brzegu wieczorem, 17 listopada 1830 roku – to zjechał z niego po stronie polskiej wieczorem 29 listopada 1830 roku, udając się w kierunku rozpoczynających właśnie w Warszawie rebelię powstańców.

[15] *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten*. Nr 6 (1137), Berlin 1828.

Wschodnich zmieniał się nie do poznania: zastawiano go drogimi meblami i dywanami. Robiono to z tego powodu, że za przedmioty, które służyły do wyposażenia wiciny, nie trzeba było płacić cła na granicy. W rzeczywistości całość tych rzeczy sprzedawano po powrocie do kraju..."[16].

Według opisu ze *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[17], pod hasłem **Niemen**: „Deima jest gałęzią Pregla (*Pregoła* – przyp. C. W.) i wpada za Lubiawą (ros. *Polessk* – przyp. C. W.) do zatoki Kurońskiej. Z Smolnik do Królewca dostają się tratwy i wiciny przez Niemen, nową Gilgę, kanał seckenburski, Grossen Friedrichsgraben, Deimę, Pregiel. Droga ta od granicy rossyjskiej do Królewca wynosi 26 1/3 mil (224,5 km – przyp. C. W.).".

Tratwy, komięgi, baty (galary), barkasy, szkuty, dubasy i wiciny pływały do Królewca, a tak naprawdę chodziły: „Rytman … szuka wody, czyli wynajduje i oznacza na rzece miejsca, któremi tratwy płynąć mogą. W miejsca najdogodniejsze któremi tratwy iść powinny, ryje koły biegane, tj. zatyka prostopadle pręty na dno rzeki"[18].

Młodzieniec poszedł do Królewca z wiciną, czyli nią popłynął. Nierzadko płynięcie to było rzeczywiście związane z chodzeniem, lecz po lądzie, kiedy łodzie ciągnięto linami, na tzw. „burłaka". Sam powrót oznaczał często pieszy marsz (ciągnięcie łodzi pod prąd, w górę rzeki), a zdarzało się, że jednostki po zakończonym rejsie w Królewcu sprzedawano (innym armatorom lub na opał) i całą drogę wracano pieszo.

Młodzieniec zalewał się łzami, ale czy wyłącznie z żalu za dziewczyną? Jak podaje *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego*[19], pod hasłem **Gilia**: „... alias *Gilga*, niem. *Gilge*, rzeka w Prusach wschodnich... Przez Niemenicę i 2 kanały (Timmer Kanal i Friedrichsgraben) jest połączona z rzeką Dejmą (Deime) i Preglem od r. 1688, a temsamem z Królewcem i z zatoką Świeżą, dlatego bardziej bywa używana, aniżeli przeciwna północna odnoga Rusa.



Rys. 2.32. Szkuty na Wiśle – obraz Canaletto „Widok Warszawy od strony Pragi", 1770 r.

Mnóstwo tu statków różnego rodzaju i tratew snuje się po tej odnodze; jedne zdążają do najbliższej kurońskiej zatoki, inne Niemenicą i kanałami do Królewca i do zatoki Świeżej (…) Poczciwi litewscy flisacy nie uważają Gilii za swoją rodzinną tak jak Niemen. Dlatego każdy się z nim żegna przed rozstaniem w Jurgiszkach; z ciężkim sercem zdejmują czapkę, odkrawają kawał chleba, posypują solą i wrzucają do wody.".



Rys. 2.33. Modele wicin (Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku)

Wiciny i wicinników tak opisywał historyk i etnograf Zygmunt Gloger: „Zdaje się, że wiciny muszą być znane na Niemnie od tak dawna, jak i handel litewski. Wspomina już o nich Stryjkowski (Maciej, XVI-wieczny historyk, dyplomata i kanonik – przyp. C. W.), a zapewne dzisiejsze i z wieku 16 mało się różniły od siebie. Wiciny są większe od wiślanych berlinek, szersze, z bokami więcej pochyłymi, mniej ozdabiane, biorą ładunku 800 beczek litewskich zboża, czyli do 2600 korcy warszawskich, gdy baty tylko czwartą część tego. Budowane są wszystkie w górze Niemna, gdzie w Swierzniu, Stołpcach i Bereźnej są lub były ich warstaty (...)

Wicina przykryta jest ruchomym dachem z desek zdejmowanych częściowo przy ładowaniu towaru, a mającym w połowie długości poprzeczny otwór zwany zjez, którym wylewają szuflami nacieka-jącą do statku wodę. Na przodzie wiciny jest mieszkanie szafarza (po rusku szafara), czyli pisarza[20], zwane szafarnią, gdzie mieści się także kuchnia dla ludzi i piece do chleba. Na batach są także szafarnie, ale już bez piekarników. Przodowy koniec wiciny, gdzie skład lin, zowie się sztabą, a tylni gdzie rudel rupą. Maszt przywiązuje się do słupa zwanego chłopcem, a wielki drąg żaglowy nazywa się rajem, długie zaś wiosła zbliżone nieco kształtem do drygawek to opaczyny (...)

[16] A. Waszkiewicz: *Wiciny i wicinnicy na Niemnie*. „Magazyn Polski" Nr 1 (61), Warszawa 2011, s. 7-8.
[17] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 85.
[18] W. Kozłowski: *Słownik leśny, bartny, bursztyniarski i orylski*. Zeszyt pierwszy, Warszawa 1846, s. 318-319.
[19] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom II z 1881 r., s. 569.
[20] Błąd. Owszem, dziobową część statku zajmowały pomieszczenia dla załogi, w tym kuchnia, środkową część stanowiły przedziały na towar, ale szafarnia (kajuta właściciela) znajdowała się w części rufowej.

Za tralówką uwiązaną do górnej części masztu, ciągną statek w górę rzeki t. j. pod wodę, najęci do tego wicinnicy, którzy idą brzegami. Gdy wiatr pomyślny, dopomaga im żagiel (...)



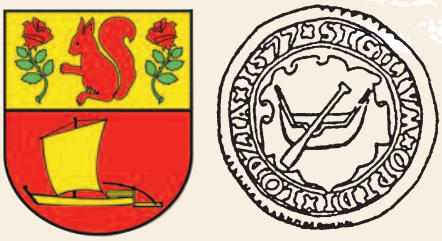
Rys. 2.34. Idący z wiciną – początek XX w. („Magazyn Polski", op. cit.; pocztówka PTK)

Załogę na wicinie składa kilkunastu, a na bacie kilku ludzi, między którymi starszym jest sternik. Do załogi nie liczą się wicinnicy, czyli mołojcy, najęci do holowania statku pod wodę. Do batu potrzeba mołojców 10–15, do wiciny 20–30. Każdy z nich w czasie pochodu ma przez jedno ramię założoną z szerokiej parcianej taśmy lamkę, rodzaj szlei, uwiązanej na sznurze do tralówki.



Rys. 2.35. Młodzieniec przyszedł... Wicina w Królewcu, ok. 1900 r. (autor: Emil Johannes Guttzeit)

Idąc gęsiego (zwykle lewym brzegiem Niemna), podpierają się wałkownikami (długimi kijami). Pierwszy na przodzie wicinnik zowie się korol, drugi z kolei marszałok, trzeci drużko, jak na weselu. W letni upał jest to ciężka praca dla idących boso po żwirowych brzegach. Wicinnik pobiera za nią najmniej 45 kop. dziennie, a goniąc za tym zarobkiem, kilka tysięcy ludzi corocznie nad Niemnem odrywa się od pracy rolniczej[21].".



Rys. 2.36-37. Herb Gminy Ostróda oraz pieczęć miejska Łodzi z 1577 r.

W 1996 roku szkuta rzeczna pojawiła się w herbie Gminy Ostróda, na terenie której swój początek bierze Kanał Ostródzko-Elbląski (Oberlandzki). Od 1998 roku „Prząśniczka" jest oficjalnym hejnałem (miasta) Łodzi – oczywiście w nawiązaniu do przędzenia, choć zbiegiem okoliczności w tekście występuje wicina, czyli właśnie łódź!

2.3. Kanały rzeczne

Zapewne pierwsze działania człowieka, mające na celu umożliwiać bądź usprawniać żeglugę śródlądową, wiązały się z regulacją koryt rzek. Z pewnością też na każdej żeglownej niegdyś lub obecnie rzece, odnaleźć można odcinki sztucznie wykonane bądź zmienione. Wiele takich przykładów będzie zwykle dotyczyło „prostowania" meandrów i rzecznych zakoli. Z tego punktu widzenia trudno jest orzec, co jest jeszcze rzeką, a co już może kanałem, więc nie zostało opisane w niniejszym opracowaniu. Wiedzmy zatem, że oprócz wielu wschodniopruskich kanałów żeglownych, na przestrzeni dziejów wykonanych zostało wiele sztucznych fragmentów rzek, które określać można mianem kanałów rzecznych. Przykładem takiego kanału jest choćby rzeka Liwa na Mazurach Zachodnich (patrz: podrozdział **Kanał Ostródzki**), Nogat, Przekop Wisły lub rzeka Szkarpawa (patrz: rozdział **Kanały krzyżackie i nadwiślańskie**). Według profesora Politechniki Lwowskiej Maksymiliana Matakiewicza[1] „Przez kanalizację rzeki rozumiemy przekształcenie jej na sztuczną drogę wodną, o zwiększonej głębokości dla żeglugi, a zmniejszonej chyżości przepływu wody. Te korzystniejsze warunki dla żeglugi uzyskuje się przy kanalizacji za pomocą następujących środków: 1) spiętrzenie rzeki za pomocą jazów po sobie następujących, dzielących rzekę na szereg stanowisk (…), 2) sztuczne pogłębienie miejsc płytkich za pomocą maszyn (pogłębiarki, bagrownice, Bagger) i 3) kanały boczne (canal lateral, Seitenkanal) ze śluzami komorowemi, za pomocą których omijamy część rzeki o niedostatecznej głębokości i pokonujemy skoncentrowany w jazie spad.".

[21] Z. Gloger: *Dolinami rzek*. Opis podróży wzdłuż Niemna, Wisły i Bugu. Warszawa 1903. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002, s. 31-32.
[1] M. Matakiewicz: *Żegluga śródziemna i budowa dróg wodnych*. Komitet Wydawniczy Podręczników Akademickich, Warszawa 1931, s. 468.

Jak twierdził geograf Stanisław Pawłowski[2], późniejszy rektor Uniwersytetu Poznańskiego i wiceprezydent Międzynarodowej Unii Geograficznej „Określić można kanał spławny jako sztuczne zamknięcie pewnej masy wody na dziale wodnym lub na innej przestrzeni, dokonane w celach komunikacyjnych. W tym wypadku pomijamy – rzecz jasna – wszelkie bifurkacye naturalne (rozdzielenie się rzeki lub jeziora na cieki płynące do różnych dorzeczy – przyp. C. W.; patrz: podrozdział **Kanały Wielkich Jezior Mazurskich**). Kanały, łącząc rzeki i morza ze sobą, znoszą tu i ówdzie przyrodzone granice dorzeczy i zlewisk. Można by je słusznie porównywać z mostami dróg lądowych. Jak znaczenie mostu polega na tem, jakie wiąże ze sobą krainy, tak znaczenie kanału, jakie łączy ze sobą rzeki i dorzecza (…)

Powstanie kanałów spławnych jest w większej mierze zawisłe od warunków przyrodzonych kraju niż wszelkich innych dróg sztucznych. Przeszkodę poważną dla człowieka stanowią stosunki hydrograficzne i klimatyczne oraz wysokość względna obszaru wododziałowego. Stąd pochodzi, że buduje się kanały tam, gdzie linie sieci wodnej są korzystnie rozłożone, klimat pozwala na długi okres żeglugi, a teren nizinny lub szerokimi brózdami poryty nie tamuje inicyatywy ludzkiej. Dlatego już w najodleglejszych czasach kopano liczne kanały w nadrzecznych, szczególnie ujściowych niżach. Największa ilość kanałów przypada w Europie na obniżenie nizinne od Pirenejów i gór szkockich aż po Ural (…) Gdy się mówi o znaczeniu dróg wodnych, czy to rzek spławnych, czy to kanałów, to się je stale przeciwstawia drogom żelaznym; dawniej porównywano je z drogami bitymi. Drogi wodne mają swoje dobre i złe strony. Strony dobre są: mały własny ciężar statków, mniejsze przeszkody ruchu, mniejsza potrzebna siła pociągowa, możność wyładowania i naładowania towarów w dowolnych miejscach, różnorodna wielkość statków, a wreszcie tańszy przewóz. Złe zaś strony dróg wodnych – to mniejsza chyżość i punktualność ruchu, zlodowienie rzek i kanałów (dłużej trwające na kanałach z tego powodu, ponieważ lód po spękaniu nie może swobodnie z prądem spłynąć), zmienny wodostan (zwłaszcza mała woda daje się żegludze we znaki), niemożliwość odbywania podróży w nocy (z wyjątkiem na większych rzekach i kanałach), przeszkody tkwiące w korycie. Najdonioślejszą jednak zaletą dróg wodnych jest nizki koszt przewozu. Pod tym względem rzeki spławne i kanały zajmują stanowisko pośrednie pomiędzy morzem a kolejami.”.

Tak więc należy sądzić, że w Prusach pierwsze „prace kanałowe” dotyczyły regulacji koryt rzek, w czym niewątpliwie specjalizowali się już Krzyżacy. Doskonałym przykładem tegu typu działań są choćby Żuławy i delta Wisły, ale także delta Niemna. Zgodnie z opisem ramion rzecznych **Niemna**, ze *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego*[3]: „Od Schanzenkrug ciągną się wzdłuż Russy i Gilgi tamy bardzo mocne i często od 30 stóp wysokie (ponad 9 m – przyp. C. W.), których utrzymanie jest obowiązkiem trzech towarzystw, tzw. „Deichsocietaeten”. Ogrodzenie nizin groblami zaczęto w 1716 r., a pierwszą tamę skończono 1770 r. (…). Dawniejsza Gilga była za niebezpieczną dla żeglugi, dlatego wykopano w latach 1614-1616 prosty kanał, nową Gilgę, starą zaś zatamowano”.



Rys. 2.38. Ujście Niemna na mapie Kuppina z 1860 r. – pośrodku nowa i stara (Alte) Gilga

KANAŁ INSTERBURSKI (niem. *Insterburger Kanal*)

Rzeka Pregoła nie posiada własnych źródeł, powstaje bowiem z połączenia dwóch rzek: Węgorapy (niem. *Angerapp*) oraz Inster, opodal miejscowości Insterburg (pol. *Wystruć*, ros. *Czerniachowsk*). Choć na całej swojej długości Pregoła była żeglowna, to jej górny odcinek, pomiędzy Insterburgiem a Welawą (niem. *Wehlau*, ros. *Znamiensk*) był płytki, z licznymi krzywiznami i dostępny raczej tratwom, a nie barkom rzecznym. Podobnie było na głównych dopływach Pregoły, a więc w przypadku właśnie Węgorapy oraz Łyny (wpadającej do Pregoły w Welawie). Tymczasem odcinek dolny, to jest od Królewca do Welawy, był dostępny dla jedostek pływających o nośności 200-240 ton.

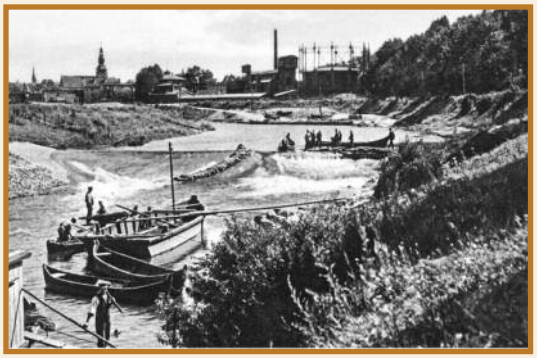


Rys. 2.39. Początek Pregoły poniżej Czerniachowska (Insterburga) – po lewej Inster, po prawej Angerapp

[2] S. Pawłowski: *Niektóre kanały splawne na ziemiach polskich*. Lwów 1911, s. 1-3.
[3] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 85.

Sytuacji wiele nie poprawiło wybudowanie śluzy pod Gross Bubainen (ros. *Bierieżkowskoje*), około 10 km poniżej początków Pregoły. Barki o nośności 100-150 ton mogły pływać do Insterburga tylko okazjonalnie, najczęściej w trakcie wiosennych przyborów wód. Samego dostępu statkom do Insterburga od strony Królewca bronił dodatkowo próg rzeczny, tworzący wodospad.

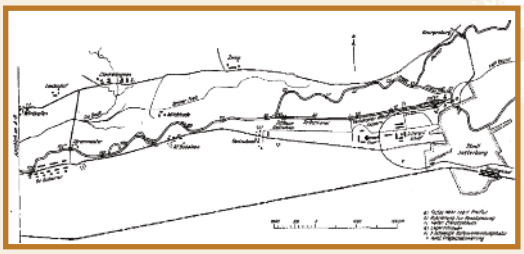




Kiedy zatwierdzono projekt budowy kanału łączącego Pregołę i Łynę z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi (patrz: podrozdział **Kanał Mazurski**), w tym samym 1908 roku wznowiono tworzenie planów skanalizowania górnej Pregoły. Wstępny projekt opracowano w 1911 roku, ale jego realizacja musiała poczekać na koniec wkrótce rozpoczętej wojny światowej. Pierwsze prace przygotowawcze, pomiędzy Gross Bubainen i Insterburgiem, rozpoczęto w 1920 roku.

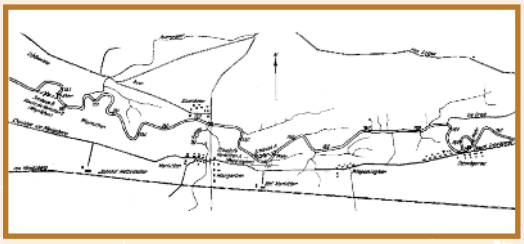
Ten kanał rzeczny Pregoły rozpoczynał się czterokilometrowym, prostym odcinkiem tzw. **Seitenkanal** (*Kanał boczny*), ze śluzą Gaitzuhnen (ros. *Nowaja Djeriewnia*). Na jego krańcu znajdowały się nowe, betonowe nabrzeża portowe Insterburga, z bocznicą kolejową i samochodową, opodal przełomu rzecznego z niewielkim wodospadem. Faktyczną budowę szlaku długości 13 km rozpoczęto w 1921, a zakończono późnym latem 1926 roku.

Rys. 2.40.-41
Próg rzeczny na Węgorapie w Insterburgu, przełom lat 30. i 40. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*



Następnie rozpoczęto realizację odcinka zachodniego szlaku. Nowe śluzy pozwalały na ruch statków o długości 45 m, szerokości 7 m i zanurzeniu 1,2 m – co oznaczało wyporność jednostek od 200 do 250 ton.

Rys. 2.42. Plan sytuacyjny Insterburger Kanal, część wschodnia – wg *Zentralblatt der Bauverwaltung*. Nr 43, Berlin 1927, s. 555

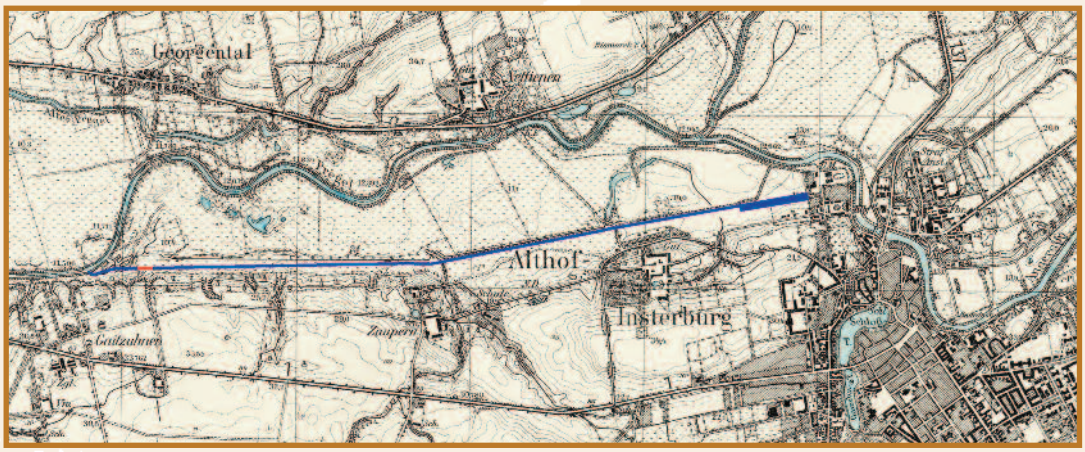


Według opisu Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[4]: „W latach czterdziestych XIX wieku spławiano Pregołą z Wystrucia (Insterburga) do Królewca przeciętnie po 30.000 ton ziarna. Jeszcze między r. 1867 i 1871 owe transporty wodne równały się mniejwięcej kolejowym (9 do 10.000 t.) aż dopiero lata 1872 i następne zapisały potężne cofnięcie się ruchu rzecznego. Po wielu nieudałych próbach doraźnego poprawienia koryta (np. przez zniesienie jazu i śluzy pod Gross-Bubainen) dopiero w r. 1921 przystąpiono do uspławnienia górnej Pregoły dla statków o pojemności do 250 ton.

Rys. 2.43. Plan sytuacyjny Insterburger Kanal, część zachodnia – wg *Zentralblatt der Bauverwaltung*, Nr 43, Berlin 1927, s. 554

Dokonano dzieła w ten sposób, że począwszy od Wystrucia (Insterburga), gdzie miasto założyło port rzeczny, poprowadzono lewym brzegiem Pregoły kanał zasilany wodą z Węgorapy, doprowadzaną za pomocą podziemnego połączenia. Ten kanał mający 4 km długości, pod miejscowością Gaitzuhen od strony Pregoły zamknięto śluzą. Drugą śluzę i ruchomą zaporę ustawiono na samej Pregole pod Schwagerau w odległości 9 km od Gaitzuhnen, a całe koryto rzeki aż po Wehlau wyprostowano, usuwając za pomocą wykopów i nasypów wszystkie ostrzejsze luki. Mierzącą 52 km przestrzeń między Wystruciem a Wehlau skrócono wskutek tych zabiegów mniej więcej o 10 km.”.

[4] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 8-9.



Rys. 2.44. Trasa *Seitenkanal* (kolor ciemnoniebieski) ze śluzą (kolor czerwony), na mapie z 1938 r. – w oryginale nie zostało to jeszcze uwzględnione

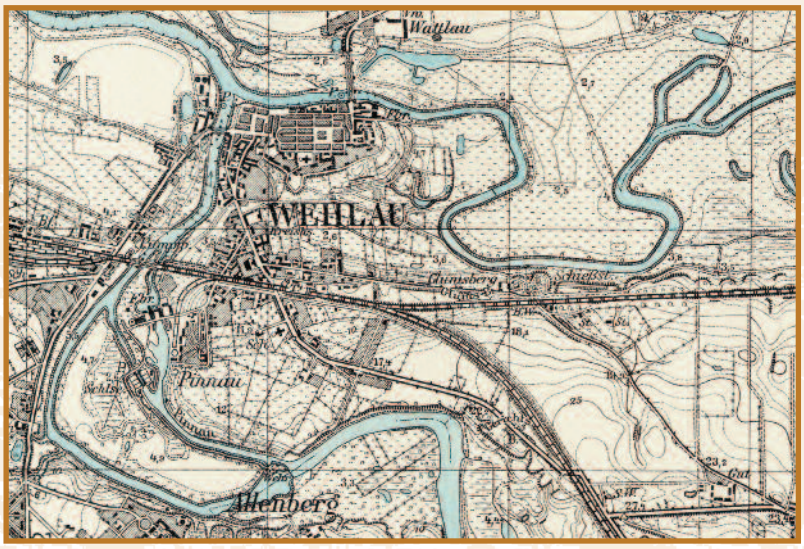
Łącznie wybudowano na tym odcinku Pregoły, oprócz śluzy na *Seitenkanal*, 5 identycznych śluz, a mianowicie: Nr 1 – Wehlau (ros. *Znamiensk*); Nr 2 – Taplacken (ros. *Tałpaki*); Nr 3 – Woynothen (ros. *Szliuznoje*); Nr 4 – Norkitten (ros. *Mieżdurieczje*); Nr 5 – Schwägerau (ros. *Zaowrażnoje*).





Rys. 2.45-46. Ujście Łyny (po lewej) do Pregoły w Welawie oraz podejście do śluzy Pinnauer, lata 30. XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Zapewne również w tym czasie (początek lat 20. XX wieku) pobudowano śluzę Pinnauer, na południowych przedmieściach Welawy. Śluza ta, umiejscowiona na Łynie, tuż przed jej połączeniem się z Pregołą, pozwalała na ominięcie przełomu rzecznego i wodospadu pod Allenbergiem. Miała ona ułatwiać żeglugę po dolnej Łynie, a więc komunikację Królewca z budowanym Kanałem Mazurskim i Wielkimi Jeziorami Mazurskimi.



Rys. 2.47. Pregoła i wpadająca do niej (od południa) Łyna oraz śluza Pinnauer na mapie z 1922 r.



Rys. 2.48-51. Współczesne pozostałości śluzy Pinnauer w Znamiensku (niem. Wehlau)

Również w latach 20. XX wieku Prusacy pogłębiali tor wodny pomiędzy Królewcem i Cieśniną Pilawską (patrz: podrozdział **Królewiecki Kanał Morski**) oraz rozbudowywali port w Królewcu. Jak pisał Stanisław Srokowski[5]: „Nowy port Królewiecki, oddany do eksploatacji w czerwcu 1924 r., składa się na razie z trzech basenów, otwartych na Pregołę, z których największy, służący przemysłowi (Industriehafen), ma mniej więcej 1.200 m długości, a około 130 m szerokości. Nieco krótszy, ale za to miejscami znacznie szerszy, jest port drzewny (Holzhafen), zwany inaczej basenem V. Wreszcie najmniejszy rozmiar posiada basen III, gdzie urządzono port wolny (Freihafen). Małych basenów, wsuniętych więcej w miasto, a noszących nazwę I i II, jeszcze nie wykonano. Całą tę nową dzielnicę portową skanalizowano oraz złączono szeregiem torów z głównym węzłem kolejowym. Nad brzegami zbiorników wodnych wzniesiono również szereg dźwigów, jak niemniej imponujących rozmiarami i urządzeniem magazynów, zwłaszcza zaś kolosalne spichlerze zbożowe.

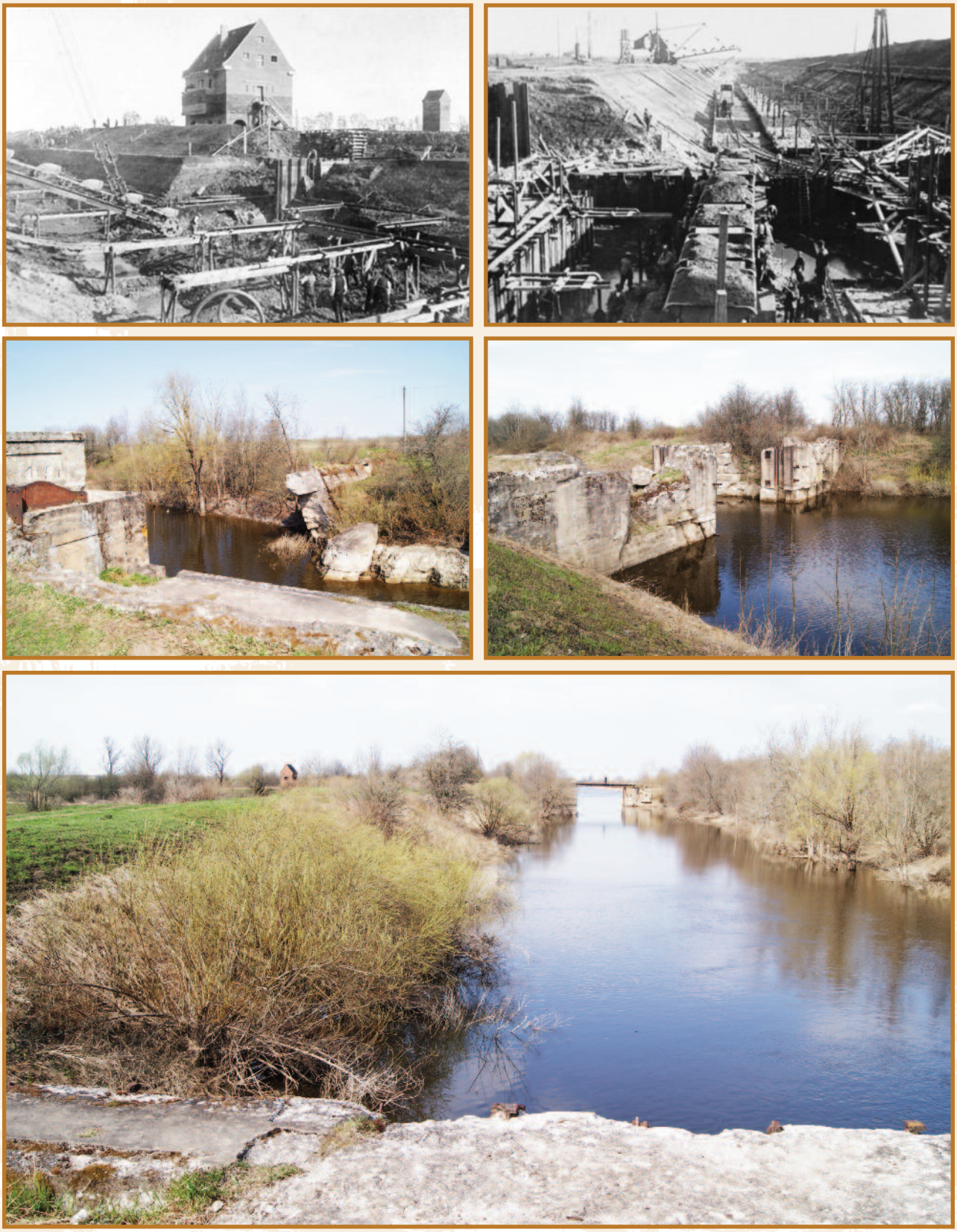
Dla ułatwienia statkom w manewrowaniu, w miejscu, gdzie rzeka poniżej Królewca zatacza silny łuk, na przestrzeni mniej więcej 600 m wykopano jej w r. 1928 nowe koryto (Kosser Durchstich), pozostawiając jednak obok tego i stare, a to ze względu na leżące nad Pregołą wielkie zakłady fabryczne, które potrzebują połączenia wodnego.”.



Rys. 2.52-53. „Prostowanie” rzeki Gilge – po lewej mapa z 1928 r. (brak jeszcze śluzy i odcinka kanałowego), po prawej mapa z 1940 r.

[5] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 9.

Także niemal w tym samym czasie co kanalizowanie Pregoły, bo w 1928 roku, miało miejsce kolejne „prostowanie" i udrożnianie toru wodnego ramienia delty Niemna – rzeki Gilge. Tym razem wykonano nowy, prosty odcinek przy samym odejściu rzeki od Niemna w kierunku Zalewu Kurońskiego, wraz z wybudowaniem nowej śluzy, o nazwie nomen omen *Neuseschleuse*[6]. Oznacza to, że „prostowanie" rzeki Gilge przez wschodnich Prusaków trwało co najmniej 3 stulecia...



Rys. 2.54-58. Budowa *Neuseschleuse* na rzece Gilge w 1928 r. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*) oraz jej współczesne pozostałości na rzece Matrosowka

[6] Śluza została najprawdopodobniej wysadzona pod koniec 1944 roku przez wojska niemieckie, przed spodziewaną ofensywą Armii Czerwonej.

2.4. Zalew Wiślany (niem. Frisches Haff; pol. Zatoka Świeża, Zalew Fryski; ros. Kaliningradskij zaliw) i Zalew Kuroński (niem. Kurisches Haff; ros. Kurszkij zaliw; lit. Kuršių marios)

Z wielu względów Zalew Wiślany i Zalew Kuroński można i należy uważać za siostrzane, zalewowe akweny rzeczno-morskie. Oba mają podobną genezę powstania, oba mają swoje mierzeje (o niemalże tej samej, blisko 100-kilometrowej długości), oba przez wieki znajdowały się w granicach tego samego państwa pruskiego. Podobnie każdy ma swoją główną rzekę: Zalew Wiślany – Pregołę (wiślany Nogat oraz rzeka Elbląg są w tym kontekście mniej znaczące), a Zalew Kuroński – Niemen. Na obu akwenach od setek lat uprawiono żeglugę handlową i rybacką, a każdy z nich ciążył komunikacyjnie do jednego, dominującego (na północnym krańcu każdego akwenu) miasta i portu: Zalew Wiślany do Królewca (niem. Königsberg), a Zalew Kuroński do Kłajpedy (niem. Memel). Te dwa miasta zostały też niemal jednocześnie założone, Kłajpeda w 1254 roku, a Królewiec rok później. Oba nadbałtyckie „morza wewnętrzne" od setek lat były też połączone ze sobą śródlądowymi drogami wodnymi. Można wreszcie stwierdzić, że są to dwa zalewy półwyspu Sambijskiego.



Rys. 2.59. Zalew Wiślany i Zalew Kuroński na mapie Monarchii Pruskiej E. Souliera z 1838 r.

W Tomie XI *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[1], pod hasłem **Świeża Zatoka** czytamy: „mylnie Fryska, niem. Frisches Haff, (…) w opisie podróży Wulfstana[2] (około 900) Estmere, w przywileju Sambora[3] z r. 1178 i u Dusburga zwykle „mare recens" (morze świeże – przyp. C. W.), odnoga morza bałtyckiego, ciągnąca się od płd.-zach. na płn.-wschód od okolic Elbląga pod Królewiec; ma 64 klm. długości i przeciętnie 7½ klm. szerokości, tylko nad wybrzeżami sambijskiemi dochodzi 3 mil (22,5 km – przyp. C. W.) szerokości, obszaru zaś zajmuje 879 kw. klm. Wąski półwysep, Nieżeją Świeżą zwany, oddziela ją od Bałtyku, z którym łączy się tylko za pomocą cieśniny piławskiej, ledwie 1 klm. szerokiej, utworzonej dopiero r. 1527 (faktycznie stało się to kilkanaście lat wcześniej – przyp. C. W.) (…) Głębokość zatoki wynosi od 2½ do 5 mtr., tak że statki większe nie mogą dobić do lądu, a dla ciężko obładowanych okrętów zatoka jest nieprzystępną (…)

Nazwa drogi wodnej	Długość w km	Szybkość dla statków t	Głębokość wody w m przy średn. nisk. stanie	średnim stanie	Uwagi
Zalew Fryski:					
a) Gardziel Piławska (Seetief b. Pillau)	2	9.000	—	9·00	
b) Kanał morski Piława ujście Pregoły	32	6.000	—	8·00	
c) Szlak żeglowny Piława — Hodenwinkel brzeg południ.-zach. Zalewu	68	400	—	1·60—2·00	
d) Szlak żegl. elbląski (Elbing. Fahrwasser)	16	572	2·30	3·20	
e) Szlak żegl. gdański (Danzig Fahrwasser)	18	214	2·00—2·30	2·70—3·00	
Pasłęka (Passarge)	8	poniż 170	—	1·50—5·00	
Nogat	49·6	400	1·40	—	

Tebela 2.3.
Przegląd wschodniopruskich dróg wodnych – Zalew Fryski (Wiślany), wg S. Srokowskiego

Nadto ożywiają morze liczne parostatki handlowe i łodzie rybackie, gdyż ryby znajdują tu się w obfitości, mianowicie jesiotry, okunie, skarpie i bańki. Nad zatoką świeżą leżą miasta: Piława, Fiszhuza (Rybaki, niem. Fischhausen, ros. Primorsk – przyp. C. W.), Królewiec, Brunsberga (Braniewo, niem. Braunsberg – przyp. C. W.), Frombork, Tolkmicko i Elbląg. Z rzek do zatoki uchodzących zasługują na wzmiankę: Pregel (Pregoła – przyp. C. W.), Frisching (Świeża, ros. Prochładnaja – przyp. C. W.), Pasarya (Pasłęka, niem. Passarge – przyp. C. W.), Elbląg, Nogat i Elbląska czyli stara Wisła (Szkarpawa – przyp. C. W.), które dostarczają tyle wody, że cała zatoka napełniona jest wodą prawie słodką.".

Z kolei w Tomie VIII *Słownika*[4] odnaleźć można informacje na temat zalewowej żeglugi oraz **Piławy**: „niem. Pillau, miasto i forteca, powiat rybacki (…) na ostatnim punkcie sambijskiego półwyspu, oddzielonego od Świeżej Mierzeji Piławską cieśniną, ledwie 1 klm. szeroką. Port z latarnią morską zabezpieczają 2 tamy z kamieni, 950 i 535 mt. długie (...) Mieszkańcy trudnią się przeważnie handlem i żeglugą, a głównemi artykułami handlu są węgle sprowadzane z Szkocyi. (…) Znaczny jest także ruch spedycyjny, gdyż okręty większe, nie mogące dla małej wody stawać w królewieckim, brunsberskim, elbląskim i fromborskim portach tu zawijać muszą, a w zimie, gdy zatoka zamarznie, nawet mniejsze okręty tylko do piławskiego portu wpływać mogą. Dopóki rossyjskie porty wschodnie w zimie są z powodu lodów niedostępne, cały handel do Rossyi i z Rossyi przechodzi przez Piławę. Nawet i latem, z powodu korzystnego geograficznego położenia i dogodnej komunikacyi, przechodzi tędy bardzo wiele artykułów wywozu z południ. i zachodn. części Rossyi.

[1] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom XI z 1890 r., s. 681.
[2] Wulfstan był anglosaskim podróżnikiem, który około 890 r. odbył wyprawę z duńskiej Jutlandii do ujścia Wisły i nad jezioro Druzno. Opisał słynny gród portowy Truso. *Estmere* to Morze Estyjskie, czyli Estów. Wulstan miał zapewne na myśli Prusów, Słowian nazywając Wenedami.
[3] Sambor I gdański (ok. 1150-1205), namiestnik Pomorza Gdańskiego z ramienia księcia Kazimierza II Sprawiedliwego. Mare recens to w języku łacińskim Morze Świeże, stąd niemiecka kalka wyrazowa: Frische Haff oraz polska: Zatoka Fryska (Świeża). Prawdopodobnie chodziło o dużą ilość słodkiej (utożsamianej w średniowieczu ze świeżością) wody z ujścia rzek, wpadających do Zalewu Wiślanego.
[4] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VIII z 1887 r., s. 156.



Rys. 2.60. Pilawa i Cieśnina Pilawska na mapie z 1893 r.

W 1876 roku przybyło do Piławy 2108 okrętów, między niemi 665 parowców, z tej liczby poszło dalej do Królewca 1580, do Elbląga 105, do Brunsbergi 3, do Fromborka 2, pozostało w Piławie 418 okrętów. Z Piławy wypłynęło na morze ogółem 2089 okrętów, między któremi 657 parowców. Z tej liczby było z Królewca 1533, z Elbląga 113, z Brunsbergi 16, z Fromborka 1, z samej Piławy 426 okrętów. Piława posiada 16 żaglowych okrętów morskich i 1 parowy, mniejszych statków do żeglugi na zatoce 31 żaglowców. Regularnie odchodzą parowce do Szczecina, Amsterdamu, Antwerpii, Hull, Kiel, Londynu, a wzdłuż zatoki do Królewca, Brunsbergi i Elbląga (…)

Piława założoną została jako wieś przy cieśninie Piławskiej, powstałej 16 września 1510 roku w skutek wielkiej burzy. Wielki kurfirst (Wielki elektor – przyp. C. W.) zaludnił ją rzemieślnikami i kupcami, zbudowawszy w ciągu 15 lat fortecę, przeznaczył ją jako centralną stacyą dla swej floty.”.



Rys. 2.61. Latarnia morska i nabrzeża wzdłuż Cieśniny Pilawskiej, ok. 1940 r. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*

Dzięki Tomowi IV *Słownika*[5] i hasłom **Kłajpeda** oraz **Kłajpedzka cieśnina**, możemy porównać oba zalewowe akweny i ich okna na świat: „W roku 1876 przybyło 1034 okrętów, odeszło 1068, w przystani portowej było na końcu 1876 r. 77 okrętów żaglowych, 12 parowców. Regularne kursa parowcami odbywają się po morzu do Szczecina, na zatoce i odnodze Niemna Rus do Tyłży, przez zatokę (Gilge, kanał Fryderyka i Deime) i Pregołę do Królewca i kąpieli morskich w Kranz. (…) Kłajpedzka cieśnina albo Kurońska, niem. Memeler Tief, w Prusach wsch. łączy Bałtyk z zatoką Kurońską, rozdziela zaś mierzeję Kurońską od stałego lądu. (…) Długa około mili (blisko 8 km – przyp. C. W.), szeroka 1200 stóp (poniżej 400 m – przyp. C. W.). Dawniej była bez porównania szerszą i głębszą: jeszcze na początku tego stulecia (XIX wiek – przyp. C. W.) 3000 stóp była szeroka, ale piaskiem z mierzei zwolna zawiana i nieszlamowana, staje się coraz niebezpieczniejszą dla statków. Właściwa głębsza nieco droga jest już tylko 100 stóp szeroka (30 metrów – przyp. C. W.). Dlatego trudna po niej żegluga i niejeden okręt rozbije się tu, mianowicie w czasie burz jesiennych i wiosennych. Obecnie wiele czynią, żeby szkodliwym zawiejom piasku z mierzei koniec położyć; urządzają różne zapory, wzgórza piaszczyste drzewami, roślinami zasadzają i. t. d.”.

Także w Tomie IV *Słownika*[6] odnajdziemy hasło **Kurońska zatoka**: „niem. Kurisches Haff, największa z lądowych wód pruskich, zwana pierwotnie Mummel, zapewne od największej rzeki Memel al. Niemen, która do niej wpływa, w Prusach wschodnich. Otoczona z zachodu od morza wąską mierzeją kurońską (...). Z morzem bałtyckiem połączona za pomocą cieśniny kłajpedzkiej (Memmeler Tief). Postać ma trójkąta. Długość zatoki z północy na południe wynosi mil 13 (98 km – przyp. C. W.).

Szerokość na południu, przy wsi Kranz mil 6 (46 km – przyp. C. W.), przy ujściu rzeki Rusy 2 mile (ramię Niemna, 15 km – przyp. C. W.), a w cieśninie kłajpedzkiej, gdzie do morza uchodzi, tylko 100 prętów (niecałe 400 metrów – przyp. C. W.) (...)



Rys. 2.62. Kłajpeda i Cieśnina Kłajpedzka na mapie z 1893 r.

[5] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom IV z 1883 r., s. 172-173.
[6] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom IV z 1883 r., s. 929-930.

Przy zwyczajnym, spokojnym stanie wody jest niejaki (choć mały) odpływ cieśniną do morza, przeciwnie zaś podczas wichrów zachodnich z morza napływa woda do zatoki. Ze strony wschodniej i południowej wpływają liczne rzeki do kurońskiej zatoki, jako to, z południa zaczynając, prócz kilku pomniejszych: Dejma, odnoga Pregla, Niemonin, Lilia (Gilge), Tawel (Tawell), Inza (Inse), Łoja (Loye), Rungul, Karkel, Akminia (Akminge), Skirwit, Warnsa, Pokalna, Szysza, Rusa (są to głównie ujścia Niemna) i Minia. Z miast główniejszych znajdują się w pobliżu zatoki: Królewiec, Labiewo, Tylża i Kłajpeda.



Rys. 2.63. Nabrzeża portowe na rzece Dange w Kłajpedzie, lata 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

Głębokość wody bardzo nierówna: przy Kłajpedzie wynosi około 24 stóp (7,5 m – przyp. C. W.), dalej na południe 5-6 stóp (1,7 m – przyp. C. W.), zresztą przecięciowo 8-15 stóp (2,5-4,5 m – przyp. C. W.). Oprócz mielizn utrudniają żeglugę na zatoce burze częste, a bardziej jeszcze kamienie wielkie nachodzące się i ryfy wystające. Osobliwie koło wsi Schwarzort, na dość długiej przestrzeni jedno jest tylko miejsce ku mierzei wygłębione, wąskie i kręte, śród mielizn, ryf i kamieni, które statki z niemałym niebezpieczeństwem przebywają. Prawdziwym przestrachem zaś dla żeglarzy jest tak zwany kąt windoborski (Windenburger Ecke), na zachód północnego ujścia rzeki Rusy położony, skąd daleko w wodę ciągną się wystające kamienie i głazy w zatoce (patrz: podrozdział: **Kanał Króla Wilhelma**). Przedtem był tu ląd stały; około r. 1409 zbudowali krzyżacy zamek warowny, Windenburg zwany; potem go woda zabrała (…)

Najwięcej widać tratew na zatoce z drzewem polskiem i litewskiem, łodzi rybackich i różnego rodzaju statków pomniejszych. W ostatnim czasie kursują także parowce między Kłajpedą, Tylżą, Labiewem, Królewcem i wsią Kranz. W ogóle jednak żegluga daleko mniej tu ożywiona, aniżeli na sąsiedniej zatoce Świeżej (Frisches Haff).

Nazwa drogi wodnej	Długość w km	Spławność dla statków t	Głębokość wody w m przy średn. nisk. stanie	Głębokość wody w m przy średnim stanie	Uwagi
Zalew Kurońskí:					
a) Gardło Kłajpedzkie (Seetief) do wylotu Kanału Wilhelma . .	9	3.500	5·70	6·00	
b) Geschlossenes Wasser	27	480	2·30	2·50	Od Kłajpedy po Birschtwinsche Eck.
c) Offenes Wasser [1]) . .	67·5	480	3·50	3·70	Po Cranzer Beek.
d) Szlak żegl. od Nidden do Atmath	15	480	2·50	—	
e) Szlak żegl. od Rossitten do Gilgi	25	powyżej 170	1·20	—	Zapiaszczony przy ujściu Gilgi
f) Szlak żegl. od Rossitten do ujścia Nemonien	30	400	2·10	—	
g) Szlak żegl. od ujścia Dejmy ku środkowi Zalewu	20	480	2·50	—	

Tabela 2.4.
Przegląd wschodniopruskich dróg wodnych – Zalew Kuroński, wg S. Srokowskiego

Aż do dziś dnia zatoka kurońska jest nadzwyczaj rybna, we wszelkie rodzaje ryb obfituje; całą ona Litwę zaopatruje w ryby, tanio i w wielkim wyborze. Rybołowstwem zajmują się wyłącznie ubodzy Litwini i Kurończycy z mierzei kurońskiej. Opuściwszy nędzne osady przez całe lato zwykle bądź w łodzi na wodzie, bądź też w namiotach nad brzegiem poustawianych z żoną i dziećmi przepędzają (…)

„BAŁTYCKIE ZŁOTO"

Lepszą zdobyczą jest bursztyn. Roku 1862 dwóch mieszczan z Kłajpedy, szyper Stantien i Żyd handlarz Becker, majątkowo wtedy niemal bez grosza, na szczęśliwą myśl wpadli: szukać bursztynu w zatoce i to w tem miejscu, gdzie i na lądzie go znajdowano. Dobre ćwierć mili na północ wioski Schwarzort na mierzei najprzód jednym małym ręcznym statkiem zaczęli robić.



Rys. 2.64.
Replika bursztynowej komnaty w Carskim Siole pod St. Petersburgiem

Przedsięwzięcie nadzwyczaj pomyślny miało skutek. Roku 1868 pracowało już 12 statków, mniejszych i większych, parą poruszanych. Przy każdym statku znajdowało się 10-25 robotników. Wydobywają bursztyn, zwykle z piaskiem, szlamem pomięszany, za pomocą węborków, po obu stronach statku przyrządzonych. Zatapiają je aż do 22 stóp głębokości w wodę, w gruncie zatoki nadto kopią do stóp 4, ba, nawet do 10 i 12 stóp.

Dzień i noc pracują na statkach robotnicy, począwszy od wczesnej wiosny aż do późnej jesieni, dopóki nie zamarznie. Co 8 godzin przychodzi nowy oddział do roboty. Przecięciowo wydobywa jeden statek w 8 godzinach 30 funtów (12 kg – przyp. C. W.) bursztynu. Roku 1867 w 30 około tygodniach wydobyli 75000 funtów (30 ton – przyp. C. W.) na 12 statkach. Dwaj przedsiębiercy, dawniej biedacy, obecnie milionerzy (…) Bursztyn tutejszy w najodleglejsze okolice rozsyłają, jako do Konstantynopola, Kalkuta, Bombay, Honkong, Meksyku itd.".

Półwysep Sambijski od drugiej połowy XIX wieku stanowił również cel podróży i rejsów wakacyjnych. Słynnym ośrodkiem uzdrowiskowym i letniskowym była (podkreślmy, że nadal jest) miejscowość położona na północnym brzegu półwyspu – Rauschen (ros. Swietłogorsk). Charakterystyczną atrakcją turystyczną nadmorskiego klifu była naziemna kolejka linowa, którą przyrównać można było do pochylni Kanału Oberlandzkiego.



Rys. 2.65. Kolejka linowa w Rauschen, pocztówka z 1913 r.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

Niestety, we współczesnym Swietłogorsku nie ma już tej budowli, a zastapiła ją kolejka linowa napowietrzna.

W tym samym Tomie VI *Słownika* (s. 928-929), pod hasłem **Kurońska mierzeja** czytamy: „niem. Kurische Nehrung, półwysep wąski i długi, w Prusach wschodnich (…) Długość wynosi przeszło mil 15 (113 km, w rzeczywistości 97 km, a więc 13 mil – przyp. C. W.), największa szerokość pół mili (4 km – przyp. C. W.), przeciętna ćwierć mili (…). Poczyna się ten półwysep 4 mile (30 km – przyp. C. W.) po za Królewcem przy wsi Kranz (ros. Zielenogradsk – przyp. C. W.), z morskich kąpieli sławnej.

Z wyjątkiem jednej wsi Rosity, gdzie grunta urodzajniejsze, cała powierzchnia piaszczysta. A piasek taki lekki i delikatny, że lada powiew wiatru go poruszy i w powietrze unosi. (…) A kiedy wiatr rozpocznie piaszczystą zawieję, łatwo zbłądzić, i niejeden śmiałek nieostrożność życiem przypłacił (…) Przecież i przy zachowanej przezorności wielu tam zginęło. Na początku tego wieku (XIX – przyp. C. W.), piszą, że cała poczta królewiecka z ludźmi i 4 końmi przepadła bez śladu (…) Nie bez przyczyny więc Saharą pruską mianują kurońską mierzeję. Niemal po całej mierzei znajdujące się większe i mniejsze pagórki, nieraz w okamgnieniu tworzą się i nikną od piasku. Wzdłuż zaś półwyspu ciągną się zazwyczaj kilku rzędami wzgórza piaszczyste (niem. Dünen), często 200 stóp (60 m – przyp. C. W.) wysokości dosięgające[7].



Rys. 2.66-67. Kurort w Cranz, przełom lat 20. i 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)





Rys. 2.68. Wędrujące wydmy Mierzei Kurońskiej
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

[7] Przedwojenne Prusy Wschodnie szczyciły się trzema własnymi „cudami świata". Były nimi: wędrujące wydmy Mierzei Kurońskiej, Zamek Malborski („podniesiona z błota" siedziba Wielkich Mistrzów) oraz Kanał Oberlandzki, gdzie statki „pływają po górach".

Żadna trawka nie przyjmie ani ostoi się na piasku. Nie usłyszysz śpiewającego ptaka (…) nawet cmentarze bez ogrodzenia zostawione na otwartem polu; z pod wywianego piasku trumny zwykle wyzierają. (…) Brzeg mierzei ku zatoce zwolna spada, za strony morza zaś: urwisty, spadzisty, żeglarzom niebezpieczny; wichry tu nieraz okręty rozbijają, z których towary rozbierają Kurończycy, nim nadejdą dozorcy; obfite to wtedy żniwo dla nich.”.





Rys. 2.69-70. Cmentarz na Mierzei Kurońskiej, w 1897 r. i 1900 r.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

Choć Zalew Kuroński (około 1.600 km²) jest blisko dwukrotnie większy powierzchniowo od Zalewu Wiślanego (blisko 840 km²), to zbliżone warunki żeglugowe (średnia głębokość obu akwenów to 3,0-3,8 m) i wzajemne skomunikowanie sprawiły, że przez setki lat wykształciły się, charakterystyczne dla tego właśnie obszaru, wytwory sztuki szkutniczej – łodzie rybackie, tzw. barkasy.



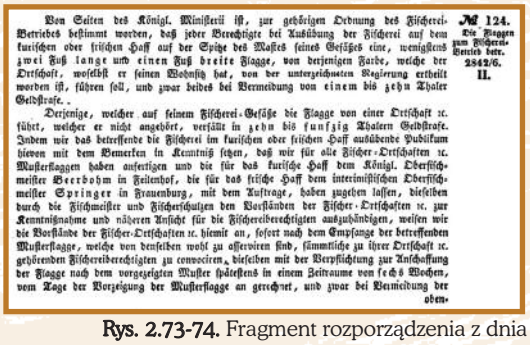


Rys. 2.71-72. Barkasy kurońskie w porcie w Nidden – środkowa, obecnie litewska część Mierzei Kurońskiej oraz barkas kuroński z Gilge – wschodnia, obecnie rosyjska część wybrzeża Zalewu Kurońskiego, lata 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

Były to drewniane, o małym zanurzeniu, płaskodenne jednostki żaglowo-wiosłowe (zwykle o długości około 9 m oraz szerokości 3 m), służące rybołówstwu lub kabotażowej żegludze przybrzeżnej i śródlądowej (w nadzalewowych ujściach rzek). Charakteryzowały się dużą płetwą sterową i długim rumplem oraz (z reguły) burtowymi, ruchomymi mieczami. Początkowo (jeszcze w średniowieczu) dominowało ożaglowanie rozprzowe, następnie rejowe i gaflowe. W czasie postoju w portach (lub na brzegach zalewów) charakterystycznym widokiem były rybackie sieci, zwisające i suszące się na gaflach i rejach. To co jednak było najbardziej wyróżniające i wyjątkowe dla tego obszaru – to zwieńczenie drewnianych masztów, tzw. wimpel, będący topowym znakiem rozpoznawczym armatora.

WIMPEL (PRZEWAŻNIE) KUROŃSKI

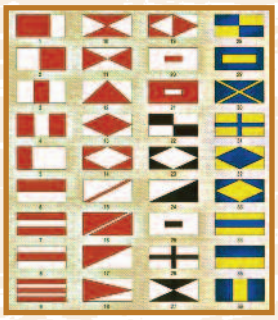
W celu ograniczenia nadmiernych, rabunkowych połowów ryb, wschodniopruski rząd w Królewcu ustanowił w 1844 roku prawo[8], dające przyzwolenie na połowy wyłącznie miejscowym rybakom, wówczas ze 136 zalewowych wiosek i portów rybackich. Każdy użytkownik łodzi musiał na szczycie masztu umieścić flagę, długą co najmniej na dwie stopy i szeroką na jedną stopę. Elementem odróżniającym każdy port była inna kolorystyka symboli geometrycznych; i tak: wschodnie wybrzeże Zalewu Kurońskiego miało przynależną kombinację czerwieni i bieli, południowe wybrzeże błękitu i żółci, a zachodnie wybrzeże (a więc Mierzeja Kurońska) czerni i bieli.



Von Seiten des Königl. Ministerii ist, zur gehörigen Ordnung des Fischerei-Betriebes bestimmt worden, daß jeder Berechtigte bei Ausübung der Fischerei auf dem kurischen oder frischen Haff auf der Spitze des Mastes seines Gefäßes eine, wenigstens zwei Fuß lange und einen Fuß breite Flagge, von derjenigen Farbe, welche der Ortschaft, woselbst er seinen Wohnsitz hat, von der unterzeichneten Regierung ertheilt worden ist, führen soll, und zwar beides bei Vermeidung von einem bis zehn Thaler Geldstrafe.

Derjenige, welcher auf seinem Fischerei-Gefäße die Flagge von einer Ortschaft ꝛc. führt, welcher er nicht angehört, verfällt in zehn bis funfzig Thalern Geldstrafe. Indem wir das betreffende die Fischerei im kurischen oder frischen Haff ausübende Publikum hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß setzen, daß wir für alle Fischer-Ortschaften ꝛc. Musterflaggen haben anfertigen und die für das kurische Haff dem Königl. Oberfischmeister Berndtzhm in Tolkemit, die für das frische Haff dem interimistischen Oberfischmeister Springer in Frauenburg, mit dem Auftrage, haben zugehen lassen, dieselben durch die Fischmeister und Fischerschulzen den Vorständen der Fischer-Ortschaften ꝛc. zur Kenntnißnahme und näheren Ansicht für die Fischereiberechtigten auszuhändigen, weisen wir die Vorstände der Fischer-Ortschaften ꝛc. hiemit an, sofort nach dem Empfange der betreffenden Musterflagge, welche von denselben wohl zu asservieren sind, sämmtliche zu ihrer Ortschaft ꝛc. gehörenden Fischereiberechtigten zu convociren, dieselben mit der Verpflichtung zur Anschaffung der Flagge nach dem vorgezeigten Muster spätestens in einem Zeitraume von sechs Wochen, vom Tage der Vorzeigung der Musterflagge an gerechnet, und zwar bei Vermeidung der oben-

№ 124.
Die Flaggen zum Fischerei-Betrieb betr.
2842/6.
II.



Rys. 2.73-74. Fragment rozporządzenia z dnia 28 czerwca 1844 r. oraz przykłady oznakowania portów rybackich nad Zalewem Kurońskim

Za brak oznakowań (widocznych z oddali i rozróżnialnych w półmroku) groziły określone sankcje i kary pieniężne: kto płynął bez oznakowania, temu groziła kara od 1 do 10 talarów, a za używanie cudzych lub fałszywych znaków od 10 do 50 talarów. Z czasem wykształcił się drewniano-metalowy wimpel, o niezwykle bogatej ornamentyce i rzeźbionej stylizacji

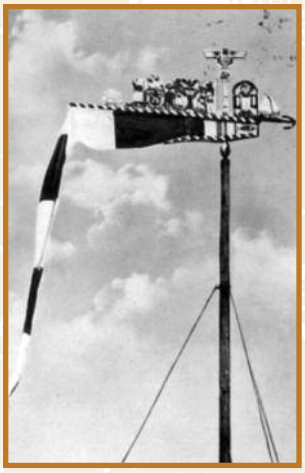
[8] Amts-Blatt der Königl. Preussischen Regierung zu Königsberg, Nr 28, Königsberg 1844.



Rys. 2.75. Rybackie łodzie z ożaglowaniem rozprzowym w miejscowości Pillkoppen – środkowa, obecnie rosyjska część Mierzei Kurońskiej, lata 30. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*

Czasy się zmieniały, zmieniały się też symbole umieszczane na kurońskich wimplach. Od 1933 roku doszły nowe, kto wie – na ile „obowiązkowe"? – motywy zdobnicze. Pojawiła się nazistowska swastyka, a pruskiego orła zaczęła zastępować hitlerowska gapa.





Rys. 2.78-79. Wimpel z miejscowości Gilge (ujście ramienia Niemna) oraz Sarkau (nasada Mierzei Kurońskiej), z przełomu lat 30. i 40. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de)*

Współcześnie tradycję topowych wimpli kurońskich kultywują Litwini znad ujścia Niemna i Litwy Nadniemeńskiej.

Choć przepisy dotyczyły obu zalewów, to na Zalewie Wiślanym wimple nie rozwinęły się w tak spektakularny sposób. Miejscowi rybacy poprzestali na wywieszaniu na topie masztu flagowych proporców z tkaniny, o również ściśle określonej kolorystyce; i tak: środkowo-wschodnie wybrzeże Zalewu Wiślanego miało przypisaną czerwień, południowo-wschodnie wybrzeże kombinację bieli i czerwieni, północne wybrzeże błękitu i czerwieni, a zachodnie wybrzeże (a więc Mierzeja Wiślana) czerni i bieli.

(odwołującej się do gwiazd, żywiołów, wierzeń ludowych i mitologii, statusu społecznego i rodziny), gdzie oznakowanie miejscowości umieszczano zwykle na drewnianej, poziomej tarczy, a fruwająca na wietrze szarfa była tylko jednym z elementów kunsztownej całości.

Wimple nie tylko służyły wskazywaniu kierunku wiatru, ale (po początkowym okresie przymusu) stały się widowiskowym składnikiem lokalnego folkloru. Rzeźbione w czasie długich, zimowych wieczorów wimple, stanowiły dla rybaków obiekt dumy i swoistej rywalizacji.

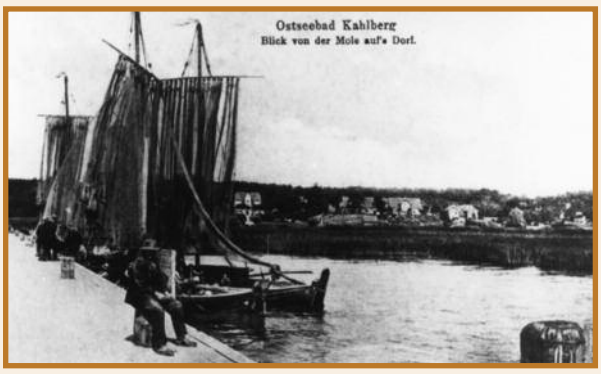




Rys. 2.76-77. Barkasy kurońskie z ożaglowaniem gaflowym w miejscowościach Elchwerder (do 1938 r. Nemonien) i Gilge (ujścia ramion Niemna), przełom lat 30. i 40. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*



Rys. 2.80-95. Współczesne przykłady wimpli kurońskich (autor: Urlich Iffland)





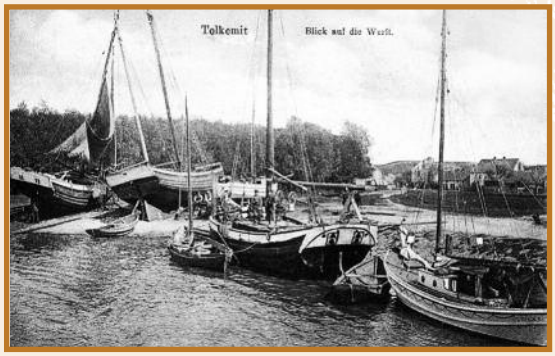
Rys. 2.96-97.
Barkasy z ożaglowaniem rejowym (wimple oraz suszące się sieci) w Krynicy Morskiej (niem. Kahlberg; obecnie polska część Mierzei Wiślanej), lata 20. XX w., oraz barkasy gaflowe w Primorsku (niem. Fischhausen; północna, obecnie rosyjska zatoka Zalewu Wiślanego), lata 30. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*

Innymi, równie specyficznymi dla tych akwenów jednostkami były tzw. lomy (niem. Lommen), drewniane, płaskodenne, jedno- lub dwumasztowe „okręty" kabotażowe (te drugie zwane też galeasami), mające do 20 m długości i 6-7 m szerokości, wyróżniające się rufą z charakterystycznymi okienkami.



Te z kolei łodzie pływały nie tylko po zalewach, Morzu Bałtyckim (a nawet Morzu Północnym), ale również po okolicznych rzekach, kanałach nadwiślańskich i nadniemieńskich oraz Kanale Oberlandzkim i jeziorach Oberlandu (Mazur Zachodnich), przy czym w tym ostatnim przypadku musiały być one z konieczności mniejsze gabarytowo, z uwagi na ograniczenia parametrowe śluz i wózków pochylni.

Rys. 2.98. Lomy w Pilawie, początek XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*





Rys. 2.99-100.
Stocznia w Tolkmicku, ok. 1917 r. oraz lomy w Kadynach, lata 30. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*

Dominującym producentem lom (od połowy XIX wieku) było Tolkmicko nad Zalewem Wiślanym, przede wszystkim zaś powstała w 1863 roku stocznia Gottfrieda Modersitzki (później jego syna Heinricha). Co oczywiste, stoczni i zakładów szkutniczych nad oboma zalewami i ujściami do nich rzek było nadzwyczaj wiele.





Rys. 2.101-102.
Stocznia rzeczna w Labiau (pomiędzy Dejmą i Wielkim Przekopem Fryderyka) oraz stocznia rybacka w Nidden (Mierzeja Kurońska), lata 30. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*

Jeśli we wczesnym średniowieczu w miejscu dzisiejszej Mierzei Wiślanej występował łańcuch wysp i wysepek, to w późnym średniowieczu niemal cała mierzeja stanowiła już zwarty odcinek lądu, odcinający Zalew Wiślany od pełnego morza, tak więc na jego wody można było się dostać jedynie ujściem Wisły i Nogatem. Istniał też wcześniej przesmyk na wysokości zamku krzyżackiego w Baldze,

leżącego na prawym brzegu Zalewu, na północ od Braniewa. To się jednak zmieniło, dlatego też tak ważna dla losów wojny trzynastoletniej była bitwa w dniu 15 września 1463 roku, w której flota pod dowództwem wielkiego mistrza **Ludwiga von Erlichshausena** została rozgromiona przez gdańsko-elbląską flotę kaperską Związku Pruskiego. Przegrana w konsekwencji odcięła krzyżacką stolicę w Królewcu od dostaw i zaopatrzenia transportem wodnym z Zachodu.





Rys. 2.103-104.
Obraz „Bitwa na Zatoce Świeżej 1463" Henryka Baranowskiego oraz rycina „Widok Balgi od strony Zalewu Wiślanego[9]"

Mierzeja Wiślana jest (podobnie jak Helska i Kurońska) piaszczystą wydmą, o wysokości do około 30 m n.p.m. Dzisiejsza Cieśnina Pilawska powstała w wyniku przerwania mierzei przez sztorm w 1479 roku, a kolejny wielki sztorm we wrześniu 1510 roku ten stan rzeczy utrwalił.

Zgodnie z opisem w *Słowniku geograficznym*...[10], pod hasłem Nierzeja Świeża czytamy: „alias Fryska, niem. Frische Nehrung (…). Co do nazwy to zamiast Mierzeja trzeba pisać Nierzeja, gdyż wyraz ten pochodzi od nierzchnąć się, we wielkopolskiem ikrzyć się; jest to prowincyonalizm pomorski, gdzieindziej nieznany. Lecz ta nazwa pomorska jest bardzo stosowna, bo ryby w czasie ikrzenia wychodzą na wierz wody. W mowie Pomorzan przechował się oprócz tego jeszcze wyraz nierzch, tyle co wierzch, czyli powierzchnia. Nierzeja znaczy więc tyle, co skrawek lądu, który się wynurzył z pod wody (…)

Kształt Nieżei Świeżej nawet w historycznym już czasie znacznie się zmienił. Sięgała ona dawniej daleko na wschód poza dzisiejszą piławską cieśninę (Pillauer Tief) aż do cieśniny pod Lochstaedt, która dopiero między r. 1311-1395 uległa zamuleniu. Dzisiejsza cieśnina piławska powstała dopiero w roku 1510 (...) Istniała jeszcze naprzeciw Balgi cieśnina baldzka, ale i ta z czasem się zapiaszczyła. Trzeba jednak wiedzieć, że do tych zmian przyczyniała się i ręka ludzka. Rywalizujący z Królewcem gdańszczanie nieraz umyślnie w tych cieśninach zatapiali okręty, by spowodować zamulenie otworów.".

Podsumowując

Możliwość żeglugi z Zalewu Wiślanego na otwarty Bałtyk była przez stulecia problemem nie tylko natury technicznej, ale stanowiła element gry politycznej i handlowo-gospodarczej. W najnowszych czasach, co najmniej od początku lat 90. XX wieku toczy się spór polsko-rosyjski o „swobodę żeglugi" na Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Pilawską. W konsekwencji postuluje się przekopanie Mierzei Wiślanej po stronie polskiej, aby ułatwić dostęp do portu w Elblągu i portów nadzalewowych od strony Zatoki Gdańskiej. W przypadku realizacji przekopu, nie będzie to nic nowego ani nadzwyczajnego. W ciągu swej długiej historii, Mierzeja Wiślana na przemian stanowiła jednolity przylądek, bądź ciąg wysp przedzielanych cieśninami. Jako ciekawostkę podaj-


ŻYCIE OLSZTYŃSKIE
Nr 24/1958 s. 6.
pism zamierzają kontynuować swą działalność także po wyborach. (r)

Wyborcy ostródzcy — za przekopaniem Mierzei

Na przedwyborczych wiecach jakie odbywały się w Ostródzie i w pow. ostródzkim, zebrani wielokrotnie podnosili sprawę przekopania Mierzei, twierdząc, że ożywi to ruch na kanale Ostróda — Elbląg, co z kolei wpłynie na gospodarczy rozwój tego powiatu. (r)

Rys. 2.105.
Fragment „Życia Olsztyńskiego" (mutacja „Życia Warszawy") z 28 stycznia 1958 r. – przed wyborami do Rad Narodowych w dniu 2 lutego 1958 r.

[9] Ch. Hartknoch: *Alt- und Neues Preussen Oder Preussischer Historien*, Zwey Theile. Königsberg, 1684, s. 382.
[10] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 110.



my, że postulaty przekopania Mierzei Wiślanej jako jedni z pierwszych (po drugiej wojnie światowej) nie tyle zgłaszali elblążanie, co mieszkańcy przeciwległego krańca Kanału Ostródzko-Elbląskiego.

Rys. 2.106.
Bocznokołowy parowiec salonowy „Cranz" na przystani opodal Zalewu Kurońskiego, koniec XIX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

ŻEGLUGA TURYSTYCZNA

O ile żegluga towarowa (w tym wyprawy „wojenne" i „kolonizacyjne") była uprawiana na wschodniopruskim śródlądziu od zamierzchłej przeszłości, o tyle trudno jednoznacznie ocenić, kiedy rozpoczęła się na tych terenach żegluga rekreacyjna i turystyczna. Przecież statki towarowe przewoziły na swoich pokładach również pasażerów, nie zawsze podróżujących wyłącznie w celach handlowych.



Rys. 2.107. Parowiec „Condor" w czasie rejsu po Niemnie na wysokości Tylży, początek XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

Możemy więc co najwyżej snuć przypuszczenia, ograniczając się do poszukiwania pierwszych armatorów, którzy uruchamiali regularne połączenia komunikacyjne, traktując przy tym okazjonalne rejsy i wyprawy żeglugowe królów i możnowładców jedynie jako regionalne ciekawostki.

Niewątpliwie początki regularnej żeglugi pasażerskiej należy wiązać z pojawieniem się swego czasu nowego rodzaju jednostek pływających, o napędzie niezależnym od siły i kierunku wiatru oraz wysiłku wioślarzy – parowców. Pierwsze statki parowe pojawiły się w Elblągu już w końcu lat 20. XIX wieku, a pierwsze tego rodzaju regularne połączenia pomiędzy Elblągiem (Krynicą Morską) i Królewcem uruchomiono na początku lat 40. XIX wieku. W 1849 roku zwodowano w elbląskiej stoczni Michaela Mitzlaffa parowiec o nazwie „James Watt". Była to pierwsza tego typu jednostka pływająca wykonana całkowicie w Prusach, pływająca po wschodniopruskim śródlądziu i morskich akwenach przybrzeżnych.

Zapewne większość ówczesnych pasażerów odbywała rejsy w interesach, służbowo lub w celu odwiedzin, jednak rozpoczynała się również rejsowa turystyka. Skoro parowce pływały po Zalewie Wiślanym, dopływały już do Królewca i Elbląga, oczywistym jest, że pływały także po Wiśle, Nogacie i Pregole, a także po rzecznych ramionach Niemna i Zalewie Kurońskim. W latach 50. XIX wieku pierwsze parowce pojawiły się na szlakach Wielkich Jezior Mazurskich oraz Kanału Oberlandzkiego (Elbląsko-Iławsko-Ostródzkiego). Przełom XIX i XX wieku to powstanie towarzystw i spółek żeglugowych, realizujących przewozy turystyczne we współczesnym rozumieniu tego zjawiska.

Zapoznajmy się zatem z opisem turystycznej żeglugi pasażerskiej przy brzegach Warmii, interesującym z tego choćby powodu, że wybrzeże „morskie" tej krainy było stosunkowo znikome. Jak opi-

sywał Mieczysław Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku po Mazurach Pruskich i Warmii*[11]: „Inny charakter mają wycieczki z Fromborka łodzią lub parowcem po morzu. Frombork nie leży nad właściwym morzem, ale nad płytką i szeroką Świeżą Zatoką (Frisches Haff), zwaną też Fryjską. Ma ona 860 km² powierzchni (z czego do Warmii należy tylko nieznaczna część 45 km²), 65 km dług., 9-22 km szer. Głęboki jest zaledwie 3-5 m, tak że większe okręty nie mogą tu wpływać, a dla komunikacji wodnej z Królewcem zbudowano kanał. (…).

Brzeg morski należący do Warmii ciągnie się na przestrzeni 15 km. Są to przeważnie płaskie nadbrzeżne łąki. Latarnie morskie znajdują się tu dwie przy ujściu Pasarji (rzeka Pasłęka – przyp. C. W.) oraz we Fromborku. Port znaczniejszy ma tylko Brunsberga (Braniewo – przyp. C. W.) i Frombork. Kursują stąd parowce osobowe, a w szczególności z Fromborka do Elbląga (3½ godzin), przy czym przesiadając się w Tolkmicku można się dostać do położonych na mierzei Świeżej (Mierzeja Wiślana – przyp. C. W.) letnisk nadmorskich w Lipnie i Kahlbergu (Krynica Morska – przyp. C. W.), zaś z Brunsbergi do Polski na mierzei (Helska – przyp. C. W.) oraz do Królewca (5 godz.).





Rys. 2.108-109. Port w Braniewie, początek XX w. oraz port we Fromborku, lata 20. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)



Rys. 2.110. Święty Kamień u brzegów Zalewu Wiślanego
(www.parowozowniawolsztyn.pl)

Wycieczka łodzią (1 godz.) do położonego 5 km na zachód, tuż za granicą Warmii **Świętego Kamienia**. Jest to leżący w morzu niedaleko brzegu okrągły blok różowego granitu o średnicy 3 m, wystający 1 m ponad wodę i tyleż zanurzony w wodę, cel wycieczek mieszkańców okolicznych miast. Głaz ten otaczają liczne legendy.”.

W ślad za rozwojem żeglugi parowcowej, pojawianiem się profesjonalnych towarzystw i spółek żeglugowych, uruchamiających regularne połączenia i rejsy turystyczne, powstawaniem przystani, hoteli i pensjonatów – następował żywiołowy wręcz rozwój jachtingu oraz pozostałych sportów wodnych, skupiających miłośników krajoznawstwa, sportu, turystyki i rekreacji w licznych klubach żeglarskich, wioślarskich i kajakowych.



Rys. 2.111.
Parada jachtów klubowych na Niemnie w Tylży, lata 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

[11] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 292-294.

DŁUGIE I MROŹNE ZIMY

Wiadomym jest, że Prusy Wschodnie cechowały długie i mroźne zimy. Czy zatem handel i śródlądowa żegluga zamierały rokrocznie na kilka miesięcy? Po części tak, choć nie do końca.



Rys. 2.112. Prusy, regaty bojerowe na jeziorze Müggelsee pod Berlinem, 1892 r.
(źródło: Deutsche Illustrirte Zeitung, nr 21, Berlin 1892)

Okoliczni mieszkańcy, jak przykładowo rybacy znad obu zalewów, mroźne zimowe dni nie tylko pożytkowali na rzeźbienie i zdobienie wimpli, czy robienie sieci i więcierzy. Zgodnie z opisem Mierzei Wiślanej w *Słowniku geograficznym*[12]: „Jak dawniej tak i dziś kwitnie tu rybołówstwo, które jest także wydzierżawione; ryby wywożą latem w beczkach wodą napełnionych do Gdańska, zimą zaś przeprawiają się rybacy na łyżwach przez zatokę, ciągnąc za sobą lekkie czółna z rybami, często do Tolkmicka, ztąd jadą najętymi podwodami na targ do Elbląga, wieczorem zaś wracają na Gdańsk do domu.”.

Na zamarzniętych akwenach Prus Wschodnich widywano więc łodzie i rybaków na łyżwach, co





Rys. 2.113-114. Sanie lodowe w Narmeln (Zalew Wiślany) oraz w Tawe (Zalew Kuroński), lata 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

zapewne wiązało się z tradycjami osadników holenderskich, a od początków XX wieku rozwijać się zaczęło na tych terenach żeglarstwo lodowe, w postaci sportu bojerowego (niem. *Eissegeln*)[13].

Sport bojerowy doskonale zadomowił się na jeziorach mazurskich. „Dzięki znakomitym warunkom klimatycznym w zimie, jezioro Święcajty było również idealnym miejscem do rozwoju sportów zimowych[14]. Na wzgórzu nieopodal Jägerhöhe zbudowano skocznię narciarską Masuren-Schanze. Jednak szczególny rozgłos zdobyły regaty bojerowe rozgrywane tu co roku, najczęściej pod koniec marca. Ściągały one z całych Niemiec tak wielu widzów, że kolej uruchamiała dla nich specjalne pociągi. Poczta reklamowała zawody na okolicznościowym stemplu (…) W 1929 i 1930 r. dom wczasowy Jägerhöhe gościł uczestników I i II Niemieckiego Tygodnia Bojerów, w ramach którego rozegrane były mistrzostwa Niemiec w tej dyscyplinie sportu. Od tego czasu regularnie odbywały się tu krajowe i międzynarodowe imprezy rangi mistrzowskiej (w tym mistrzostwa Europy). Wielokrotnym mistrzem Niemiec i mistrzem Europy z 1935 r. był Georg Tepper z Ogonek[15]. 4 razy mistrzostwo Niemiec w jachcie o pow. żagla 20 m² zdobył Erich Schulz z Giżycka.”.



Rys. 2.115.
Flotylla bojerów na jeziorze Mamry, lata 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

[12] *Słownik geograficzny Królestwa....* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 111.
[13] Pierwsze, przeróżnej konstrukcji ślizgi lodowe, służące transportowi towarów i ludzi, pojawiały się w Niderlandach już na początku XVII wieku. Pod koniec XVIII wieku bojery zagościły w Ameryce Północnej, właśnie za sprawą holenderskich emigrantów. Tam też, nad rzeką Hudson, około 1790 roku, skonstruowano pierwszy bojer służący rekreacji. Ameryce zawdzięcza się obecnie najpopularniejszą, pochodzącą z zimy 1936/37 klasę bojerową „DN" (bojer jednoosobowy), której nazwa jest skrótem gazety „Detroit News", a które to wydawnictwo ogłosiło konkurs na nowy typ jednostki. W Europie żeglarstwo lodowe było niezwykle popularne w krajach nadbałtyckich (obecna Litwa, Łotwa i Estonia), w Rosji, Holandii, Austrii, Polsce i Niemczech, w tym przede wszystkim w Prusach. W 1928 roku została założona Europejska Unia Żeglarstwa Lodowego, a dominującym typem bojera był estoński „Monotyp XV" (bojer dwuosobowy), z 1931 roku.
[14] W. Kujawski: *Mamry Szlak Wodny/Ein Wasserweg*. QMK, Olsztyn 2008, s. 166-168.
[15] Współcześnie mistrzowie świata w klasie DN wywodzą się z Mrągowa, Mikołajek i Olsztyna.

Każdej srogiej, wschodniopruskiej zimy, swoją ciężką, mozolną i niebezpieczną pracę musiały też wykonywać na zalewowych akwenach i ujściach rzek lodołamacze, by wschodniopruskie porty mogły bez przerwy pełnić swą strategiczną rolę...



Rys. 2.116. Lodołamacze w akcji na Gilge i Niemnie, lata 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)

3.1. Przekopy Fryderyka: Mały Przekop Fryderyka (niem. *Klein Friedrichsgraben*, ros. *Nemoninskij Kanał*) i Wielki Przekop Fryderyka (niem. *Gross Friedrichsgraben*, ros. *Polesskij Kanał*)

Przekopy Fryderyka miały na celu łączenie dwóch wielkich systemów śródlądowych dróg wodnych – Niemna i Pregoły – a w konsekwencji Zalewu Kurońskiego z Zalewem Wiślanym. Naturalnym jest, że z punktu widzenia ówczesnych funkcji transportowych łączyły one północne tereny Prus Wschodnich (oraz Litwę) ze stolicą kraju – Królewcem. Same przekopy również stanowiły swoisty system, którego głównymi elementami składowymi były: tzw. Mały Przekop Fryderyka, Wielki Przekop Fryderyka oraz Kanał Seckenburski.





Rys. 3.1-2. Tapiau, wypływ rzeki Dejma z Pregoły, początek oraz lata 30. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostpreussen.de)*

Rzeka Pregoła wpada do Zalewu Wiślanego, jednak w mieście *Gwardiejsk* (niem. *Tapiau*, pol. *Tapiawa*) odchodzi prostopadle, w kierunku północnym, prawe ramię Pregoły – rzeka **Dejma** (niem. *Deime*), która znajduje ujście w Zalewie Kurońskim.





Rys. 3.3-4. Plan sytuacyjny miasta Tapiau na mapie z 1922 r. (w prawo odpływająca Dejma) oraz współczesny widok od strony starego miasta (w lewo odpływająca Dejma)

Prace regulacyjne i rzeczne przekopy w celu udrożnienia w tym miejscu szlaku wodnego prowadzili Krzyżacy już w XIII wieku (!) oraz między innymi w latach 1395-1405, z inicjatywy wielkiego mistrza **Konrada von Jungingena**[1] (swego czasu komtura domowego w Ostródzie, czyli nad Drwęcą). Zatem już w średniowieczu możliwa była żegluga pomiędzy portami nadniemeńskimi i Królewcem, jednak koniecznym było pokonanie części drogi po zdradliwych morskich wodach Zalewu Kurońskiego.



Rys. 3.5. Kanały Fryderyka (kolor czerwony) na *Mapie Cesarstwa Niemieckiego* z 1790 r.

[1] J. Voigt: *Geschichte Preussens, von den altesten Zeiten*. Königsberg 1834, s. 393; F.W. Schubert: *Handbuch der Allgemeinen Staatskunde des Preussischen Staats*. Königsberg 1846, s. 280.

Przyczyna pobudowania przekopów Fryderyka była prosta. Aby zaradzić żeglugowym niedogodnościom, Prusacy postanowili wybudować śródlądowy łącznik pomiędzy rzeką *Deimą* (prawe ramię Pregoły) i rzeką *Gilge* (lewe ramię delty Niemna). Pod hasłem **Labiawa** w *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego* czytamy[2]: „... ponieważ ta zatoka (Kurońska – przyp. C. W.) jest bardzo miałka (płytka – przyp. C. W.) i burzliwa, dla tego przeprowadzono z Dejmy aż do Gilgi spławny 18 kilometrów długi kanał, który **Wielkim Fryderykowskim przekopem** nazywają (Gr. Friedrichs-Graben).". Prace inżynieryjne rozpoczęto za panowania księcia pruskiego i elektora brandenburskiego **Fryderyka Wilhelma I**, stąd też zapewne nazwa całego systemu. Pierwszy kanał zaprojektował[3] w latach 1669-1671 oraz podpisał umowę na jego wykonanie **Philip de Chiese**, budowniczy fortyfikacji, szambelan i kwatermistrz generalny elektora Fryderyka. Miał on wykonać roboty na własny koszt, w zamian za możliwość pobierania wszelkich opłat na kanale przez 14 lat (później po połowie dzieląc się z władcą)[4]. Jednak już w 1673 roku de la Chieza zmarł, a dalsze prace przygotowawcze i wykonawcze nadzorowała jego żona **Katharina Luise**. Kierownictwo robót i nadzór ogólnobudowlany sprawował burgrabia **Johann Stawinsky** z Kuckerneese (ros. *Jasnoje*, nad Niemnem).

Pierwszy odcinek przekopów, zwany później ***Małym Przekopem Fryderyka***, został wykonany w ciągu 8 lat, pomiędzy rokiem 1675 i 1683. Główny fragment tej drogi wodnej liczył sobie blisko 6 km długości. Współrzędne geograficzne punktu początkowego „małego" kanału (odejście od rzeki Gilge w Seckenburgu) to: 55° 03' 52" szerokości północnej **N** i 21° 22' 38" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (współczesny styk z rzeką Nemonien) to: 54° 59' 06" **N** i 21° 20' 40" **E**.





Rys. 3.6-7. Katharina Luise de Chieze (von Waldburg)[5] i Wolfgang Truchsess von Waldburg

Początkowo kanał miał 30 stóp (9,3 m) szerokości oraz ledwie 3 stopy (0,9 m) głębokości, jednak silny nurt rzeki Gilge sprawił, że wkrótce miał blisko 70 stóp szerokości (21 m) oraz ponad 6 stóp (1,8 m) głębokości, tak że nawet nazywano go ***Schnelle Kanal***[6] (pol. „szybki kanał" – przyp. C. W.).



Rys. 3.8. *Klein Fredrichsgraben* (Mały Przekop) na mapie z 1893 r.

Po wybudowaniu w latach 30. XIX wieku kanału Seckenburskiego, bezpośrednie połączenie z rzeką Gilge zostało odcięte ziemnym wałem.



Rys. 3.9. Widok z wału na rzekę Gilge (ros. *Matrosowka*) – dawny początek Małego Przekopu

[2] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom V z 1884 r., s. 50.
[3] Należy mieć na uwadze, że projekt połączenia kanałami Wielkich Jezior Mazurskich oraz rzek Pregoły, Dejmy i Niemna opracował w 1667 roku Józef Narowicz-Naroński (ok. 1610-1678), inżynier, geodeta, kartograf i architekt elektora Fryderyka Wilhelma – polski arianin, skazany wraz z innymi braćmi polskimi przez Sejm w 1658 roku na banicję.
[4] H. Berghaus: *Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde*. Berlin 1835, s. 153-159.
[5] Katharina (Catharine) von Rautter – na jej cześć Philip de Chiese wybudował posiadłość dworską Rautenburg. Wdowa Katharina poślubiła w 1679 roku generała Wolfganga Ch.S. Truchsess zu Waldburg. Wolfgang von Waldburg walczył m.in. w 1683 r. z Turkami. Sąsiadujące ze sobą majątki Waldburg i Rautenburg znajdowały się naprzeciwko Seckenburga, na przeciwległym, prawym brzegu rzeki Gilge.
[6] F.E. Keller: *Der Preussische Staat*. Ein Handbuch der Vaterlandskunde. Minden 1864, s. 184.

Według opisu ze *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[7], pod hasłem **Niemen**: „Dawniejsza Gilga była za niebezpieczną dla żeglugi, dla tego wykopano w latach 1614-1616 **prosty kanał**, **nową Gilgę**, starą zaś zatamowano. Ta nowa Gilga połączona jest z rzeką Nemonien (która wpada do południowej części zatoki Kurońskiej) przez kanał seckenburski i przez t. z. w. „Kleine Friedrichskanal" czyli „***Greituschk***" wykopany 1689 r., 78 stóp szeroki, 9 stóp głęboki, który ciągnie się od Petricken do Seckenburg, a po ukończeniu jednak w 1833 r. kanału seckenburskiego został zatamowany.





Rys. 3.10-11. Początkowy bieg Małego Przekopu w Seckenburgu w czasach pierwszej wojny światowej (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*) oraz współczesny widok początku toru wodnego

Niemonien zaś jest połączona z Deimą przez kanał t. z. w. „Grosse Friedrichsgraben" (wykopany w latach 1689-1697), 2 ½ mili długi (21 km – przyp. C. W.), 50 stóp szeroki, 9 stóp głęboki". Czasy świetności miejscowości Seckenburg (ros. *Zapoviednoje*, w obwodzie kaliningradzkim) dawno minęły. Obecnie jej obecny widok robi przygnębiające wrażenie…





Rys. 3.12-13. Początek Małego Przekopu w Seckenburgu na pocztówce z początków XX w. oraz to samo miejsce po 100 latach, w 2013 r.





Rys. 3.14-15. Współczesne centrum Seckenburga w kwietniu 2013 r. oraz widok na Seckenburg od strony rzeki Gilge, w kwietniu 2011 r.

[7] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 85. Pomylone daty budowy Wielkiego i Małego Przekopu.





Drugi odcinek przekopów, zwany później ***Wielkim Przekopem Fryderyka***, został wykonany również w ciągu 8 lat, pomiędzy rokiem 1689 i 1697. Cała droga wodna liczyła sobie blisko 19 km długości. Budowę rozpoczęto po śmierci Wielkiego Elektora Fryderyka 11 lipca 1689 roku, a więc w dniu 32. urodzin[8] jego następcy, późniejszego króla Prus **Fryderyka I**. W roku otwarcia (1697) nowy kanał otrzymał nazwę *Friedrichsgraben* – dla uczczenia panującego władcy, choć może syn chciał w tym przypadku uczcić pamięć swego ojca...

Kanał został przebudowany w 1724 roku, a następnie rozbudowany w latach 1732-1748 oraz 1823-1827.

Rys. 3.16-17.
Żegluga na Małym Przekopie w Seckenburgu, lata 30. XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)



Rys. 3.18. Rzeka Dejma wpadająca do Zalewu Kurońskiego oraz Wielki Przekop Fryderyka łączący się z Dejmą w mieście Labiau (ros. *Polessk*, pol. *Labiawa*), na mapie WIG z 1932 r.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego „wielkiego" kanału (odejście od rzeki Nemonien) to: 54° 58' 49" **N** i 21° 17' 17" **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z rzeką Dejmą w Polessku) to: 54° 51' 55" szerokości północnej **N** i 21° 06' 50" długości wschodniej **E**.

[8] W literaturze (zwłaszcza z przełomu XVIII i XIX w.) podawany jest też przedział roczny 1688-1696, tak więc byłby to dzień 31. urodzin.

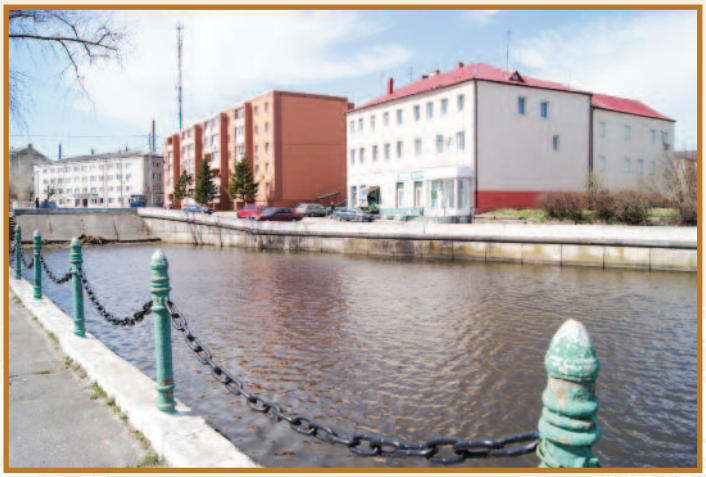




Rys. 3.19-20. Były most zwodzony nad Dejmą w Polessku (niem. *Adler Brücke*) oraz widok z mostu na wlot Wielkiego Przekopu Fryderyka (ros. *Polesskij Kanał*)









Rys. 3.21-24. Port i wodny targ rybny w Labiau w 2. i 3. dekadzie XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*) oraz ten sam port w Polessku współcześnie

„Choć systematyczne prace regulacyjne nad Niemnem rozpoczęto dość poźno, gdyż dopiero około r. 1840, jednak i przedtem, bo już od wieku XVII., czyniono wiele zabiegów, aby podnieść żeglowność rzeki. Zwłaszcza niemało kłopotów sprawiała stale Gilge. Między innemi w latach 1833-1835, odcięto od niej i postawiono poza nawiasem głównych szlaków wodnych t. zn. *Mały Kanał Frydrychowski* (D. Kleine Friedrichgraben), a to ze względu na ciągłe zabagnianie tamtejszej okolicy.”.

Przytoczmy w tym miejscu opis Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[9], który omawiane szlaki wodne określa jako ***Mały Kanał Frydrychowski*** oraz ***Wielki Kanał Frydrychowski***: „Gilge ma przeważnie kierunek południowo-zachodni i prawie na całej przestrzeni 43 km płynie obecnie nie własnem korytem, lecz stucznem. Poniżej Seckenburga (ros. *Zapowiednoje* – przyp. C. W.) od głównej strugi oddziela się ramię Tawelle (obecnie *Towarnaja* w obwodzie kaliningradzkim – przyp. C. W.).”.

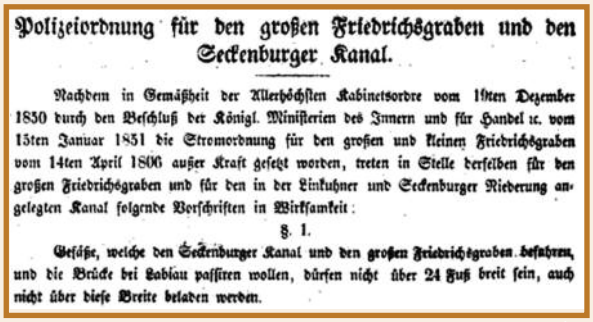
[9] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 6-7.

Jeszcze inne polskie nazwy „kanałów frydrychowskich" odnajdziemy ponadto w *Słowniku*[10] pod hasłem **Kurońska mierzeja**: „***Fryderykowska wielka przekopa***, (Der gr. Friedrichs graben) łączy Dejmę z Nemoninem; ***Grejtuszka***, czyli ***mała przekopa Fryderykowska*** (kl. Friedrichsgraben) łączy Niemonin z Lilią".



Rys. 3.25. Współczesny widok Wielkiego Przekopu Fryderyka (ros. *Polesskij Kanał*)

Na Wielkim Przekopie Fryderyka (łącznie z Kanałem Seckenburskim), podobnie jak na innych pruskich drogach wodnych, obowiązywały ściśle określone przepisy policyjno-porządkowo-żeglugowe. Przykładowo jedne z nich zostały wprowadzone w lutym 1851 roku[11], jako kontynuacja przepisów z pierwszej połowy XIX wieku.



Polizeiordnung für den großen Friedrichsgraben und den Seckenburger Kanal.

Nachdem in Gemäßheit der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 18ten Dezember 1850 durch den Beschluß der Königl. Ministerien des Innern und für Handel ꝛc. vom 15ten Januar 1851 die Stromordnung für den großen und kleinen Friedrichsgraben vom 14ten April 1806 außer Kraft gesetzt worden, treten in Stelle derselben für den großen Friedrichsgraben und für den in der Linkuhner und Seckenburger Niederung angelegten Kanal folgende Vorschriften in Wirksamkeit:

§. 1.

Gefäße, welche den Seckenburger Kanal und den großen Friedrichsgraben befahren, und die Brücke bei Labiau passiren wollen, dürfen nicht über 24 Fuß breit sein, auch nicht über diese Breite beladen werden.

Rys. 3.26. Początkowy fragment Regulaminu z 1851 r.



Rys. 3.27. Żegluga śródlądowa w powiecie Labiau, lata 30. XX w. (*www.Bildarchiv-Ostpreussen.de*)

Statki nie mogły mieć więcej jak 24 stopy szerokości (7,4 m – przyp. C. W.). Tratwy i ich powiązane zestawy nie mogły być szersze niż 20 stóp (6,2 m – przyp. C. W.) oraz nie mogły przekraczać 500 stóp (155 m) łącznej długości. Mosty mogły być otwierane w godzinach od 5 rano do 8 wieczorem, w okresie od 1 maja do 1 października, a w pozostałym okresie od 6 rano do 8 wieczorem.

Opłaty za korzystanie z kanałowych przekopów pobierało państwo pruskie, albowiem dnia 29 sierpnia 1709 roku *Friedrichsgraben* został „upaństwowiony", po wykupieniu go przez króla Fryderyka I z rąk prywatnych, tj. rodziny Truchsess von Waldburg, za cenę 60.000 ówczesnych talarów.

Wielki Przekop Fryderyka brał swój początek w rzece *Nemonien*. W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego*, pod hasłem **Niemenica**, dowiadujemy się, że jest to rzeka (niem. *Nemonien*): „Tu nadmieniamy, że przez Dejmę i ***kanał Fryderykowski*** rzeka ta stoi w związku z Preglem, a przez kanał Seckenburski i Gilią z Niemnem. Miejscami ma do 40 stóp głębokości, a przy ujściu przeszło 400 stóp szerokości (...) Niedaleko wsi (*Niemenica* – przyp. C. W.) łączy się tu z rzeką wielki kanał Frydrychowski z płd. strony, a z płn. Seckenburski (Seckenburger-Kanal). Okolica ta równa, borami i łąkami pokryta. W 1877 r. było tu 1252 mieszkańców, ewangelickich Litwinów i Niemców, trudniących się rybołówstwem, sadzeniem jarzyn i zbieraniem siana..."[12].

[10] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom IV z 1883 r., s. 931.
[11] Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Gumbinnen, Nr 8, Gumbinnen 1851.
[12] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 86.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Rzeka Gilge (ramię Niemna), od której odchodził Mały Przekop Fryderyka, a z którą łączył się, poprzez Kanał Seckenburski, Wielki Przekop Fryderyka, nosi od końca drugiej wojny światowej nazwę ***Matrosowka***. Myliłby się jednak ten, kto by sądził, że nazwa pochodzi od marynarzy (ros. *matros*) i pobliskiego morza. Otóż niejaki ***Aleksander Matrosow*** (nazwisko przybrane) został pośmiertnie, w wieku 19 lat wojennym Bohaterem Związku Radzieckiego – miał swoim ciałem zasłonić wylot niemieckiego ciężkiego karabinu maszynowego, umożliwiając natarcie i ratując swoich współtowarzyszy pod Pskowem. Legendę w całym ZSRR propagandowo wykorzystywano i rozwijano, wznosząc pomniki, nazywając place, ulice i zakłady pracy – w tym oczywiście w obwodzie kaliningradzkim.



Rys. 3.28-29. Kołchoz rybacki im. A. Matrosowa nad Kanałem Polesskim i Zalewem Kurońskim

3.2. Kanał Seckenburski (niem. *Seckenburger Kanal*, ros. *Primorskij Kanał*)

Ten szlak wodny jest niezwykle ważny i godzien uwagi nie tylko dlatego, że stał się centralnym łącznikiem Niemna i Pregoły. Otóż w sposób istotny dla historii wschodniopruskich dróg wodnych zapisał się jego twórca – **Georg Jacob Steenke**, przyszły budowniczy kanałowych pochylni oraz *Kanału Oberlandzkiego* (*Elbląskiego*).

To właśnie tu, w 1833 roku Deichbauinspektor (kontekstowo: Inspektor ds. Grobli i Wałów) Steenke z Elbląga rozpoczął pierwszą samodzielną, nadzorowaną przez siebie budowę tzw. ***Kanału Seckenburskiego***, w pobliżu Zalewu Kurońskiego. Kanał ten połączył rzekę Gilge (ros. *Matrosowka*) z rzeką Nemonien (ros. *Nemonin*), stając się kolejnym elementem tzw. *Wielkiego Przekopu Fryderyka* (niem. *Gross Friedrichsgraben*, ros. *Polesskij Kanał*), szlaku wodnego idącego od końca XVII wieku wzdłuż południowo-wschodnich brzegów Zalewu Kurońskiego.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (odejście od rzeki Gilge) to: 55° 01' 21" szerokości północnej **N** i 21° 18' 08" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z rzeką Nemonien) to: 54° 58' 51" **N** i 21° 17' 19" **E**.



Kanał wziął swoją nazwę od miejscowości **Seckenburg**, choć powstał z inicjatywy właściciela okolicznych dóbr – grafa Heinricha von Keyserlingk (potomek rodziny von Waldburg), mającego rodową siedzibę w miejscowości **Rautenburg**, leżącej naprzeciwko Seckenburga, na drugim brzegu rzeki Gilge. Z jednej strony nowo budowany kanał miał skracać drogę i służyć celom transportowym i han-

Rys. 3.30. Kanał Seckenburski w przedwojennych granicach Prus Wschodnich

dlowym, z drugiej zaś strony miał przyczynić się do uregulowania stosunków wodnych i ograniczyć skalę powodzi na tamtejszym, zalewowym obszarze.

Wstępne założenia projektowe opracowywał jeszcze w latach 1753-1755 Deichinspektor **Johann Samuel Lilienthal**, z zamiarem zastąpienia w żegludze tzw. *Małego Przekopu Fryderyka* (niem. *Klein Friedrichsgraben,* ros. *Nemoninskij Kanał*). Plan inwestycyjny zakładał kolejne „wyprostowanie" koryta rzeki Gilge oraz wybudowanie kanałowego łącznika z rzeką Nemonien.





Rys. 3.31-32. Dwór Rautenburg nad rzeką Gilge, ok. 1860 r. oraz mapa okolic z 1925 r.

Na wielu mapach Kanał Seckenburski niesłusznie nazywany był tak już na odcinku od Seckenburga, kiedy w rzeczywistości była to nadal, choć ze sztucznie wyprostowanym korytem, rzeka Gilge (tzw. *Neue Gilge*). Właściwy *Seckenburger Kanal* zaczynał się, a więc odchodził od rzeki Gilge, na wysokości miejsca o nazwie Marienbruch, a kończył się (znajdował ujście) w rzece Nemonien (pol. Niemenica).

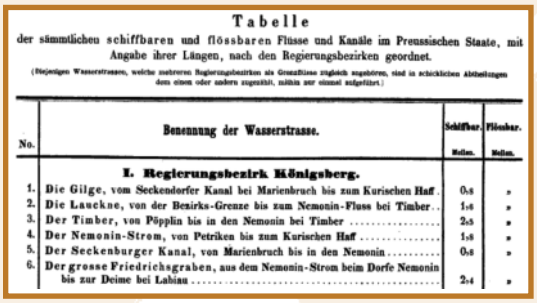
Zapewne z tego właśnie powodu podawane są rozbieżne dane na temat długości tej śródlądowej drogi wodnej.



Rys. 3.33. „Właściwy" Kanał Seckenburski na mapie z 1917 r.

Według Berlińskiego Biura Statystycznego[1] długość Kanału Seckenburskiego (mierzona od miejsca o nazwie *Marienbruch*) wynosiła 0,8 mili pruskiej, czyli 6,0 km; natomiast długość Wielkiego Przekopu Fryderyka (mierzona od końca Kanału Seckenburskiego i rzeki *Niemenica*) wynosiła 2,4 mili pruskiej, czyli 18,1 km.

[1] *Tabellen und amtliche Nachrichten über den Preussischen Staat für das Jahr 1849*. Statistischen Bureau zu Berlin, Berlin 1853, s. 261.

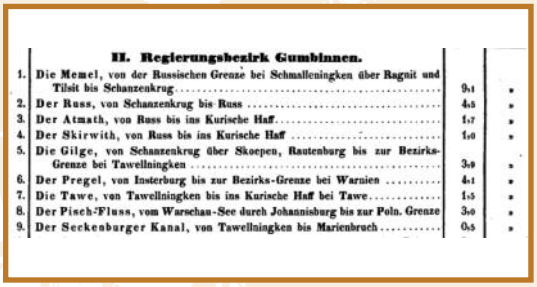


Tabelle

der sämmtlichen schiffbaren und flössbaren Flüsse und Kanäle im Preussischen Staate, mit Angabe ihrer Längen, nach den Regierungsbezirken geordnet.

No.	Benennung der Wasserstrasse.	Schiffbar. Meilen.	Flössbar. Meilen.
	I. Regierungsbezirk Königsberg.		
1.	Die Gilge, vom Seckendorfer Kanal bei Marienbruch bis zum Kurischen Haff	0,8	»
2.	Die Lauckne, von der Bezirks-Grenze bis zum Nemonin-Fluss bei Timber	1,6	»
3.	Der Timber, von Pöpplin bis in den Nemonin bei Timber	2,5	»
4.	Der Nemonin-Strom, von Petriken bis zum Kurischen Haff	1,8	»
5.	Der Seckenburger Kanal, von Marienbruch bis in den Nemonin	0,8	»
6.	Der grosse Friedrichsgraben, aus dem Nemonin-Strom beim Dorfe Nemonin bis zur Deime bei Labiau	2,4	»

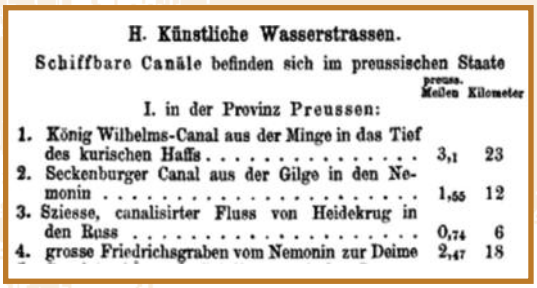
Rys. 3.34. Fragment tablicy dróg żeglownych państwa pruskiego z połowy XIX w. – Rejencja Królewiecka



II. Regierungsbezirk Gumbinnen.

1.	Die Memel, von der Russischen Grenze bei Schmalleningken über Ragnit und Tilsit bis Schanzenkrug	9,1	»
2.	Der Russ, von Schanzenkrug bis Russ	4,5	»
3.	Der Atmath, von Russ bis ins Kurische Haff	1,7	»
4.	Der Skirwith, von Russ bis ins Kurische Haff	1,0	»
5.	Die Gilge, von Schanzenkrug über Skoepen, Rautenburg bis zur Bezirks-Grenze bei Tawellningken	3,9	»
6.	Der Pregel, von Insterburg bis zur Bezirks-Grenze bei Warnien	4,1	»
7.	Die Tawe, von Tawellningken bis ins Kurische Haff bei Tawe	1,5	»
8.	Der Pisch-Fluss, vom Warschau-See durch Johannisburg bis zur Poln. Grenze	3,0	»
9.	Der Seckenburger Kanal, von Tawellningken bis Marienbruch	0,5	»

Rys. 3.35. Fragment tablicy dróg żeglownych państwa pruskiego z połowy XIX w. – Rejencja Gąbińska



H. Künstliche Wasserstrassen.

Schiffbare Canäle befinden sich im preussischen Staate

		preuss. Meilen	Kilometer
	I. in der Provinz Preussen:		
1.	König Wilhelms-Canal aus der Minge in das Tief des kurischen Haffs	3,1	23
2.	Seckenburger Canal aus der Gilge in den Nemonin	1,55	12
3.	Sziesse, canalisirter Fluss von Heidekrug in den Russ	0,74	6
4.	grosse Friedrichsgraben vom Nemonin zur Deime	2,47	18

Rys. 3.36. Fragment tablicy kanałów żeglownych państwa pruskiego z lat 60. XIX w.

Z kolei długość Kanału Seckenburskiego (de facto rzeka *Neue Gilge*) od miejsca o nazwie *Tawellningken* (na zachód od Seckenburga) do Marienbruch wynosiła 0,5 mili pruskiej, czyli 3,8 km. Stąd też często podaje się (nie do końca właściwie), że długość Seckenburger Kanal wynosiła 1,3 mili, czyli 9,8 km.

Inną, jeszcze większą długość podaje Królewsko-Pruskie Biuro Statystyczne w Berlinie[2], według którego wynosiła ona 1,55 mili pruskiej, czyli 12 km (w zaokrągleniu do pełnych jednostek, gdyż z przeliczenia powinno być 11,7 km – przyp. C. W.).

Zapoznajmy się z opisem Stanisława Srokowskiego, autora Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich3: „Do żeglugi służy przecież tylko skanalizowany bieg Gilgi, zwany **Nowym Kanałem Seckenburskim** (obecnie Matrosowka w obwodzie kaliningradzkim – przyp. C. W.), a począwszy od Marienbruch, gdzie Gilga skręca więcej na zachod, aby swe wody wlać do zalewu Kurońskiego, właściwy **Kanał Seckenburski** (obecnie Primorskij Kanał – przyp. C. W.), który prowadzi do rzeki Nemonien (obecnie Niemonin – przyp. C. W.), skąd dalej **Wielki Kanał Frydrychowski** (Der Grosse Friedrichsgraben – obecnie Polesskij Kanał – przyp. C. W.) do ramienia Pregoły, Deime (obecnie Dejma – przyp. C. W.).”.



Rys. 3.37. Kanał Seckenburski i rzeka Gilge („wyprostowana” – Neue Gilge) na mapce Kuppina z 1860 r.

Trzeba przyznać, że G. J. Steenke dobrze wywiązał się ze swojej roli budowniczego, choć inwestycja sama w sobie nie przedstawiała większego wyzwania inżynieryjnego. Prace budowlane polegały w przeważającej mierze na prowadzeniu wykopów i sypaniu urobku na tworzonych wałach, bez konieczności wznoszenia dodatkowych budowli wodnych, jak jazów, tam i śluz, czy choćby nawet mostów. Inżynier Steenke stworzył jednak swoje pierwsze, samodzielne dzieło – szlak wodny o łącznej długości (od Tawellningken do Niemenicy) 2.620 prętów (niem. Ruthe), czyli 9,8 km.

Deich-Bau-Inspektor Steenke opuścił Elbląg i udał się do Seckenburga, w celu rozpoczęcia inwestycji, na początku czerwca 1833 roku, o czym on sam donosił m.in. w „Elbinger Anzeigen”, a informację tę podawał również landrat Carl Ferne, z powiatu Niederung, w gazecie Nr 28 rejencji gąbińskiej „Amts-Blatt”.





Rys. 3.38-39. *Seckenburger Kanal* w 1936 r. oraz *Primorskij Kanał* 75 lat później, w 2011 r.

[2] *Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Bureaus*. Tom 6, Berlin 1866, s. 270.
[3] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 6-7.

Na okres zimy Steenke powrócił do Elbląga, by wiosną 1834 roku ponownie udać się na miejsce kanałowej budowy. Jak pisał Steenke w dniu 31 sierpnia 1834 r., przewidywane otwarcie kanału miało nastąpić do końca września tegoż roku, sama zaś budowa trwałaby według jego wyliczeń od 1 lipca do 22 września 1833 roku (razem 12 tygodni) oraz od 1 czerwca do 30 września 1834 roku (razem 17,5 tygodnia), czyli łącznie mniej niż 7 miesięcy. Liczba pracowników zatrudnionych do budowy kanału wyniosła dokładnie 2.176 ludzi.

Wiemy, że Steenke przebywał w Seckenburgu do jesieni 1834 roku. Zachowała się jego korespondencja, datowana tamże przez *Königl. Wasser-Bauinspektor Steenke* (*Królewskiego Inspektora Budownictwa Wodnego*) na 15 września tegoż roku, a spodziewać się należy, że nadzorował do samego końca własną budowę i musiał uczestniczyć w otwarciu nowego szlaku wodnego.



Rys. 3.40. „Wyprostowana" rzeka Gilge i Seckenburger Canal na mapie z 1893 r.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Wybudowanie i oddanie do użytku w 1834 roku Kanału Seckenburskiego w praktyce oznaczało skrócenie drogi pomiędzy rzeką Gilge i Nemonien, a więc Niemnem i Pregołą. Zastąpił on już wówczas 150-letni kanał o nazwie Mały Przekop Fryderyka, który został odcięty od rzeki Gilge wałem przeciwpowodziowym, jednak pomimo tego przekop ten nadal pełnił, choć w ograniczonym stopniu, funkcję transportową i komunikacyjną.

Liczący zatem maksymalnie 1,55 pruskiej mili długości (a więc ok. 11,7 km) Kanał Seckenburski, znajduje się dziś, a więc po 180 latach istnienia (piszący te słowa wizytował go w dniach 28 kwietnia 2011 roku oraz 1 maja 2013 roku) w dobrym stanie żeglugowym – a jego obecna, rosyjska nazwa to *Primorskij Kanał*.

Tuż po zrealizowaniu inwestycji, inżynier G. J. Steenke wyjechał z Seckenburga i jesienią 1834 roku powrócił do Elbląga, gdzie kontynuował sprawowanie funkcji *Inspektora Grobli i Wałów* na Nogacie i tamtejszych polderach. Od tego też czasu, wraz z elbląskimi sferami kupieckimi, rozpoczął plany koncepcyjne i lobbing na rzecz budowy innego, a jakże dziś dla nas cennego kanału, łączącego Zalew Wiślany z jeziorami wschodniopruskiego Oberlandu. Starania te mógł już czynić nie tylko jako Wasser-Bau-Inspektor, ale dodatkowo mógł się już tytułować budowniczym śródlądowych kanałów żeglownych. Dla Georga Jacoba Steenke budowa tego kanału była prawdziwym egzaminem, sprawdzającym w praktyce jego inżynierską wiedzę i umiejętności.





Rys. 3.41-42. Początek kanału (styk z rzeką Gilge) i koniec kanału (styk z rzeką Nemonien)

Nie będzie zatem wiele przesady w stwierdzeniu, że nie byłoby Kanału Elbląskiego (Oberlandzkiego) i jego słynnych pochylni, gdyby nie było wcześniej Wielkiego Przekopu Fryderyka, a następnie po-



Rys. 3.43. Skrzyżowanie wschodniopruskich dróg wodnych: z prawej (widnokrąg pod lasem) do lewej płynie rzeka Niemonien (pol. *Niemenica*), od strony zabudowań dopływa Kanał Seckenburski (ros. *Primorskij Kanał*), w prawym rogu wypływa Wielki Przekop Fryderyka (ros. *Polesskij Kanał*) w stronę rzeki Dejmy



Rys. 3.44. To samo skrzyżowanie wschodniopruskich dróg wodnych na mapie z 1893 r.

wiązanego z nim – Kanału Seckenburskiego.



Rys. 3.45. Kanał Seckenburski i Wielki Przekop Fryderyka na mapie północnej części Prus Wschodnich z 1936 r.

3.3. Kanał Króla Wilhelma (niem. *Köenig-Wilhelm Kanal*, lit. *Klaipėdos kanalas*)

Rzeka Niemen (niem. *Memel*, ros. *Nieman*, lit. *Nemunas*) uchodzi do Zalewu Kurońskiego kilkoma większymi ramionami. Pierwsza duża odnoga to rzeka Gilge (ros. *Matrosowka*), poniżej której Niemen w czasach wschodniopruskich nazywał się Russ (lit. *Rusnė*). Od tegoż Russa odchodziło ramię o nazwie Skirwieth (lit. *Skirvytė*), poniżej którego Niemen nazywał się Atmath (lit. *Atmata*) – i jako taki właśnie Niemen wpadał do Zalewu. Stamtąd zaś odległość do niezwykle ważnego portu w Kłajpedzie i otwartego Morza Bałtyckiego wynosi jeszcze kilkadziesiąt kilometrów. Istotne zaś było, że niemalże w tym samym miejscu co Atmath, do Zalewu Kurońskiego wpada, płynąca z kolei od północy, rzeka Minge. Współcześnie Nemunas, Rusnė i Skirvytė stanowią granicę pomiędzy Litwą i Rosją (obwodem kaliningradzkim).



Rys. 3.46. Kłajpeda (Memel), ujścia Niemna, rzeka Minge i Kanał Króla Wilhelma na mapie północnej części Prus Wschodnich z 1936 r.

Zgodnie z opisem ze *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[1], pod hasłem **Niemen** czytamy: „Ponieważ zaś z wyżej wymienionej rzeczki Minge prowadzi od r. 1873 kanał króla Wilhelma, Koenig-Wilhelms Kanal blisko do Kłajpedy, więc droga do Kłajpedy jest przez Russ, Atmath, Takgraben, Mingę, Koenig-Wilhelmskanal, zatokę kurońską". W innym natomiast miejscu *Słownika*[2]: „**Minia**, *Minga*, al. *Minoga*, niem. ***Minge***, rzeka przymorska pomiędzy Niemnem i Dźwiną (...) gdzie pod wioską Minią wpada do zatoki kurońskiej. Za pomocą M. i kanału króla Wilhelma łączy się Rusa, prawe ramię Niemna, z portem kłajpedzkim.".

Przyczyna pobudowania Kanału Wilhelma była wręcz oczywista. Pod hasłem **Kurońska mierzeja** w *Słowniku* znajdujemy[3]: „Za pomocą kanałów tych (Wielki i Mały Przekop Fryderyka – przyp. C. W.) odbywa się ożywiona żegluga pomiędzy Królewcem a Litwą, i dalej z Rossyą; aż do Czarnego morza statki przechodzą ***Ogińskiego kanałem*** (od 1783 roku – przyp. C. W.). Nareszcie od r. 1863 nowo wybudowany[4] ***kanał Wilhelma*** (***Kaiser Wilhelm Canal***) wielce także pożyteczny żegludze, ponieważ statki na nim omijają bardzo niebezpieczny ***kąt windoborski*** (***Windenburger Ecke***) w zatoce Kurońskiej.".

Niestety, nie jesteśmy w stanie przytoczyć opisu Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[5], który omawianego kanału w ogóle nie scharakteryzował (a jedynie wymienił z nazwy w formie tabelarycznej) – z jakże prostej zapewne przyczyny: po pierwszej wojnie światowej północno-wschodni brzeg Zalewu Kurońskiego (z Kłajpedą) znalazł się poza granicami Prus Wschodnich, przez co Kanał Wilhelma stał się ***Klaipėdos kanalas*** (alias ***Vilhelmo kanalas***).



Rys. 3.47. Od lewej: Mierzeja Kurońska, Kąt Windoborski oraz ujście Niemna (*Atmatt Strom*) i rzeka Minge na mapie z 1893 r.

W czasach pruskich nazwa kanału była dwojaka, a mianowicie: ***Kanał Króla Wilhelma*** (niem. *Köenig-Wilhelm Kanal*) lub ***Kanał Cesarza Wilhelma*** (niem. *Kaiser-Wilhelm Kanal*), albowiem kanał zaczęto budować w 1863 roku, za panowania króla Prus Wilhelma I Hohenzollerna, natomiast budowę ukończono w 1873 roku, co prawda pod panowaniem tej samej osoby, jednak już jako cesarza niemieckiego Wilhelma I Hohenzollerna[6]. Należy zauważyć, że w języku potocznym, jak też w czasopismach i gazetach, często używano skrótu, nazywając tę drogę wodną po prostu **Kanałem Wilhelma**.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (odejście od rzeki Minge, przy śluzie Lankuppen) to: 55° 28' 47" szerokości północnej **N** i 21° 21' 49" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego" kanału (ujście do Zalewu Kurońskiego, basen portu drzewnego w dzisiejszej Kłajpedzie) to: 55° 38' 35" **N** i 21° 09' 51" **E**.

Dodatkowo na przełomie XIX i XX wieku wyprostowano jeden z dolnych odcinków rzeki Minge, nazywając go również Kanałem Króla Wilhelma. Współrzędne geograficzne punktu początkowego tego ówczesnego odcinka kanału (odejście od zakola rzeki Minge) to: 55° 23' 52" szerokości północnej **N** i 21° 17' 12" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego" tego odcinka kanału (połączenie z rzeką Minge) to: 55° 23' 08" **N** i 21° 17' 01" **E**. Współcześnie jest to już integralne koryto rzeki Minge (jej górne zakole zostało trwale odcięte i częściowo zasypane).



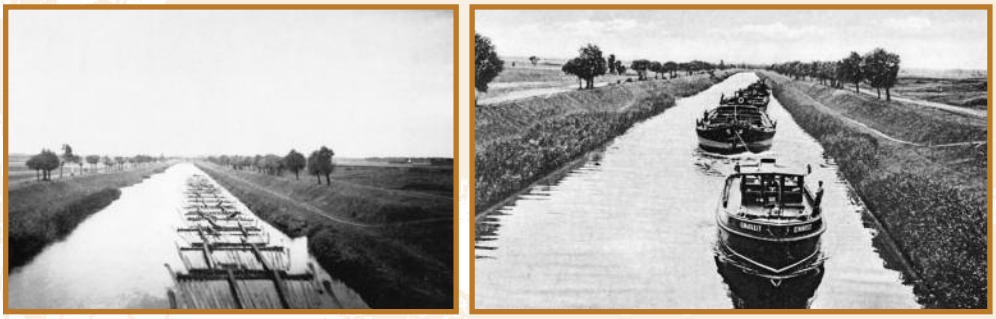
Rys. 3.48. Kłajpeda, ujście Kanału Króla Wilhelma do portu drzewnego na mapie z 1912 r.

[1] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 85.
[2] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VI z 1885 r., s. 446.
[3] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom IV z 1883 r., s. 931.
[4] Data rozpoczęcia budowy została mylnie potraktowana jako data zakończenia budowy.
[5] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich...* Op. cit.
[6] Od końca XIX w. nazwa bywała mylona z dzisiejszym Kanałem Kilońskim (niem. Nord-Ostsee-Kanal), wybudowanym w latach 1887-1895 i łączącym Bałtyk z Morzem Północnym, a który do 1948 r. nosił nazwę Kanału Cesarza Wilhelma (niem. Kaiser-Wilhelm-Kanal).



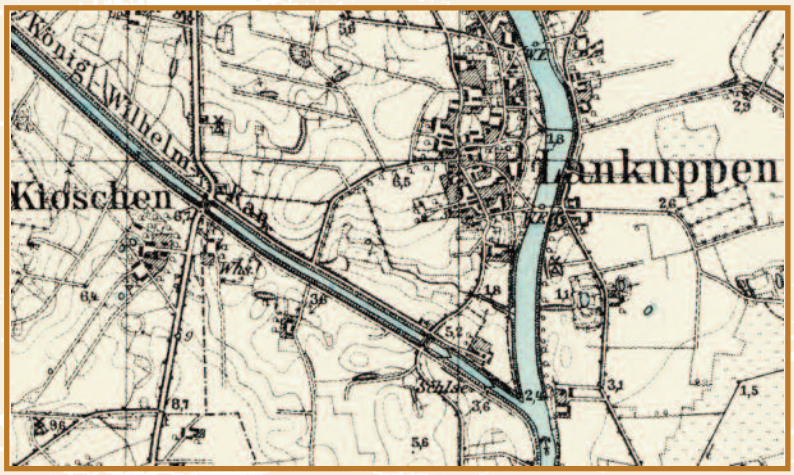
Rys. 3.49-50. Zakole rzeki Minge na mapie z 1893 r. oraz to samo zakole rzeki, ale z odcinkiem kanałowym na mapie z 1911 r.

Kanał planowano wybudować (górny odcinek – od Lankuppen do Drawöhnen) jeszcze w XVIII wieku, między innymi w 1765 roku, czego wówczas nie zrealizowano ze względu na brak środków finansowych. Jednak junkrowie oraz sfery kupieckie i handlowe wciąż zabiegały u władz o realizację nowej, bezpiecznej śródlądowej drogi wodnej. Bez tego, płynące z góry Niemna i rzeki Minge statki i barki, aby dopłynąć do portu w Kłajpedzie, musiały płynąć przez zdradliwe wody tamtejszej laguny Zalewu Kurońskiego, narażając się na częste, niebezpieczne wiatry zachodnie, zwłaszcza w trakcie opływania Cypla Windenburskiego (lit. ***Ventės ragas***). Morski żywioł dotykał głównie, szczególnie wiosną i jesienią, zestawy tratew (płynące do kłajpedzkich tartaków i fabryki celulozy), przynosząc duże straty (umniejszając zyski) miejscowym armatorom.



Rys. 3.51-52. Tratwy i barki na *Köenig-Wilhelm-Kanal* (*www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de*)

Ponieważ poziom wody kanału miał być zbliżony do poziomu morskich wód Zalewu Kurońskiego, na początku kanału, w miejscu odejścia od rzeki Minge i w pobliżu wsi **Lankuppen** (lit. *Lankupiai*) pobudowano śluzę komorową, która miała regulować poziom wody oraz chronić przed powodziami.



Rys. 3.53. Początek kanału: śluza kanałowa Lankuppen i rzeka Minge na mapie z 1912 r.





Rys. 3.54-55. Współczesny widok śluzy Lankuppen (fot. Vladas Portapas i Bernhard Waldmann)

Śluzę wybudował Wasserbainspektor **Degner** ze Stralsundu. Długość komory śluzy wynosiła 157 m, natomiast jej szerokość 23,5 m; a sama śluza pozwalała na niwelowanie 3,14 m różnicy poziomu wód[7].

[7] E. Mohr: *Der Köenig Wilhelm-Kanal bei Memel*. „Deutsche Bauzeitung", Nr 9, Berlin 1872.



Rys. 3.56. Pozostałości mostu kanałowego



Rys. 3.57. Żegluga po *Köenig-Wilhelm-Kanal* (*www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de*)

W latach 1902-1904 nad torem wodnym kanału przerzucono 10 mostów o konstrukcji stalowej. Podstawowe dane techniczne kanału to: szerokość 60 stóp (18,8 m), głębokość 5-6 stóp (1,5-2,2 m) oraz długość, wynosząca ponad 3 mile, to jest blisko 24-25 km (krótki, środkowy fragment był drogą naturalną), a cały szlak, razem z fragmentami rzecznymi liczył 50,8 km długości. Łączny koszt budowy stanowił kwotę blisko 1 miliona ówczesnych talarów. Kanał otwarto uroczyście, w scenerii nadchodzącej burzy i deszczu, w dniu 17 września 1873 roku. W ceremonii brały udział dwa parowce: „Adler" oraz „von der Heydt"[8], choć bardziej czekano na przepłynięcie pierwszego zespołu tratew. Wszystkim zgromadzonym, w tym przedstawicielom władz (obecny był między innymi nadprezydent prowincji pruskiej **Karl Wilhelm von Horn**) oraz kłajpedzkiemu stowarzyszeniu kupców, depeszę gratulacyjną z życzeniami przesłał z Berlina sam Cesarz Wilhelm I.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Początkowo (lata 60. XIX wieku) budowa kanału nie postępowała zbyt szybko. Prace nabrały tempa po wojnie francusko-pruskiej lat 1870-71. Podobnie, między innymi dzięki francuskiej kontrybucji liczonej w miliardach franków w złocie, ruszyła z rozmachem rozbudowa *Kanału Oberlandzkiego* w 1872 roku.



Rys. 3.58. Proklamacja Cesarstwa Niemieckiego w podparyskim Wersalu w dniu 18 stycznia 1871 r., obraz Antona von Wernera z 1885 r.

W przypadku *Kaiser-Wilhelm Kanal*, ta nowa droga wodna, nie dość, że nazwą symbolizowała potęgę Prus i właśnie co utworzonego Cesarstwa Niemieckiego (Cesarz Wilhelm został ogłoszony cesarzem w Wersalu, dzięki rozgromieniu Francji), to do jej realizacji (głównie kopania) zapędzono setki jeńców francuskich, których część zmarła w trakcie budowy. Niemcy, co oczywiste (być może nie jest to też dalekie od prawdy) twierdzą, że kopaczami byli głównie najmowani do pracy okoliczni mieszkańcy, a jeńców było niewielu i zaledwie przez kilka miesięcy. W czasach nam współczesnych tym francuskim współtwórcom szlaku *Klaipėdos kanalas* – budowali oni dolny odcinek, od miejscowości Drawöhnen (lit. *Dreverna*) – wzniesiono tyleż skromny, co zasłużony pomnik.

[8] Zrządzeniem losu, 13 lat wcześniej, tj. 31 sierpnia 1860 roku, ówczesny minister handlu i robót publicznych, a późniejszy minister finansów, **August von der Heydt** osobiście uczestniczył w uroczystości na pochylni Buczyniec i otworzył tym samym Kanał Oberlandzki (Ostródzko-Elbląski).





Rys. 3.59-60. Pomnik nieznanych francuskich jeńców wojennych na brzegu krańca kanału (fot. Kontis Šatūnas) oraz jeńcy francuscy na obrazie Christiana Sella

Z chwilą wybudowania Kanału Wilhelma, zakończono tworzenie systemu dróg wodnych, zainicjowanego jeszcze przez Krzyżaków, a łączącego Niemen i Pregołę. Trwało to zatem niemal dokładnie 600 lat! Dzięki temu, śródlądowymi drogami wodnymi można było przepłynąć pomiędzy „morskimi" portami w Kłajpedzie i Królewcu. Praktycznie na całym szlaku pływać mogły jednostki, przewożące ładunki o łącznej masie około 400 ton, a na niektórych odcinkach nawet o masie 600 ton.

Współcześnie *Kanał Króla Wilhelma*, a więc *Klaipėdos kanalas* stracił swoje dawne znaczenie, jako że przestał pełnić funkcje handlowe. Kanał jest lokalną atrakcją turystyczną, służy wędkarzom i szeroko pojętej turystyce wodnej.

Ciekawostką jest, że w Muzeum Budownictwa Ludowego w Olsztynku znajduje się XVIII-wieczny spichlerz z Małej Litwy, ze wsi Lankupiai (*Lankuppen*). Oznacza to, że z miejsca początkowego (śluza) Kanału Króla Wilhelma i pobliskiego ujściu Niemna, budowla ta trafiła do ówczesnego powiatu ostródzkiego, a więc miejsca początkowego Kanału Oberlandzkiego, pobliskiego źródłu Drwęcy!

Przegląd wschodnio-pruskich dróg wodnych.

Nazwa drogi wodnej	Długość w km	Szlawność dla statków t	Głębokość wody w m przy średnim stanie	Uwagi
I. Obszar Niemna:				
a) Niemen (od granicy do Kalwen)	64	400	1·90	3·50	
b) Rus	35	400—600	1·50—1·80	2·40—2·80	
c) Atmath	12·5	400	2·10	2·70	
d) Giliga (od Kalwen do Kanału Seckenburskiego)	37	400—600	1·55	2·25—2·75	W tem 1 z Neus. Seckeh. Kanał.
e) Giliga (od Marienbruch do ujścia)	6	200	0·70—1·30	1·20—1·80	
f) Skirwieth (z wyjątkiem niezeglownego ujścia)	9	400	2·00—2·50	2·50—3·00	
g) rz. Minge od ramienia Atmath do kanału Wilhelma	18·5	400	1·85	2·30	
h) Kanał Wilhelma	25·3	400	1·85	2·30	
i) Duży Kanał Frydrychowski (Der Grosse Friedrichgraben)	19	400—600	1·50	2·10	
j) Kanał Seckenburski	4·8	400—600	1·50	2·20	
k) rz. Nemonien (po Pericken)	13	175	—	—	
l) Mały Kanał Frydrychowski (Der Kleine Friedrichgraben)	6	[illegible] 170	—	—	Całkowicie odcięty od związku z Giliga szosowicą linią.

Tabela 3.1.
Zdolności żeglugowe obszaru Niemna – wg Stanisława Srokowskiego[9]



Rys. 3.61. Olsztynecki spichlerz z Lankupiai. Pod drzewem żołnierze Wehrmachtu, w czasie inscenizacji kampanii wrześniowej '39 w 2013 r. – fot. Ryszard Kowalski

[9] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 4.

3.4. Królewiecki Kanał Morski (niem. *Königsberger Seekanal*, ros. *Kaliningradskij morskoj sudochodnyj kanał*)

Z geograficznego punktu widzenia Kanał Królewiecki jest kanałem morskim, idącym pogłębionym torem wzdłuż północnego brzegu Zalewu Wiślanego (Kaliningradzkiego). Jednak z punktu widzenia pełnionej funkcji i celu budowy (możliwość bezpiecznej żeglugi pomiędzy otwartym morzem, Cieśniną Pilawską i portem w Królewcu) oraz z uwagi na fakt, że jest on *de facto* zalewowym przedłużeniem toru wodnego rzeki Pregoły – może być traktowany jako integralny element wschodniopruskich dróg wodnych śródlądowych. Tak więc kanał ten, choć z torem wodnym prowadzącym w większości po wodach słonych, od otwartego morza oddzielony jest „podwójnym kordonem": wzniesieniami Mierzei Wiślanej oraz pasem sztucznego lądu od strony Zalewu.



Rys. 3.62. Mierzeja Wiślana i Kanał Królewiecki na mapie WIG (Gdynia-Gdańsk) z 1934 r.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (początek Cieśniny Pilawskiej od strony Zalewu) to: 54° 38' 05" szerokości północnej **N** i 19° 53' 23" długości wschodniej **E**, natomiast pierwszego punktu „końcowego" kanału (ujście Pregoły do Zalewu) to: 54° 41' 23" **N** i 20° 22' 19" **E**, a ostatecznego punktu krańcowego (nabrzeża portowe poniżej katedry w Królewcu) to: 54° 42' 23" **N** i 20° 29' 55" **E**.

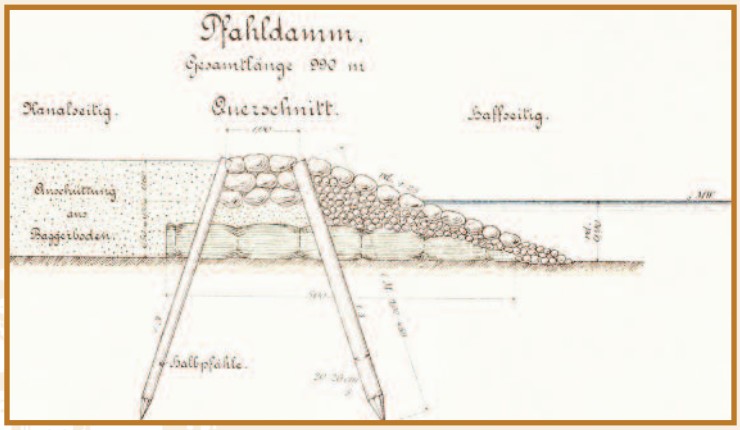
Tak oto o Królewieckim Kanale Morskim w *Drogach żeglownych w Prusiech Wschodnich*[1] pisał Stanisław Srokowski: „Port w Królewcu leży w odległości 4, względnie 6 km od ujścia Pregoły do Zalewu, którego płytkie wody, szczególnie zaś poza jedynym nieco głębszym rowem dojazdowym (*Alte Konigsberger Fahrrinne*), nie pozwalają na krążenie większych statków. Z tej przyczyny w roku 1889 zaczęto budować kanał łączący na przestrzeni 33 km ujście rzeki z Piławą (obecnie *Bałtijsk* i *Cieśnina Pilawska* w obwodzie kaliningadzkim – przyp. C. W.) i Piławską Gardzielą (Pillauer Seetief) prowadzącą już na otwarte wody Bałtyku. Ważny ten szlak, ukończony w r. 1901, mimo głębokości 6,5 m i szerokości 80 m nie zadowalał przecież w ostatnich dwóch dziesiątkach lat kupiectwo królewieckie, a zapewne i niemieckie sfery wojskowe, tak, iż w związku z budową nowego portu przystąpiono do niemniej wielkiego dzieła, jakiem było pogłębienie i rozszerzenie owej arterji wodnej. Dziś (1929 rok – przyp. C. W.) dotyczące roboty można uważać niemal za ukończone.



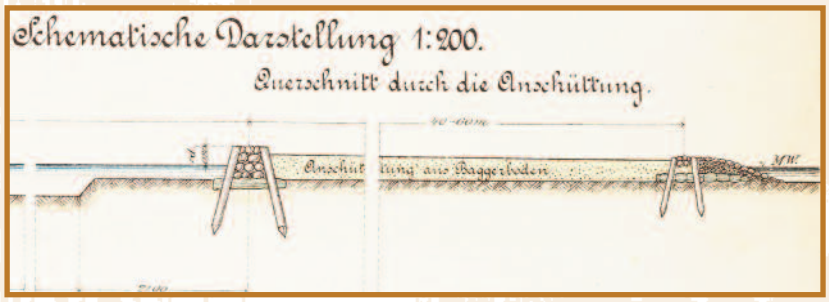
Rys. 3.63. Widok na tor wodny kanału, wał ziemny i wody Zalewu Wiślanego (fot. Jewgienij Anspok)

[1] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 10-11.

Królewiecki kanał morski (***Konigsberger See-Kanal***) po rozbudowie posiada 8 m głębokości, a przy dnie 47,5 m szerokości, gdy poprzednio ten ostatni wymiar nie przekraczał 30 m i tylko na krzywiznach dochodził do 40. Równocześnie z kanałem pogłębiono w szerokości 150 do 350 m i Gardziel Piławską (Pillauer Seetief) do 9, a względnie do 10 m. Rzecz prosta, że głębokość kanału dano także i Pregole między portem a ujściem.



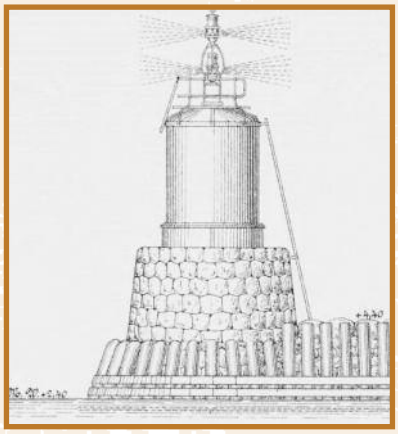
Rys. 3.64. Schemat konstrukcji falochronu na wale kanałowym, autorstwa Hafenbauinspektora Straussa, sierpień 1910 r. (*Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin*)



Rys. 3.65. Przekrój poprzeczny wału kanałowego, autorstwa Hafenbauinspektora Straussa, sierpień 1910 r. (*Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin*)

Kanał, którego farwater oznaczony jest zapomocą boji, biegnie tuż obok południowego brzegu Sambji. Wyjątek stanowi jednak przestrzeń 3.900 m na południu zatoki Fischhauseńskiej (Fischhausener Wiek; ros. *Primorskaja Buchta* – przyp. C. W.). Tu arterja wodna niechroniona wałami i groblami kamiennemi, które zresztą wszędzie się wznoszą od strony Zalewu, przechodzi jako otwarta rynna, atoli silnie rozszerzona w celu uchronienia jej od szybkiego zamulenia. Wszelkich bagrowań i wykopów, połączonych z rozszerzeniem kanału, aby nie przenosić istniejących już grobli, dokonano na całej długości od strony lądu, przyczem wydobyte z kanału masy ziemi pozwoliły na stworzenie 470 ha nowych gruntów uprawnych lub zalesionych, wydartych wodom hafu.

W porze nocnej cała arterja wodna posiada stosowne oświetlenie, tak, iż żegluga odbywać się może bez przerwy. Również, dzięki łamaczom lodów, nie doznaje ona przeszkód i w ciągu zimy. Kanał Królewiecki koncentruje w sobie nietylko ruch statków idących do Piławy i dalej w kierunku Bałtyku, ale także i tych, które płyną do Gdańska lub Elbląga, choć przeważnie drobnych rozmiarami. W tym razie podszedłszy pod samą Piławę skręcają one przy piławskim porcie naftowym (Petroleumhafen) w kierunku południowowschodnim i dostają się w tak zwaną Piławską Rynnę (Pillauer Rinne), a następnie na głębszą część hafu wiodącą już bezpiecznie na południowy zachód. Rynny Królewieckiej (*Alte Konigsberger Fahrrinne*), niegdyś jedynej drogi wiodącej do portu nad Pregołą, używają dziś tylko łodzie rybackie.”.





Rys. 3.66-67. Rysunek latarni na główce nasypu przy porcie w Pilawie (*Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin*) oraz widok latarni na główce nasypu przy ujściu Pregoły

Kanał Królewiecki został oficjalnie otwarty 15 listopada 1901 roku. Prowadzi wzdłuż północnego krańca Zalewu Wiślanego i jest oddzielony od wybrzeża przerywanym, sztucznie usypanym pasem wysp i „mierzei”. Całkowita długość kanału wynosi 23 mile morskie, a więc blisko 44 km. Głębokość samego toru wodnego wynosi 9 –10 m, natomiast jego szerokość od 50 do 80 m.





Rys. 3.68-69. Żeglowanie w dół Pregoły oraz ujście Pregoły do Zalewu Wiślanego (Kaliningradzkiego)

Z punktu widzenia żeglugi śródlądowej *Königsberger Seekanal* rozpoczyna się w królewieckim (kaliningradzkim) porcie i biegnie odcinkiem długości około 9 km rzeki Pregoły, do jej ujścia w Zalewie Wiślanym (ros. *Kaliningradskij Zaliw*), a następnie wzdłuż brzegów Zalewu, by po około 34 km znaleźć swój koniec przy molo portu w Bałtijsku (pol. *Pilawa*, niem. *Pillau*), a w praktyce w Cieśninie Pilawskiej, a więc żeglugowym wyjściu na otwarte Morze Bałtyckie.

W końcu XIX wieku problemem dla wciąż rozwijającego się portu w Królewcu stała się mała przepustowość ujścia Pregoły oraz wciąż zasypywany piaskiem tor wodny przez fale i prądy Zalewu. Aby temu zaradzić, zapadła decyzja o budowie pasa sztucznych wysp i „mierzei", chroniących pogłębiony tor wodny (początkowo od 6 m do 7 m) od strony Zalewu. Budowa kanału polegała na sypaniu wzdłuż brzegów Zalewu wałów ziemnych (głównie urobku z pogłębianego toru wodnego), których oba brzegi wzmacniano kamieniami, a na koniec obsadzono wierzbami i olchami. Konstrukcja nie jest ciągła, posiada osiem przejść pomiędzy lądowymi fragmentami, tak aby statki mogły w przypadku konieczności wypłynąć na wody lub spłynąć z wód Zalewu.

Podstawowe prace inżynieryjne trwały 11 lat, od 1890 do 1901 roku, jednak dalsze roboty budowlane (naprawy i rozbudowa) trwały aż do 1912 roku. Ostateczne koszty pierwszego okresu budowy, które według projektu miały wynieść 7,3 miliona marek w złocie, zamknęły się w kwocie 12,3 miliona marek w złocie (przekroczenie pierwotnego budżetu o blisko 70% – a przecież dalej wciąż rosły!). Jednak taka była potrzeba i wydatki były tego warte. Dzięki temu Królewiec zyskał ponownie, jeszcze szersze (no i głębsze) okno na świat... Obecnie kanał jest praktycznie otwarty dla żeglugi przez cały rok, w przypadku sroższych zim tor wodny udrożniają lodołamacze. Na odcinku „zalewowym" kanał jest dostępny dla statków o długości do 200 m i zanurzeniu do 9 m (w tym dla tankowców).





Rys. 3.70-71. Żegluga Królewieckim Kanałem Morskim zimą (fot. Wiktor Morozow) oraz zimowy postój „Kruzenszterna" i „Sedova" – największych żaglowców świata – w nadkanałowym porcie Swietłyj (niem. *Zimmerbude*)

W latach 20. XX wieku kanał pogłębiono do 8-9 m. Ponadto większe prace związane z poszerzeniem i pogłębieniem toru wodnego miały miejsce w ostatniej dekadzie XX wieku, kiedy kanał przystosowywano do żeglugi tankowców, co ma olbrzymie znaczenie dla takiej półzamkniętej enklawy terytorialnej, jaką jest rosyjski obwód kaliningradzki – pomijając sam fakt istnienia portu wojennego i bazy marynarki wojennej w Bałtijsku.



Rys. 3.72-73. Port wojenny i doki remontowe w Bałtijsku, widok z kanału



Ponieważ brakuje opisu kanału w *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich* (większość tomów *Słownika* powstała przed uruchomieniem tej drogi wodnej), przytaczam własny opis fragmentu rejsu jachtem z Ostródy do Kaliningradu (w sierpniu 2009 roku, przez Elbląg, Kanał Jagielloński, Górki Zachodnie i Bałtijsk – od strony Zatoki Gdańskiej): „Summa summarum odprawa celno-paszportowa w Bałtijsku trwała około 2 godzin. Zrobiła się północ (według rosyjskiego czasu była już godzina 1 w nocy). Rosyjski żołnierz i celnik pożegnali nas, lecz jednocześnie nakazali natychmiast płynąć dalej. Bałtijsk to w pierwszej kolejności port wojenny, nie wolno więc w nim cumować dłużej, niż to jest niezbędne.



Rys. 3.74. Płynąc Kanałem Królewieckim (fot. Königsberg-Seekanal Sailing Club)

Czekała więc nas jeszcze dalsza, blisko 40-kilometrowa, nocna podróż „na silniku" do Kaliningradu, kanałem tworzonym przez ciągnące się wzdłuż północnego brzegu *Kaliningradskiego Zalivu* wyspy i mierzeje. W tym celu zaś wkroczył na nasz pokład tutejszy mieszkaniec i pilot portowy, który od czasu do czasu miał meldować naszą pozycję przez krótkofalówkę. Okazało się, że ruch barek i statków na tym kanale odbywa się całodobowo. Tak przepięknie oświetlonego toru wodnego do tej pory nie widzieliśmy: zieleń, czerwień i biel świateł nawigacyjnych (na długim, prostym odcinku) wręcz urzekała...

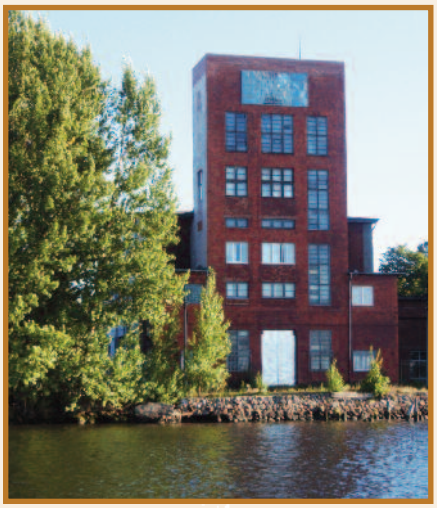


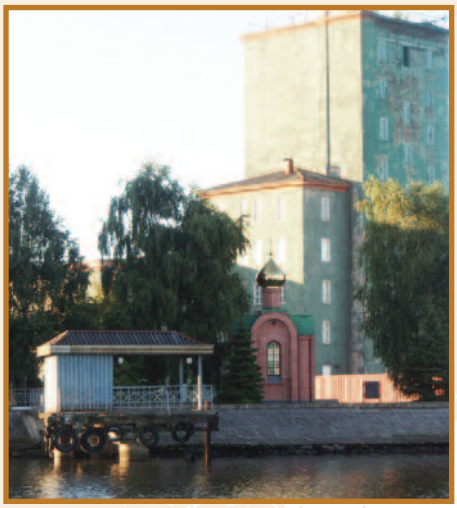
Rys. 3.75. Współczesne okolice początków Kanału Królewieckiego, opodal katedry

Podróż można było nawet uznać za urozmaiconą. Zarówno na brzegach tegoż kanału, jak i w samym kaliningradzkim porcie, płynąc mija się poniszczone i zrujnowane budynki i budowle (poradzieckie lub nawet jeszcze poniemieckie), na przemian z nową zabudową i infrastrukturą (jakieś „zawody" amerykańskiej „soi", jakiś Łuk-Oil, jakieś przystanie moskiewskich nuworyszy, bądź nawet – zdaniem pilota – moskiewskiej mafii) lub funkcjonujące jeszcze, pewnie poradzieckie „wojennyje zawody". Nasz pilot zdradził nam

też intrygującą ciekawostkę, a mianowicie, że dopiero od 2 lat mieszkańcy Bałtijska mogą wyjść z miasta na plażę, bo wcześniej była to strefa ściśle zamknięta. (...)

Przed portem w Kaliningradzie dopadła nas niezwykle gęsta mgła, prawdziwie rosyjski „tuman". Pilot wprowadził nas niezamierzenie na mieliznę, wpadliśmy chwilowo na brzeg, ale szczęśliwie nic się nie stało. Po godzinie 5 rano (po 20 godzinach od wypłynięcia z Górek Zachodnich) stanęliśmy ostatecznie przy fragmencie portowego nabrzeża przystani w Kaliningradzie, o wdzięcznej nazwie „Fiszbot", przy ulicy Nabierieżnej".





Rys. 3.76-77. „Stare" (na szczycie prześwitujący Lenin) i „nowe" (prawosławna kapliczka) na brzegu Pregoły, odcinek kanałowy

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Tak jak *Kanał Seckenburski* bezpośrednio, tak *Królewiecki Kanał Morski* jest w symboliczny sposób powiązany z osobą twórcy Kanału Oberlandzkiego (Elbląskiego), **Georga Jacoba Steenke**. Jeden z punktów krańcowych tej drogi wodnej znajduje się w Królewcu (Kaliningradzie), gdzie pilotem portowym był dziadek Georga – Gottfried Steenke oraz gdzie on sam urodził się w 1801 roku oraz uczył w renomowanym gimnazjum *Collegium Fridericianum*. Drugim punktem krańcowym kanału jest Pilawa (Bałtijsk), tu pilotem portowym był ojciec Georga – Johann Friedrich Steenke, on sam zaś tutaj spędził pod okiem ojca dzieciństwo i młodość.



Ojciec Georga, pilot portowy J. F. Steenke utonął w 1818 roku w czasie sztormu, próbując ratować z mielizny angielskich marynarzy z brygantyny „Indastrie", co dowodzi niebezpieczeństwa ówczesnej żeglugi na tamtejszych wodach, a czemu w jakimś stopniu miała zaradzić właśnie budowa *Königsberger Seekanal*...

Rys. 3.78. „Zalew Wiślany" (*Das Frische Haff*), XIX-wieczny obraz P. Ahrensa



Rys. 3.79. Pilawa i Królewiecki Kanał Morski na mapie z 1922 r.

3.5. Masurischer Kanal (pol. *Kanał Mazurski*, ros. *Kanał Mazurskij*)

Bez względu na kraj i język, kanał nazywa się *Mazurski*, choć bliższe prawdy byłyby nazwy: *Tajemniczy*, *Zaginiony*, *Niemalże Zapomniany*, *Prowadzący Donikąd*...

Z punktu widzenia kart historii, Kanał Mazurski może być uważany za „ofiarę wojenną" obu wojen światowych! Istnieje, choć jego budowa nigdy nie została ukończona i nie przepłynęła go na całej długości żadna jednostka pływająca. Na dodatek obecnie przecina go w połowie szlaku granica dwóch krajów– Polski i Rosji (obwód kaliningradzki) – a w efekcie Unii Europejskiej.



Rys. 3.80. Polski odcinek kanałowy, opodal granicy państwowej

Jak pisał Stanisław Srokowski, autor *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[1]: „Dopóki nie będzie kanału Mazurskiego, tak długo tzw. **drogi wodne Mazurskie** nie posiędą należnego im znaczenia, lecz będą tworzyły oderwaną od całości i najmniej ważną lokalną arterję komunikacyjną południowo-wschodniej części kraju, tem bardziej, że rzeka Węgorapa, wypływająca z jez. Mamry i łącząca w sposób naturalny basen jeziorny z dorzeczem Pregoły, jako droga wodna jest bez znaczenia.".



Rys. 3.81. Śluza *Ozierki* (niem. *Georgenfelde*) na Kanale Mazurskim, po rosyjskiej stronie obecnej granicy

Obszar, przez który przebiega trasa kanału, przynależy do zlewni Pregoły. Jednak ponieważ nazwa tej drogi wodnej wiąże się bezpośrednio z Mazurami, a kanał brał swój początek i miał łączyć (poprzez Łynę i Pregołę) Królewiec z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi – został on opisany w rozdziale: ***Kanały mazurskie***.

[1] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 14.

4.1. Kanał Weinsdorfski (pol. *Kanał Dobrzycki*, niem. *Weinsdorfer Kanal*)

Ten wielce urokliwy szlak żeglowny stanowi od połowy XIX wieku integralną część systemu wodnego *Kanału Elbląskiego*, którego historyczna nazwa (do czasów drugiej wojny światowej) brzmiała *Kanał Oberlandzki*. Kanał Dobrzycki należy więc do grupy kanałów oberlandzkich, zarówno z racji położenia geograficznego, jak również z powodów historycznych.

Weinsdorfer Kanal przekopano z inicjatywy kupców i rajców miasta Zalewo, będącego od 1525 roku administracyjną stolicą krainy o nazwie *Oberland*. Ta śródlądowa droga wodna łączyła więc Zalewo z innymi częściami państwa zakonnego, a następnie stolicę *Oberlandu* z południową częścią prowincji oraz Prusami Królewskimi.



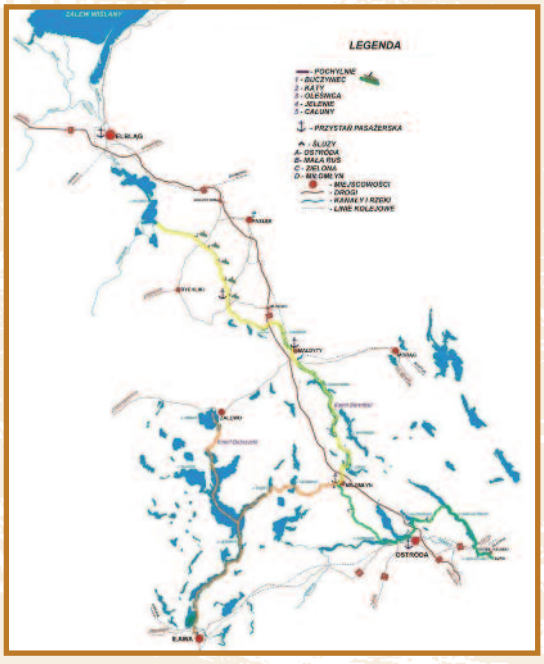
Stanisław Srokowski, autor *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*, opisywał tę drogę wodną jako Kanał Weinsdorfski. Współcześnie jest ona nazywana Kanałem Dobrzyckim i łączy nadal jezioro Jeziorak z jeziorem Ewingi. Jego teraźniejsza długość wynosi 2,6 km i jest on najstarszym czynnym kanałem żeglownym w Polsce! Wybudowano go bowiem za czasów i przyzwoleniem władz zakonnych w latach 1331-1334, a więc jeszcze w średniowieczu – z tego też powodu został opisany w rozdziale: ***Kanały krzyżackie i nadwiślańskie***.

Rys. 4.1. Dobrzyki (niem. *Weinsdorf*) – most na Kanale Dobrzyckim

4.2. Kanał Elbląski (hist. *Kanał Oberlandzki*, niem. *Oberländischer Kanal*)

Jest to najsłynniejszy kanał wschodniopruski[1], reklamowany turystycznie jeszcze przed drugą wojną światową, jako jeden z cudów ówczesnych Prus Wschodnich. Połączył jeziora krainy zwanej Oberlandem z Żuławami i Bałtykiem, a jego cechą wyróżniającą go spośród wielu innych kanałów i sztucznych dróg wodnych są słynne pochylnie, dzięki którym „statki pływają po trawie".

Współrzędne geograficzne punktu początkowego Kanału Elbląskiego (rozwidlenie wodne przy górnym stanowisku śluzy Miłomłyn) to: 53° 45' 49" szerokości północnej **N** i 19° 49' 15" długości wschodniej **E**, a współrzędne punktu końcowego (dawne, XIX-wieczne ujście do jeziora Druzno) to: 54° 03' 41" **N** i 19° 29' 18" **E**.



Już pobieżne spojrzenie na mapę pozwala zauważyć korzystne ukształtowanie i położenie polodowcowych, rynnowych jezior Mazur Zachodnich, stanowiących potencjalną drogę wodną na linii północ – południe. Obecny Kanał Elbląski to element systemu wodnego, łączącego nie tylko zachodniomazurskie jeziora z Zalewem Wiślanym, ale także z Wisłą i Zatoką Gdańską. Elementy tego systemu tworzone były jeszcze w średniowieczu (patrz: podrozdział **Kanał Dobrzycki**).

W Prusach Wschodnich przełomu XVIII i XIX wieku tradycyjną gałęzią produkcji, obok hodowli i rolnictwa, był przemysł drzewny i gospodarka leśna. Miejscowe ziemiaństwo oraz sfery kupieckie widziały w budowie drogi wodnej łączącej Elbląg i Morze Bałtyckie z **regionem Oberlandu** (po części

Rys. 4.2. Szlak wodny Kanału Oberlandzkiego (Elbląsko-Iławsko-Ostródzkiego):
Kanał Elbląski (kolor żółty, odcinek Miłomłyn – j. Druzno);
Kanał Iławski (kolor pomarańczowy, odcinek Miłomłyn – Zalewo – Iława);
Kanał Ostródzki (kolor zielony, odcinek Miłomłyn – Ostróda – Buńki)

[1] W niniejszym opracowaniu Kanał Elbląski stanowi część przedwojennego Kanału Oberlandzkiego.

dzisiejsze Mazury Zachodnie) szansę na rozwój gospodarczy i cywilizacyjny całej Prowincji, a przy tym na konkretne zyski. Stąd wieloletnie (zwłaszcza ze strony sfer kupieckich i gospodarczych Elbląga, choć również Iławy i Ostródy) próby nacisków na sfery rządowe, swoisty lobbing na rzecz rozpoczęcia budowy kanału. Na przeszkodzie stawały zawsze „ledwie" dwie rzeczy: różnica ponad 104 m poziomu wody pomiędzy morzem i jeziorami Oberlandu oraz … brak środków finansowych.

W 1825 roku elbląscy deputowani do Landtagu Prowincji Pruskiej wystosowali petycję w sprawie potrzeby budowy drogi wodnej łączącej jezioro Jeziorak z jeziorem Druzno. Pierwotnie bowiem rozważano inną trasę kanału, mającego wychodzić od jezior Jeziorak i Ewingi na zachodzie, w kierunku na Dzierzgoń (patrz: podrozdział **Kanał Dobrzycki**). Ideę budowy kanału od końca lat 20. popierał prezydent Prowincji Pruskiej **Heinrich Theodor von Schön**. W tę swoistą batalię o utworzenie nowej drogi wodnej, być może już od 1832 roku, a zapewne od jesieni 1834 roku (po wybudowaniu Kanału Seckenburskiego) włączył się elbląski Deich-Bau-Inspektor (Inspektor ds. Grobli i Wałów) **Georg Jacob Steenke**.





Rys. 4.3-4. Elbląg – widok na port i stocznię Michaela Mitzlaffa w 1835 r. oraz stary ratusz w 1837 r.

Wiadomo, że w 1834 roku administracja Prowincji zaakceptowała projekt połączenia grupy jezior Oberlandu z Elblągiem, zlecając opracowanie bardziej szczegółowego planu inspektorowi Steenke. Do 1837 roku opracował on dwa plany połączeń wodnych. Tzw. *Pierwsza linia kanałowa* miała prowadzić trasą: jezioro Druzno (z południowo-wschodniej zatoki) – rzeka Klepa (ze śluzami) – osada Klepa – osada Rodland – młyn na rzece Klepa – rybaczówka Drulity – jezioro Piniewo – osada Karczemka – jezioro Sambród – Staw Młyński w Czulpie – osada Czulpa – jezioro Ruda Woda – jezioro Rakówka – jezioro Sopelka – jezioro Ilińsk – Staw Młyński (Liwski Staw) w Miłomłynie. Stąd kanał miał iść albo uregulowaną rzeką Liwą, albo uregulowanymi strugami opodal Bagieńska i Faltyjanek, do Jeziora Drwęckiego (od strony dwóch przeciwstawnych ramion tego zbiornika wodnego) i ostatecznie do Ostródy.

Pierwotnie plan zakładał konieczność budowy 24, a następnie 26 śluz. Tzw. *Druga linia kanałowa* miała prowadzić bezpośrednio od Zalewa i jeziora Ewingi w kierunku Elbląga (patrz: podrozdział **Kanał Dobrzycki**). Ten jednak projekt skutecznie oprotestowali ziemianie z południowych okolic jeziora Druzno, bojąc się zmiany stosunków wodnych, czyli ubytku wody lub wręcz przeciwnie, zalewania wodami kanału ich łąk i pól uprawnych.

Do rozstrzygnięcia pozostawała jeszcze sprawa ilości koniecznych do wybudowania śluz, a na kolejnym etapie planowania, zadecydowanie czy będą zastosowane w ogóle śluzy, czy też kanałowe pochylnie. W 1837 roku odbyła się w Berlinie narada techniczna oraz audiencja Bau-Inspektora Steenke i rzeczników budowy kanału u króla pruskiego **Fryderyka Wilhelma III** (1770-1840). Wtedy to miała zapaść decyzja o rozpoczęciu prac budowlanych, a więc o finansowaniu inwestycji z kasy państwowej. Koszty były zaś znaczne i musiały stanowić poważne obciążenie pruskiego budżetu[2].



Rys. 4.5-6.
Talar Fryderyka Wilhelma III z 1830 r.

Pierwszy etap budowy wymagał nakładów rzędu 1.350.000 ówczesnych talarów, w tym 238.000 (po 1853 roku) na maszynerię, wagony i torowiska[3].

[2] Według wyliczeń z 1926 roku, koszt budowy Kanału Oberlandzkiego stanowił równowartość 2,4 ton złota. Przykładowo koszt budowy Wieży Eiffela wyniósł odpowiednio 2,2 tony złota, a cena kupna przez USA od Rosji Alaski wyniosła 10,8 ton złota. Kwestia kosztów budowy kanału została opisana w książce pt. *150 lat Kanału Ostróda-Elbląg* (R. Kowalski, C. Wawrzyński; Edytor „Wers", Olsztyn 2010).
[3] B. Ohlert: *Der oberländischer Kanal* [w:] *Altpreussische Monatsschrift zur Spiegelung des provinziellen Lebens in Literatur, Kunst, Wissenschaft und Industrie*. Königsberg 1864, s. 303.

Największym ówczesnym wyzwaniem technicznym było pokonanie ponad 100-metrowej różnicy poziomu wód pomiędzy terenem na południe od jeziora Druzno a miejscem przed jeziorem Piniewo (w okolicach dzisiejszej pochylni Buczyniec), zaś wszystko to na odcinku o długości niespełna 10 kilometrów. Dnia 7 listopada 1841 roku Landtag Prowincji Pruskiej ostatecznie zatwierdził i zlecił prace przygotowawcze w celu rozpoczęcia budowy kanału.

Pierwotnie G. J. Steenke zaprojektował rozwiązanie problemu różnicy poziomu wód za pomocą wznoszenia zestawów drewnianych śluz komorowych. Wiele jednak wskazuje na to, że od samego początku inżynier Steenke był zwolennikiem budowy kanałowych pochylni (równi pochyłych)[4], zamiast olbrzymiej ilości śluz, których funkcjonowanie z natury rzeczy byłoby czasochłonne oraz wymagało znacznych zasobów wodnych. Miał on nawet prezentować w Berlinie wykonany przez siebie model takiego urządzenia przed członkami *Königliche Ober-Bau-Deputation* (Królewskiej Najwyższej Komisji Doradczej), gdzie trwał inżynierski spór „nowatorów" z „klasykami". Początkowo większość członków komisji opowiadała się za budową śluz, co w swoim pierwotnym projekcie musiał uwzględnić G. J. Steenke. Rozważano alternatywę podnoszenia i opuszczania statków przy blisko 105-metrowej różnicy poziomów wód, albo za pomocą 45 śluz, zbudowanych z drewna (różnica wysokości 2,0-2,5 m), albo za pomocą 30 masywnych śluz, zbudowanych z kamienia (różnica wysokości. 3,0-3,8 m). Ostatecznie inżynier Steenke, dążąc do ograniczania kosztów budowy i późniejszego funkcjonowania kanału, zaprojektował budowę 32 drewnianych śluz komorowych, z jednoczesnym obniżeniem poziomu lustra wody grupy oberlandzkich jezior do „wspólnego mianownika", leżącego na wysokości ca. 99,5-100 m n.p.m.

Po wielu latach zabiegów, planowań i przygotowań, budowa tej drogi wodnej oficjalnie ruszyła w dniu **28 października 1844 roku**, za panowania króla pruskiego **Fryderyka Wilhelma IV**. Wbicie „pierwszej łopaty" miało miejsce w Miłomłynie. Miejscowość ta stała się wkrótce punktem centralnym całego systemu kanałowego, miejscem skrzyżowania (rozejścia się) dróg wodnych w kierunku Ostródy, Iławy i Elbląga, punktem od którego mierzy się kilometraż poszczególnych odcinków kanałowych (sama śluza Miłomłyn to – km 0,0).

Ostatnie przygotowania oraz ten jakże ważny dzień rozpoczęcia prac zostały upamiętnione w *Kronice Miasta Miłomłyna 1800–1922*[5]: „W związku z budową kanału, od 1 października br. rozpoczął się tu ożywiony ruch. Inspektor budowlany i trzech pomocników wytyczali linie; kołodziejom, stolarzom i kowalom z Miłomłyna i okolic zlecono wykonanie taczek (krewny w linii bocznej wielkiego twórcy Herdera wykonał pierwsze koło do taczki), a komisja oszacowała zużytkowane pod budowę kanału grunty.

15 października br., w dniu urodzin naszego Najmiłościwszego Króla, zamierzano rozpocząć budowę, ale nie zakończono jeszcze prac przygotowawczych i dopiero 28 października można było wykonać pierwszy sztych łopatą[6]. Ponieważ przedsięwzięcie to niesie ze sobą nieprzeliczone dobroczynne skutki dla całej okolicy, a też dla naszego Miasta, 28 października stał się dla Miłomłyna świętem, które tak oto przebiegało: Już wczesnym rankiem widziało się 60 robotników (w następnych latach miano ich zatrudnić do dwóch tysięcy) śpieszących radośnie z taczkami i łopatami, w kierunku miejsca, gdzie powinna rozpocząć się praca. Do dziesiątej rano stawiło się wiele osób zamiejscowych i wyruszył pochód w takim oto porządku:

Kierownik budowy, inspektor budownictwa wodnego Steenke, prowadzony przez landrata Kuehnasta z Ostródy i tutejszego superintendenta księdza Brachvogela, następnie kilku posiadaczy ziemskich i urzędników, oficerowie stacjonujący garnizonem w Ostródzie, dostojnicy z Miłomłyna i Ostródy, za nimi magistrat i tutejsi rajcowie, miejscowe bractwo kurkowe, młodzież szkolna z nauczycielami oraz rzesza pozostałych widzów na wozach lub pieszo.



Rys. 4.7. Miłomłyn – miejsce wbicia „pierwszej łopaty", widok z okresu rewitalizacji kanału – początek grudnia 2013 r.

Przybywszy na miejsce, tuż przy ogrodach miejskich, można było zobaczyć punkt oznaczony flagami, gdzie kanał miał się rozwidlać na dwie odnogi, jedną bie-

[4] Wówczas pochylnie kanałowe z powodzeniem funkcjonowały m.in. już od blisko pół wieku w Anglii, a w 1831 roku oddano do użytku amerykański *Morris Canal* w stanie New Jersey, z ostateczną liczbą 23 tego typu urządzeń.

[5] *Chronik der Stadt Liebemühl 1800-1922*. Kreisgemeinschaft Osterode Ostpreussen e. V., Osterode am Harz 1979, s. 34-35.

[6] W państwie pruskim wiele wydarzeń starano się łączyć z urodzinami aktualnie panującego władcy. Przykładowo rok później, 15 października 1845 roku, Steenke zwodował pierwszy statek kanałowy „*Vorwärst*", a 15 października 1853 r. otwarto w Miłomłynie nowy ratusz. W przypadku budowy kanału nie zdążono dostatecznie się przygotować, m.in. miało zabraknąć narzędzi, w tym taczek. Jednak jak pisał Steenke: „Jest godnym uwagi, że potomek sławnego Herdera, którego 100-lecie urodzin obchodzi się w całej Europie (ur. 25 sierpnia 1744 r. w Morągu, odległym niespełna 20 km od Miłomłyna – przyp. C. W.), tutejszy kołodziej Herder jest dostarczycielem kół do taczek kanałowych, co już może czynić budowę sławną.".

gnącą w kierunku Ostródy, drugą w kierunku Iławy. Wszyscy zgromadzili się zatem wokół miejsca, gdzie miał być początek kanału. Tutaj najpierw superintendent Brachvogel wygłosił mowę w kontekście kościelnym i religijnym, stosowną do wydarzenia, prosząc wszechmocnego Boga o pomoc i wsparcie przy rozpoczęciu i wykonaniu tego dzieła. Następnie landrat, Pan Kuehnast, przedstawił przebieg spraw związanych z budową od pierwszego pomysłu do stanu dzisiejszego; podziękował publicznie inspektorowi budownictwa wodnego, Panu Steenke, za niezmordowany zapał, z jakim ten zajmował się owym problemem, służąc zarówno państwu, jak i swoim bliźnim; nie zapomniał też wspomnieć zwłaszcza o przychylności i łaskawości naszego wielce czcigodnego Majestatu Królewskiego, który przyznając środki na urzeczywistnienie tego niezmiernie kosztownego przedsięwzięcia, dał kolejny dowód, jak leży Mu na sercu szczęście poddanych; a potem poprosił kierownika budowy Steenke, by rozpoczął pracę.

Pan Steenke, po wygłoszeniu jedynie kilku stosownych słów, wyrażających również wdzięczność łaskawości Majestatu Królewskiego, dzięki której zlecono mu wykonanie tej budowy, wziął przygotowaną łopatę i wykonał nią 3 sztychy; po nim uczynili to samo Pan landrat Kuehnast i miejscowy burmistrz Pan Sakolowski, oraz kilku innych obecnych. Skarbnik miejski, Pan Liedtke, przewiózł taczką jakieś 2 kroki dalej tę pierwszą wykopaną ziemię. W tym miejscu ma pozostać ona na zawsze.

Teraz ponownie wystąpił Pan landrat Kuehnast i na cześć Jego Królewskiej Mości wykrzyknął trzykrotnie entuzjastyczne „Hoch", czemu radośnie zawtórowali wszyscy uczestnicy. Salwa bractwa kurkowego i huk dział uwznioślily świętowanie tej chwili. Po odśpiewaniu jeszcze trzeciej zwrotki pieśni „Dziękujmy Bogu wraz", a po niej pruskiej pieśni narodowej „Chwała ci w wieńcu zwycięstwa", ruszyli wszyscy z powrotem we wcześniejszym porządku, ale robotnicy kontynuowali rozpoczętą pracę. Obiad, który urządził w swoim domu kupiec, Pan Draeger, połączył gości w radosnym i wesołym nastroju aż do późnego wieczora, a skromna zabawa taneczna zakończyła tę uroczystość i ten dzień.

Łopata, którą wykonano pierwszy sztych, ma być zaopatrzona w odpowiedni napis i przechowywana w tutejszym archiwum.".





Rys. 4.8.-9 Miłomłyn – barki oberlandzkie na kanale oraz nieistniejący współcześnie ratusz, gdzie od 1853 r. miała być przechowywana „pierwszosztychowa" łopata, lata 20. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de)*

Inżynier Steenke dążył do optymalnego wykorzystania naturalnego ukształtowania terenu, scalania istniejących jezior i cieków wodnych, bez konieczności budowy dodatkowych śluz, jazów, tam i zbiorników. Łączono więc jeziora w jeden system przekopami i nasypami, zmieniając tym samym ich pierwotne poziomy.

Idąc od Miłomłyna w kierunku północnym: jezioro Ilińsk (położone opodal Miłomłyna) zostało obniżone o 1,5 m, jezioro Ruda Woda obniżono o 1,7 m, a poziom lustra wody jeziora Sambród i Piniewo spadł aż o 5,0 m! Wszystko to zaś w celu stworzenia wspólnego systemu naczyń połączonych, o poziomie wód zbliżonym do wysokości lustra wody największego zbiornika regionu – jeziora Jeziorak[7].



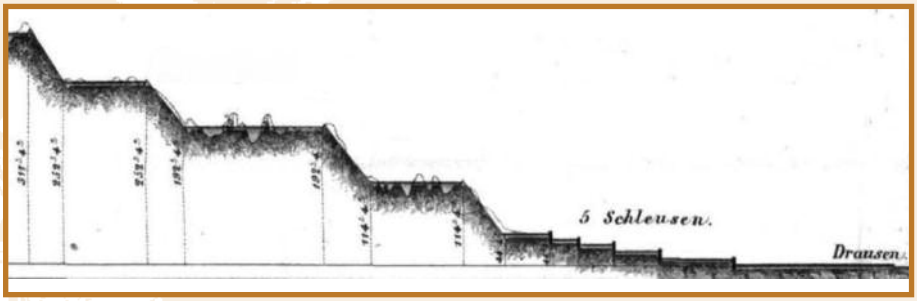


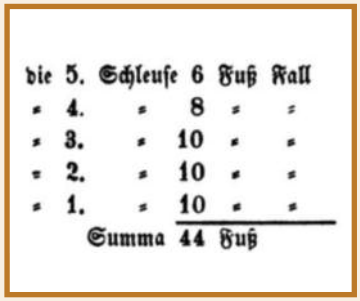
Rys. 4.10-11. Brzegi jeziora Piniewo około 1845 r. (kolor czerwony) na mapie z 1911 r. oraz współczesne pozostałości jeziora Piniewo

[7] Jak podaje Otto Hausburg z Królewca, w urzędowym sprawozdaniu z 24. zgromadzenia (w tym wystawy) niemieckich właścicieli ziemskich i lasów (*Amtlicher Bericht über die 24. Versammlung deutscher Land- und Forstwirthe zu Königsberg vom 23. bis 29. August 1863*. Königsberg 1864, s. 555-564), relacjonując wycieczkę Kanałem Elbląsko-Oberlandzkim z Georgem Jacobem Steenke w roli przewodnika, w sierpniu 1863 roku: jeziora Piniewo i Sambród leżały 334 stopy (104,8 m) nad poziom Bałtyku, a jezioro Jeziorak 317 stóp (99,5 m), co oznaczałoby obniżenie poziomów o 5,3 m; jeziora Ruda Woda, Bartężek i Ilińsk leżały ca. 322 stopy (101,1 m) ponad Bałtykiem, co oznaczałoby obniżenie poziomów o 1,6 m. Należy domniemywać, że podawane w tym opracowaniu przez Hausburga dane są wiarygodne, gdyż bazowały na informacjach samego G. J. Steenke, który nie tylko był członkiem tegoż zgromadzenia niemieckich właścicieli (jako posiadacz ziemski w Czulpie, nad jeziorem Ruda Woda), ale wyłożył uczestnikom do wglądu broszurę: „Oberländ. Canal von Steenke".

Zmniejszenie głębokości jezior o kilka metrów pociągnęło za sobą ubytek kubatury tych zbiorników wodnych nawet o kilkadziesiąt procent. Jezioro Piniewo prawie zniknęło z powierzchni ziemi, choć dzięki jego pozostałościom nadal istnieje i funkcjonuje obecny szlak żeglowny.

Roboty i prace inżynieryjne postępowały od Miłomłyna w kierunku Iławy, Ostródy i Elbląga, ale jednocześnie od strony Elbląga (jeziora Druzno), w kierunku wzgórz Oberlandu, G. J. Steenke rozpoczął budowę systemu sprzężonych śluz, aby pokonać na krótkim, liczącym 9,6 km długości odcinku lądu blisko 100-metrową różnicę poziomu wód (przed obniżeniem poziomu jezior ta różnica była jeszcze kilka metrów większa). W tym pierwszym okresie budowy Steenke wzniósł 5 (z planowanych 32) drewnianych śluz komorowych (opodal dzisiejszej pochylni *Całuny*), zasilanych w wodę pobliską strugą Klepina.

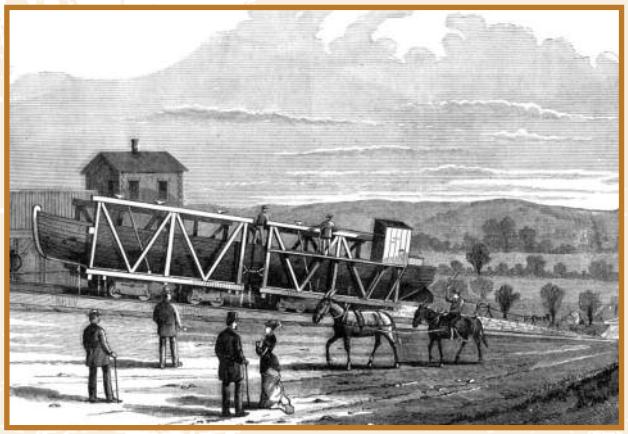




Rys. 4.12-13. Zespół 5 śluz i jezioro Druzno około 1855 r. – przekrój podłużny szlaku Kanału Oberlandzkiego, na mapie Schmida z 1860 r. oraz różnice poziomów wód na śluzach w stopach, wg O. Hausburga (Op. cit., s. 560)

BUDOWA POCHYLNI KANAŁOWYCH

Jesienią 1850 roku Georg Jacob Steenke odbył, zgodnie z ministerialną instrukcją oraz wytycznymi *Königliche Ober-Bau-Deputation*, wyprawę studyjną na wschodnie wybrzeże USA[8], gdzie osobiście zlustrował i zbadał przydatność kanałowych pochylni, funkcjonujących na *Morris Canal* oraz *Pennsylvania Canal*. Steenke wszedł również w posiadanie planów i rysunków technicznych tych budowli, w czym zapewne dopomógł mu amerykański inżynier, specjalista od wiszących mostów (projektant m.in. Mostu Brooklińskiego w Nowym Jorku) – John Augustus Roebling, który przed wyemigrowaniem do Ameryki był pruskim inżynierem o nazwisku **Johann August Röbling**.



Rys. 4.14. Rycina pochylni na amerykańskim Kanale Morris (*www.canalsocietynj.org*)

Raport i siła argumentów Steenke musiały być na tyle mocne, że około marca 1851 roku zapadła w Berlinie ostateczna decyzja o budowie na trasie Kanału Oberlandzkiego pochylni. Rozpoczęto tworzyć nowe projekty i dokumentacje techniczne nowatorskich na tych terenach maszyn i urządzeń. W tym dziele pomagali Steenke jego współpracownicy, przy czym niebagatelną rolę musiał tu odegrać inżynier i konstruktor **Carl Lentze**[9], specjalista m.in. od kolejnictwa, a przecież tak naprawdę pochylnie kanałowe to specyficzna odmiana infrastruktury kolejowej.

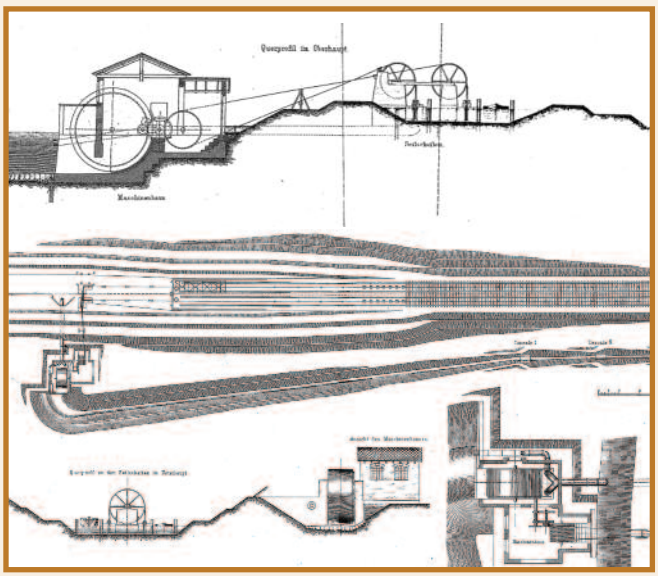
Z całą pewnością wyzwaniem technicznym było toczenie i odlewanie elementów maszyn i urządzeń samej pochylni oraz maszynowni. Zadanie to w większości (z niemiecką precyzją i dokładnością) wykonał Królewski Zakład Budowy Maszyn w Tczewie (***Königliche Maschinenbau Anstalt***).





Rys. 4.15-16. Warsztaty Mechaniczne WISŁOUJŚCIE w Gdańsku – elementy napędowe torowisk i wózków w trakcie rewitalizacji kanału w 2013 r. (RZGW w Gdańsku)

[8] Zamorska podróż G. J. Steenke została z detalami opisana w książce pt. *100 lat żeglugi pasażerskiej Ostróda-Iława-Elbląg 1912-2012* (R. Kowalski, C. Wawrzyński; Edytor „Wers", Olsztyn 2012).
[9] Carl Lentze (1801-1883) był rówieśnikiem G. J. Steenke. Jako wybitny konstruktor i projektant zasłynął głównie jako twórca kratowego mostu drogowo-kolejowego nad Wisłą w Tczewie. Budowlę wzniesiono w latach 1851-1857 i wówczas liczący 837 metrów długości most był najdłuższym w Europie. O jego inżynierskiej renomie świadczy fakt, że w 1855 roku Carl Lentze był członkiem międzynarodowej komisji opiniującej techniczną wykonalność projektu Ferdynanda de Lesseps budowy Kanału Sueskiego. Osiągnął w państwie pruskim szczyty zawodowej kariery, tj. tytuł Tajnego Nadradcy Budowlanego.



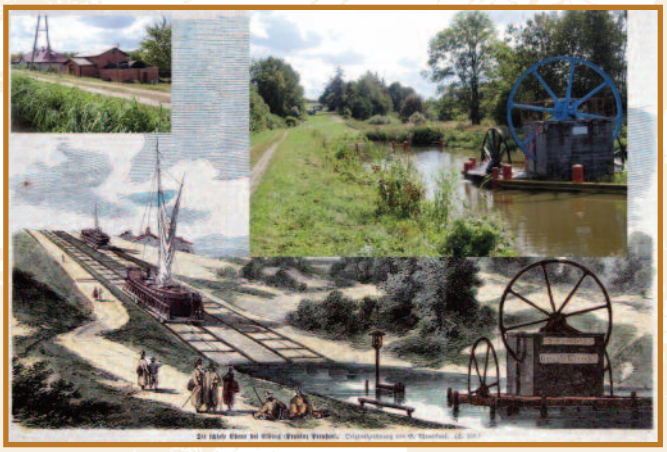
Rys. 4.17-18. Przekrój poprzeczny górnego stanowiska pochylni oraz plany torowiska pochylni i urządzeń transmisyjnych wg Schmida, z 1860 r.

Georg Jacob Steenke przysposobił zastosowane przez inżynierów amerykańskich rozwiązania, chociażby takie jak: dwa równoległe torowiska i liny pociągowe na rolkach pomiędzy szynami, zasadę „suchego grzbietu", idące w przeciwnych kierunkach wagony na szynach oraz zapewne sposoby przenoszenia napędu. Jego oryginalną zasługą było, co warto podkreślić, zaprojektowanie pochylni napędzanych wyłącznie siłą grawitacji wody.

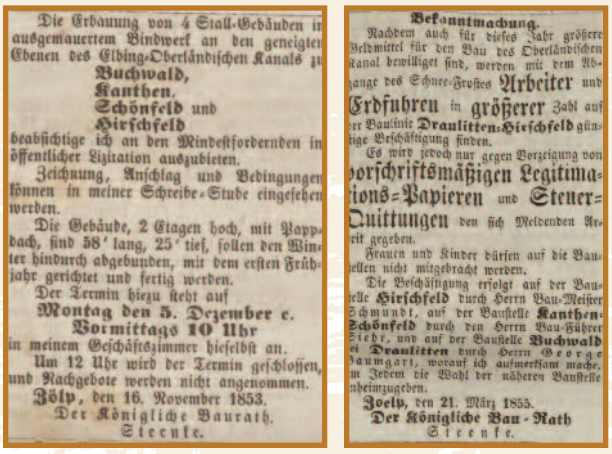
Do dzisiejszego dnia (od ponad 150 lat) cała skomplikowana maszyneria działa bez konieczności użycia jakichkolwiek silników parowych, spalinowych czy elektrycznych. W celu zapewnienia napędu maszynowniom pochylni, Steenke wykorzystał w sposób perfekcyjny grawitację wody. Po wykonaniu swojej pracy na najwyżej położonej (względem poziomu morza) pochylni Buczyniec, woda spływa najpierw specjalnym kanałem obiegowym, a następnie samym Kanałem do kolejnej, niżej położonej pochylni. Pochylnie te były zatem (i są nadal) napędzane wodami oberlandzkich (zachodniomazurskich) jezior oraz niewielkimi, okolicznymi ciekami wodnymi.

Prace koncepcyjne oraz planistyczne związane ze stworzeniem kanałowych równi pochyłych trwały 2-3 lata, natomiast sama budowa pojedynczej pochylni zajęła inżynierowi Steenke 3-4 lata. Równolegle zaczęto prace ziemne, polegające na łączeniu sztucznym kanałem (częściowo sypanym, częściowo kopanym) odcinków pomiędzy przyszłymi pochylniami oraz budowanym od strony Elbląga zespołem 5 śluz, a także usypywaniu stoków pochylni.

Budowę zespołu 5 śluz Steenke zakończył około 1854 roku. Niemalże w tym samym czasie Steenke przystąpił do budowy 4 pochylni kanałowych: *Buchwalde* (Buczyniec), *Kanthen* (Kąty), *Schönfeld* (Oleśnica) i *Hirschfeld* (Jelenie).



Rys. 4.19. Rycina G. Theuerkaufa pochylni *Oleśnica* z 1870 r. oraz to samo miejsce współcześnie



Die Erbauung von 4 Stall-Gebäuden in ausgemauertem Bindwerk an den geneigten Ebenen des Elbing-Oberländischen Kanals zu

Buchwald,
Kanthen,
Schönfeld und
Hirschfeld

beabsichtige ich an den Mindestfordernden in öffentlicher Lizitation auszubieten.

Zeichnung, Anschlag und Bedingungen können in meiner Schreibe-Stube eingesehen werden.

Die Gebäude, 2 Etagen hoch, mit Pappdach, sind 58' lang, 25' tief, sollen den Winter hindurch abgebunden, mit dem ersten Frühjahr gerichtet und fertig werden.

Der Termin hiezu steht auf

Montag den 5. Dezember c.
Vormittags 10 Uhr

in meinem Geschäftszimmer hieselbst an.

Um 12 Uhr wird der Termin geschlossen, und Nachgebote werden nicht angenommen.

Jölp, den 16. November 1853.

Der Königliche Baurath.
Steenke.

Bekanntmachung.

Nachdem auch für dieses Jahr größere Geldmittel für den Bau des Oberländischen Kanal bewilliget sind, werden mit dem Abgange des Schnee-Frostes **Arbeiter** und **Erdfuhren** in **größerer** Zahl auf der Baulinie **Draulitten-Hirschfeld** günstige Beschäftigung finden.

Es wird jedoch nur gegen Vorzeigung von **vorschriftsmäßigen Legitimations-Papieren** und **Steuer-Quittungen** den sich Meldenden Arbeit gegeben.

Frauen und Kinder dürfen auf die Baustellen nicht mitgebracht werden.

Die Beschäftigung erfolgt auf der Baustelle **Hirschfeld** durch Herrn Bau-Meister Schmundt, auf der Baustelle **Kanthen-Schönfeld** durch den Herrn Bau-Führer Siehr, und auf der Baustelle **Buchwald** bei **Draulitten** durch Herrn Georg Baumgart, worauf ich aufmerksam mache, in Jedem die Wahl der näheren Baustelle anheimzugeben.

Joelp, den 21. März 1855.

Der Königliche Bau-Rath
Steenke.

Rys. 4.20-21. Obwieszczenia prasowe o rozpoczęciu wznoszenia pochylni z listopada 1853 r. oraz marca 1855 r.

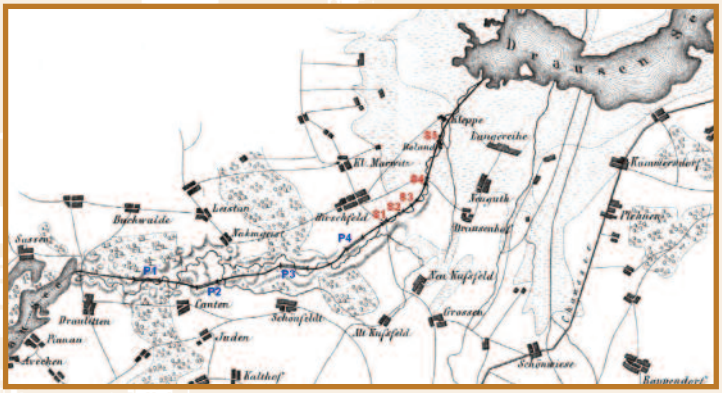
Budową pochylni Buczyniec kierował Baumeister **George Baumgart**, pracami na pochylniach Kąty i Oleśnica zawiadywał Bauführer **Siehr**, natomiast za prace na pochylni Jelenie odpowiadał Baumeister **Schmundt**.



Rys. 4.22. Hipotetyczny widok pochylni w czasie budowy – rewitalizacja pochylni *Buczyniec* w 2013 r.

Ostatnią (wówczas) pochylnię Buczyniec otwarto oficjalnie w piątek, 31 sierpnia 1860 roku. W uroczystości uczestniczył m.in. pruski minister handlu **August von der Heydt**, nadprezydent Prus Wschodnich **Franz August Eichmann** oraz nadburmistrz Elbląga **Theodor Konrad Burscher**. Obecni dostojnicy, w tym okoliczni landraci, odbyli kilkakrotnie jazdę statkiem kanałowym w dół i w górę pochylni.

Łącznie cztery wybudowane w owym czasie pochylnie służyły do pokonania prawie 86 m różnicy poziomów wody (Jelenie – 22 m, Oleśnica – 24 m, Kąty – 19 m, Buczyniec – 21 m), na odcinku niespełna 8 km.



Rys. 4.25. Cztery pochylnie (P) i zespół pięciu śluz (S) na mapie Schmida z 1860 r. (uwaga: północ po stronie prawej, wschód u dołu)





Rys. 4.23-24. Inscenizacja uroczystości otwarcia kanału – w 150. rocznicę, w sierpniu 2010 r. (*www.emazury.com*)

Pokonanie pozostałej różnicy (niespełna 14 m) w stosunku do lustra wody Druzna zapewniał zespół 5 śluz (o spadzie wody od 1,9 do 3,1 m).

POCZĄTKI ŻEGLUGI NA KANALE

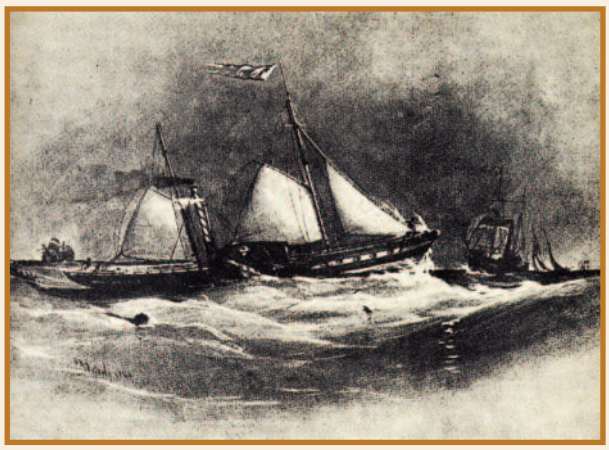
Żegluga na poszczególnych odcinkach kanałowych była uprawiana na długo przed uruchomieniem całego kanału, jeszcze zanim wybudowano odcinek z pochylniami, a więc zanim Iława, Zalewo i Ostróda uzyskały bezpośrednie połączenie żeglugowe z Elblągiem. Wymienione trzy miasta oberlandzkie zyskały wszak połączenie kanałowe między sobą. Podkreślmy, że już sam inżynier Steenke wodował statki kanałowe od początku budowy, a także doprowadził pośrednio do uruchomienia regularnej żeglugi towarowej na kanale już od wczesnych lat 50. XIX wieku. Przykładowo w Iławie Steenke miał spowodować zobowiązanie się rajców miejskich do powołania spółki żeglugowej i wybudowania przystani dla statków. Jednak dzięki żegludze, w wymianie handlowej uczestniczyły również Żuławy. W końcu kwietnia 1851 r. ruszyła regularna żegluga pomiędzy Ostródą, Miłomłynem i Elblągiem, a w początkach maja 1853 r. pomiędzy Iławą, Zalewem i Elblągiem.

Jak zatem odbywał się transport, skoro nie było jeszcze systemu pochylni? Należy podkreślić, że po wybudowaniu w 1849 roku śluz w Miłomłynie i Zielonej, już od roku 1851 istniała możliwość żeglugi między Ostródą, Miłomłynem, Iławą i Zalewem aż do Czulpy (północny kraniec jeziora Ruda Woda), zaś rok później szlak rozszerzono do Karczemki, gdzie znajdował się punkt przeładunkowy, w miejscu, gdzie droga wodna przecinała szosę łączącą Małdyty z Pasłękiem. Dalej do Elbląga towary transportowano wozami konnymi. W innym wariancie ładunki przewożono barkami do Zalewa, potem lądem do Dzierzgonia i ponownie drogą wodną do Elbląga[10].

Żeglugę uprawiano również na drugim, północnym krańcu tworzonego systemu wodnego, a więc na Zalewie Wiślanym, Nogacie i rzece Elbląg, a także na jeziorze Druzno i rzece Dzierzgoń. Dzięki elbląskim wizjonerom biznesu już w 1828 roku kursował na trasie Elbląg – Królewiec pierwszy drewniany parowiec w prowincji pruskiej, który nazwano „Copernicus". Kadłub statku zbudował elbląski szkutnik Daniel Gottlieb Fechter dla Jacoba van Riesen. Natomiast maszynę parową zakupiono w firmie *Cook & Co.* w Glasgow. Tenże „Copernicus" nie pływał nawet jeden sezon. Dnia 18 października 1828 roku podczas sztormu został wyrzucony na brzeg. Po wymontowaniu maszyny parowej kadłub był eksploatowany jako barka z napędem żaglowym.

Kolejnym elbląskim statkiem był żelazny parowiec bocznokołowy „Schwalbe" (Jaskółka), zbudowany w 1840 roku w angielskiej stoczni Ditchburn & Mare w Blackwall. Z dniem 1 czerwca 1841 r. „Schwalbe" rozpoczęła regularne rejsy do Krynicy Morskiej. Zimą statek cumował na rzece Elbląg.

[10] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi*... Op. cit., s. 12.



Rys. 4.26. Parowiec „Schwalbe" na obrazie Oswalda Waltersa Brierly

Później „Schwalbe" wykorzystywana była jako holownik do transportu drewna na jeziorze Druzno. Odbywała także rejsy spacerowe: do zajazdu „Kleppe" (Klepina), który znajdował się na odcinku od Druzna do pochylni Całuny oraz na pochylnię Jelenie.

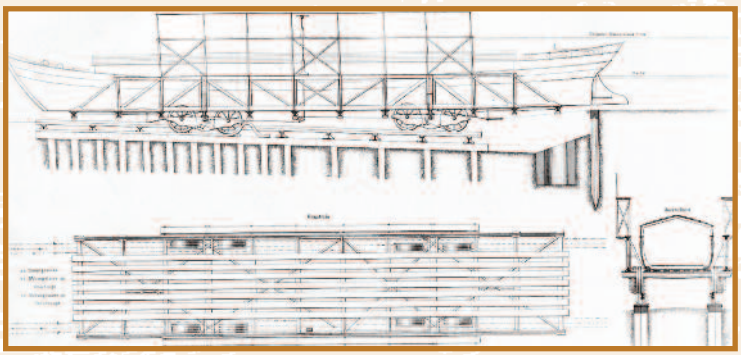
Pierwszym wykonanym całkowicie w Prusach Wschodnich parowcem był drewniany bocznokołowiec o nazwie „James Watt", wyposażony w maszynę parową z zakładów Schichaua, o mocy 42 KM. Zwodowano go 30 marca 1849 roku w elbląskiej stoczni Michaela Mitzlaffa. Od 11 czerwca 1849 roku „James Watt" rozpoczął regularne rejsy do Królewca[11].

Pochylnię w Buczyńcu i tym samym Kanał Oberlandzki, oficjalnie otwarto 31 sierpnia 1860 roku, ale G. J. Steenke prowadził dalej prace wykończeniowe, co najmniej do końca tegoż roku, jednak już wkrótce ruszyła właściwa kanałowi żegluga towarowa, przez pochylnie przepłynęły pierwsze barki z ładunkami. Dnia 29 października 1860 roku, o godzinie 18.00, elbląski parowiec „Schwalbe" napotkał na jeziorze Druzno 6 kanałowych barek załadowanych drewnem, które przeszły wcześniej przez wszystkie 4 pochylnie (oraz 5 drewnianych śluz), a którym szedł naprzeciw i ostatecznie wziął na hol w stronę Zalewu Wiślanego. Tak więc ten właśnie parowiec brał bezpośredni udział w uruchomieniu tak długo oczekiwanej żeglugi na szlaku Elbląg – Oberland.

Pierwszy pełny rok żeglugowy rozpoczął się w kwietniu 1861 roku. W tym celu też opracowano i nadano na początku tegoż miesiąca w Królewcu specjalny Regulamin Policji Kanałowej (niem. *Kanal-Polizei-Reglement)*, czyli zbiór przepisów żeglugowych i porządkowych obowiązujących na kanale.

Podobnie jak na Kanale Finow (patrz: podrozdział **Kanał Mazurski**), również na Kanale Oberlandzkim wykształcił się ściśle określony, charakterystyczny dla tego szlaku wodnego typ jednostki pływającej, co w sposób następujący opisał Waldemar Danielewicz[12]: „Ograniczenia drogi wodnej w postaci szerokości kanału, wymiarów śluz oraz wózków pochylni spowodowały, że budowane statki nie mogły przekraczać generalnie 27 m długości i 3,35 m szerokości oraz ciężaru 60 t. Natomiast na odcinku Ostróda – Stare Jabłonki szerokość nie mogła być większa niż 3,20 m. Na skutek tych specyficznych ograniczeń statki budowane na tę drogę wodną przed 1945 r. nazywano „**statkami oberlandzkimi**", a budowane barki bez napędu zwano „**Oberländer Kahn**" (oberlandzka barka towarowa) lub „Leichter" (lichtuga).

Tak więc w języku polskim utarła się owa popularna nazwa statków jako „**oberlandki**". Były to barki budowane z drewna, o płaskim dnie, z również drewnianymi wręgami i grodziami. Barki budowane przed 1885 rokiem wzorowane były na jednostkach z Zalewu Wiślanego, tzw. lomach i nazywane były „Kanalboot", czyli łódź kanałowa. Barki budowane po 1885 roku, zwane „Oberländer Kahne", były również konstrukcji drewnianej z jedną ładownią. Posiadały one jeden maszt składany, na którym mocowano żagle. Takie rozwiązanie umożliwiało przejście głównie jeziorami, gdyż liczne niskie mosty na kanale nie pozwalały na stawianie masztu.



Rys. 4.27. Barka oberlandzka na wózku pochylni (*Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1861)

Barki często ciągnięte były siłą ludzkich mięśni, co było najtańszą i najczęściej stosowaną wówczas metodą. Holowanie odbywało się z lądu ścieżkami holowniczymi biegnącymi wzdłuż kanałów. Podstawowym urządzeniem przeznaczonym do holowania tych barek był tzw. „cyblat", czyli szeroki pas umocowany na ramieniu ciągnącego połączony z barką liną holowniczą. Do holowania używano

[11] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi*... Op. cit., s. 14-15.
[12] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi*... Op. cit., s. 168.

również zaprzęgów konnych. W miejscowościach położonych w pobliżu drogi wodnej funkcjonowali tzw. trajberzy, którzy dysponując specjalnie wyszkolonymi w tym celu końmi, świadczyli usługi holownicze.





Późniejsze „oberlandki" były często konstrukcji mieszanej, to znaczy, że wręgi i grodzie były stalowe, a kadłub drewniany. Posiadały one dwa maszty, na których mocowano ożaglowanie. W latach 30. XX wieku bogatsi szyprowie stosowali do napędu barek „Stossboot", co oznaczało w wolnym tłumaczeniu „popychaną łódź". Był to niewielkiej mocy silnik „na mocno" przymocowany do płetwy sterowej barki (…)

Rys. 4.28-29. Famila Laschkowskich na barce o napędzie żaglowo-motorowym oraz ciągnięcie barki liną holowniczą, początek lat 30. XX w. *(www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de)*



Rys. 4.30. Oberlandzki żelazny parowiec towarowy „Antonia" na pochylni w Buczyńcu, pocztówka z początków XX w.

Pod koniec XIX wieku zaczęto budować barki stalowe o napędzie parowym zwane „**Oberländer Güterdampfer** (oberlandzki parowiec towarowy). Były to statki mogące poruszać się samodzielnie, posiadające ładownie, w których przewoziły towary. Później, sporadycznie, zastąpiły je barki motorowe zwane „**Oberländer Gütermotorschiff** (oberlandzka barka motorowa). Na początku XX wieku zaczęły się pojawiać liczne statki pasażerskie (**Oberländer Passagierdampschiff**) – najpierw początkowo z napędem parowym, a później motorowym (**Oberländer Passagiermotorschiff**), budowane specjalnie na trasę kanału.".

KANAŁOWA PRZEBUDOWA

W 1872 roku ruszyła budowa kanału z Ostródy, z Jeziora Drwęckiego, przez Jezioro Pauzeńskie w kierunku jeziora Szeląg (patrz: podrozdział **Kanał Ostródzki**). W międzyczasie przystąpiono do budowy nowej, piątej (i jak się okazało ostatniej) pochylni. Baurath Steenke podjął decyzję o zastąpie-

niu zespołu 5 drewnianych śluz komorowych od strony jeziora Druzno pochylnią *Całuny* (wówczas *Neue Kussfeld*, pol. *Nowe Kusy*, niecałe 14 metrów różnicy poziomu wód). Roboty rozpoczęto w 1874 roku – na rok przed przejściem radcy budowlanego G. J. Steenke na zasłużoną emeryturę. W następnych latach zapewne pełnił on funkcję doradcy i konsultanta.



Ostatecznie pochylnię oddano do użytku po 7 latach budowy, w 1881 roku. Steenke i jego współpracownicy wykorzystali też przy tej okazji kolejną (liczącą sobie już wówczas ponad ćwierć wieku) nowinę techniczną. Choć zastosowali ponownie napęd wodny, to jednak zamiast koła wodnego wykorzystano turbinę wodną typu Francisa. Była on bardziej wydajna, gdyż do takiej samej pracy potrzebowała znacznie mniej wody.

Rys. 4.31-32. Pochylnia *Całuny* w trakcie rewitalizacji w 2013 r. oraz stary tor wodny zespołu śluz (idący na prawo od widocznej na zdjęciu kratownicy wózka)

Śluzy przy pochylni *Całuny* ostatecznie rozebrano[13]. Dawny tor wodny (w odległości kilkudziesięciu metrów) idzie nadal równolegle do torowiska. Z reguły płynący kanałem turyści (jadący na szynowych wózkach) nie zdają sobie z tego sprawy.

„ODWIECZNY" PROBLEM Z NAZEWNICTWEM

Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym rozporządzeniem Ministra Administracji Publicznej z dnia 11 lutego 1949 r. *o przywróceniu i ustaleniu nazw miejscowości* (M. P. z 1949 r. nr 17, poz. 225), brzmi: **Kanał Elbląski**.

NAZWY RZEK I JEZIOR Z OBSZARU POMORZA MAZOWIECKIEGO.

Nazwa polska	Przypadek II	Nazwa niemiecka	Powiat, dopływ, położenie
Kanał Elbląski	-u-ego	Oberländer Kanal	(od Miłomłyna do — Drausen See)

Rys. 4.33. Fragment rozporządzenia Ministra AP z dnia 11 lutego 1949 r.

NAZWY RZEK I JEZIOR Z OBSZARU POMORZA MAZOWIECKIEGO. (Wykaz dodatkowy).

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Powiat położenie	Dawna nazwa (niemiecka)
Druzno	-a,	jezioro	p. elbląski i pasłęcki	Drausen See

Rys. 4.34. Fragment rozporządzenia Ministra AP z dnia 2 kwietnia 1949 r.

Co jest niezmiernie istotne dla właściwego nazewnictwa całego systemu kanałowego, Kanałem Elbląskim oficjalnie nazwany został odcinek od Miłomłyna do *Drausen See*, a więc do jeziora Druzno. Podkreślmy: nie od Ostródy, Iławy, czy Zalewa do jeziora Druzno, ale od Miłomłyna! Co zaś się tyczy **jeziora Druzno** (*Drausen See*), to jego oficjalna nazwa została ustalona rozporządzeniem Ministra Administracji Publicznej z dnia 2 kwietnia 1949 r. *o przywróceniu i ustaleniu nazw miejscowości* (M. P. z 1949 r. nr 29, poz. 445).

Nazwa Kanał Elbląski pojawia się również ośmiokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących) – wydawnictwie Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii z 2006 r.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Elbląski, Kanał	ego, u	kanał	jez. Druzno

Rys. 4.35. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 63

Niemal od początków, nie tylko funkcjonowania, ale i budowy kanału, jego nazwa (zarówno określenia niemieckie, jak i polskie próby tłumaczenia) nawiązywały do krainy o nazwie ***Oberland***. Słowo to tłumaczone było na język polski najczęściej jako Pogórze, Górny Kraj lub kontekstowo jako Prusy Górne[14]. Jest to jeszcze krzyżacka nazwa obszaru leżącego na zachód, południowy zachód i południe od Warmii. Już w XIX wieku było to zwyczajowe określenie obszaru pomiędzy wyżynnymi terenami okolic Dylewskiej Góry (312 m n.p.m.) a Elblągiem i Pasłękiem (między Garbem Lubawskim a Wysoczyzną Elbląską) – z ta-

[13] Prawdopodobnie również w tym samym okresie ostatecznie rozebrano śluzę na Kanale Dobrzyckim, w wyniku czego wody jezior Ewingi i Jeziorak połączyły się już bezpośrednio, a poziom jeziora Ewingi ostatecznie obniżył się do poziomu Jezioraka, a więc charakterystycznego dla całego systemu wodnego Kanału Oberlandzkiego.

[14] Rzeczywiście, pomiędzy nizinnymi terenami Żuław (jezioro Druzno leży ledwie 0,3 m n.p.m.) a jeziorami Oberlandu istniała ponad 100-metrowa różnica wzniesień, co w pełni uzasadniało taką właśnie nazwę tej historycznej i od dawna już nie istniejącej krainy. Pierwotnie „Okręg Oberlandu" był tworem sztucznym, administracyjnym, niejednorodnym geograficznie. Likwidując Państwo Zakonne w 1525 roku, ostatni Wielki Mistrz i jednocześnie pierwszy Książę Prus Albrecht Hohenzollern, podzielił nowe, świeckie państwo na trzy duże okręgi: Sambię (z Królewcem), Natangię (z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi) i właśnie Oberland. Ten stan rzeczy formalnie przetrwał do 1752 roku, choć nazwa Oberland dalej funkcjonowała w świadomości mieszkańców. Kraina oberlandzka określana była również jako Hockerland (pol. *Kraj Garbaty*, *Pagórkowaty*).

kimi (między innymi) miejscowościami jak Iława, Ostróda, Miłomłyn, Zalewo, Małdyty, Morąg i Pasłęk. Co najmniej do końca drugiej wojny światowej mówiło się więc o ***Oberländischer Kanal***, czyli o ***Kanale Oberlandzkim***.

Opis kanału odnajdziemy między innymi w Tomie XIII *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego*[15], pod hasłem **Wisła**: „Do systematu Wisły należy właściwie także i rzeka Elbląg (Elbing); jest to 10 klm. długi odpływ jeziora Drużno (Drausen) do zatoki Świeżej. Rzeka Elbląg jest poczęści ostatnim ogniwem ***kanału Elblągsko-Oberlandzkiego***. Kanał ten zużytkowujący wiele jezior, stanowi linię żeglowną, 190 klm. długą, między któremi 40 klm. przypada na same kanały. Dla wyrównania różnic poziomu, obniżono poziom niektórych jezior, zaś przez niżej leżące jezioro Abizgar (Karnickie – przyp. C. W.) została usypana szeroka grobla i w niej dopiero wykopany kanał, o dwa metry wyższy od poziomu jeziora i wreszcie z powodu znacznej różnicy poziomu (106 mt.) między jeziorami Pinnau (Piniewo – przyp. C. W.) i Drużno założono 5 równi pochyłych, od 14 do 25 mt. wysokości. Z pomocą siły wody, wozy, statki i tratwy przewożą się po lądzie pod górę i na dół. Tylko kanał Morrysa w Pensylwanii ma podobne urządzenie[16]”.



Rys. 4.36. Mapa Królestwa Prus z 1720 r. – Oberland (Hockerland) wyróżniony kolorem zielonym, Natangia kolorem różowym, Sambia kolorem żółtym

Ponad dekadę wcześniej, bo w Tomie II *Słownika*[17], pod hasłem **Druzno** napisano: „niem. Drausensee, mylnie Drużna, jezioro dość znaczne i ze wszech miar warte opisu (…) Dopływów na Dr. dosyć sporo, mianowicie ze wzgórza (czyli Oberlandu – przyp. C. W.). Znaczniejsze są: rzeka Dzierzgoń (Sorga), po której statki idą z południa przez jezioro, zwykle zbożem lub drzewem ładowne; rzeka Klepa (Kleppe), z którą się schodzi nowy kanał elbląsko-mazurski (oberländisch-elbinger Kanal), łączący wielkie jeziora pod Iławą i Ostródą z jez. Druznem (…) Dodaje się jeszcze, że jeziorem Druznem odbywa się znaczny przewóz zboża i drzewa na niegłębokich statkach, mianowicie odkąd tu nowy kanał elbląsko-mazurski (oberländisch-elbinger Canal) otworzony został.”. Natomiast w tym samym Tomie *Słownika*, pod hasłem Elbląg (str. 334) zamieszono informację, dzięki której nie tylko dowiadujemy się o nazwie, ale przede wszystkim co kanałem transportowano, a więc jakie miał znaczenie dla rozwoju gospodarczego tych okolic: „Handel kanałem nowym mazurskim (Elbing-Oberländischer Kanal) tak się przestawia: Roku 1867 spuszczono do Elbląga łasztów pszenicy 1884, żyta 4960 (łaszt to miara objętości, stanowiąca odpowiednik ok. 3,3 tys. litrów, a w przeliczeniu 2,2 tony żyta – przyp. C. W.), jęczmienia 20, owsa 14, grochu 84, nasion olejowych 574, kartofli szefl. 5918 (szefel, niem. Scheffel, to inaczej korzec, jednostka rozliczeniowa, drewniana skrzynia o pojemności ok. 55 kg ziemniaków, szefel pruski stanowił odpowiednik ok. 55 litrów – przyp. C. W.), wełny cent. 130 (cetnar, czyli inaczej 4 kamienie, odpowiednik ok. 50 kg – przyp. C. W.), kości 633, szmat 1702, różnych odpadków 8348, smoły i paku beczek 722, sztuk drzewa 7694, dużo różnego drzewa na opał i tarcic, spirytusu beczek 2624. Z Elbląga tymże kanałem w górę wysłano: węgli kamiennych szefli 24668, różnych nasion korcy 6000, cent. gipsu 13087, żelaza 342, siana 772, kuchów rzepiowych 8537, soli beczek 11370, śledzi 1662, paku itd. 345, wapna, cementu 3736, trzciny, słomy kóp 1168, cegły i dachówki 114000.”.

Szukając pierwszych nazw oficjalnych czy urzędowych, powinniśmy odnotować nazwę ***Elbing-Osteroder Canal*** (***Kanał Elbląsko-Ostródzki***) w wydanym w Berlinie w 1853 roku „Słowniku Statystycznym Niemiec”, który dodatkowo podawał, że nazwa brzmi także: ***Oberländischer Canal*** (***Kanał Oberlandzki***).

Elbing, Fl., Preufs. Danzig. — Schiffb. Abflufs des *Drausen-Sees*, bis *Elbing* 3½', von da ab 7' tief. Der *Krafuhl-* od. *Krafohl-Canal*, 3' tf., ¾ Ml. lg., verbindet ihn mit der *Nogat*.
Elbing-Osteroder Canal, s. Oberländischer Canal.
Elbingerode, Hann. Hildesh. St. — *Merino-*waaren-, Hut-, Öl-, Essig-, Seifenf. Viehmkte.
Ems, Nassau. M. — Silber- und Kupferhütte. Warme alkal. *Mineralqu.* (Kränchen 27-38° R.; — 5000 Kurgäste).
Ems (holl. *Eems*, ital. *Amisio*), Fl., Preufs. Münster, Hann. Wird bei *Warendf.* fiffab., bei *Greven* schb., obschon schwierig, da sie bei anschnlicher

Rys. 4.37.
Słownik Statystyczny Niemiec[18] z 1853 roku

[15] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom XIII z 1893 r., s. 587-588.
[16] *Morris Canal* nie znajduje się w Pensylwanii. Trasa tego kanału przebiega w poprzek stanu New Jersey, natomiast na granicy międzystanowej łączy się on bezpośrednio z *Pennsylvania Canal*, który również posiadał pochylnie, a znajduje się, jak nazwa wskazuje, rzeczywiście w Pensylwanii.
[17] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom II z 1881 r., s. 168-171.
[18] H. Mahlmann: *Statistisches Wörterbuch von Deutschland, mit Ausschlufs des österreichischen Antheils, den preufsischen Provinzen Preussen und Posen, und den Königreichen der Niederlande und Belgien, mit besonderer Rücksicht auf Gewerbe, Handel und Schifffahrt*. Berlin 1853, s. 21.

W nadanym w Królewcu w dniu 11 kwietnia 1861 roku „Regulaminie Policji Kanałowej" (*Kanal-Polizei-Reglement*)[19] użyto z kolei nazwy: ***Elbing-Oberländische Kanal*** (***Kanał Elbląsko-Oberlandzki***). To określenie kanału jest zatem najstarszym, z punktu widzenia ukończenia budowy i oddaniu szlaku żeglugowego do użytku. Jest to niewątpliwie nazwa oficjalna – i co najbardziej istotne, z pierwszego pełnego roku żeglugowego na kanale.

Pierwotne nazwy kanału, co wydaje się rzeczą naturalną, były autorstwa jego twórcy i budowniczego. Dosłownie nazajutrz po wbiciu „pierwszej łopaty", jeszcze w październiku 1844 roku, inżynier G. J. Steenke oznajmia w lokalnej prasie[20] o rozpoczęciu budowy ***Kanału Elbląsko-Ostródzkiego***, natomiast w maju 1845 roku o budowaniu ***Kanału Ostródzko-Elbląskiego***, a jeszcze trzy miesiące wcześniej ***Kanału Elbląsko-Iławsko-Ostródzkiego***.

Jak wspomniano, pierwsze nazwy polskie pojawiły się w latach 80. i 90. XIX wieku. „Oberland" był utożsamiany geograficznie z „Mazurami" (częścią Mazur). W konsekwencji mieliśmy ***Kanał Mazurski*** lub ***Elbląsko-Mazurski***. Takie nazewnictwo jest ze wszech miar wytłumaczalne, gdyż faktycznie Oberland to w znacznej mierze dzisiejsze Mazury Zachodnie. Z kolei Mieczysław Orłowicz lansował i używał nazwy ***Kanał Staropruski***, natomiast Stanisław Srokowski nazwy ***Kanał Oberlandzki***.

W tym kontekście należy podkreślić, że najbardziej kuriozalną nazwą jest ***Kanał Warmiński***. Rzecz o tyle jest dziwna i wywołująca naturalny sprzeciw, że żaden fragment, odcinek czy odnoga kanału nie leży na Warmii!!! Nazwa ta pojawia się i funkcjonuje w świadomości wielu osób, nomenklaturze urzędów i instytucji co najmniej od lat 30. XX wieku. Do dziś pisze się i używa, jeśli nie samej nazwy „Warmiński", to wyrażenia, że kanał (niezgodnie z prawdą!) przynależy do systemu (systematu) jezior warmińskich. Najprawdopodobniej „winnym" tego stanu rzeczy jest inny kanał wschodniopruski (patrz: podrozdział **Kanał Mazurski**).

Zamawiający:	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie Al. Warszawska nr 89, 10-083 Olsztyn
Przedmiot zamówienia:	Wykonanie projektu budowlanego i wykonawczego remontu mostu przez kanał Warmiński w ciągu drogi krajowej nr 16, km 110+893 koło miejscowości Stare Jabłonki UWAGA: Pytania 1 - 4 z dnia 22.11.2012 r.
Opis przedmiotu zamówienia:	Wykonanie projektu budowlanego i wykonawczego remontu mostu przez kanał Warmiński w ciągu drogi krajowej nr 16, km 110+893 koło miejscowości Stare Jabłonki UWAGA: Pytania 1 - 4 z dnia 22.11.2012 r.

Rys. 4.38. Fragment ogłoszenia przetargowego z kanałem Warmińskim, z listopada 2012 r.

Według Gustawa Leydinga, autora *Słownika nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*[21], niemiecka nazwa tej drogi wodnej to ***Oberländischer Kanal***, a która obecnie (koniec lat 50. XX wieku) w języku polskim brzmi ***Kanał Elbląski*** lub ***Kanał Oberlandzki***, przy czym ta druga forma używana była przez S. Srokowskiego, a nazwy te dotyczą szlaku wodnego łączącego jez. Ilińsk, czyli Jelonek (na północ od Miłomłyna – przyp. C. W.) z jeziorem Druznem poprzez jez. Rudą Wodę, Sambród i Piniewo.

Zapoznajmy się z opisem Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[22], który do Systemu Kanału Oberlandzkiego zaliczał jeziora Oberlandu z samym kanałem oraz jeziorem Druzno, całą rzekę Elbląg, Kanał Jagielloński (Krafulski) oraz rzekę Dzierzgoń, wpadającą do Druzna po przeciwnej niż kanał, zachodniej stronie południowego krańca jeziora: „Nieco większą rolę w życiu ekonomicznem kraju niż „wodne drogi Mazurskie" (jeziora i kanały Wielkich Jezior Mazurskich – przyp. C. W.), ale w każdym razie dość ograniczoną, gra na zachodzie prowincji kanał Oberlandzki, zwłaszcza zaś od czasu pobudowania w tych stronach kolei żelaznych, biegnących w tym samym co i on kierunku. Najdonioślejsze znaczenie posiadał kanał Oberlandzki, zwany u nas czasem także Staropruskim (autor nawiązuje do M. Orłowicza – przyp. C. W.), w jego pierwszym okresie istnienia bezpośrednio po ukończeniu budowli i po oddaniu jej do eksploatacji (1860 r.).

System Kanału Oberlandzkiego, ujmując temi wyrazami całą arterję komunikacyjną wiodącą z południa prowincji aż do zalewu Fryskiego (Wiślany – przyp. C. W.), jednoczy w sobie dwa typy dróg wodnych. W południowej części stosunki są podobne do tych, jakie widzimy w rejonie dróg Mazurskich, t. j. połączenia kanałowe między pojedyńczemi jeziorami. Północny natomiast odcinek, przez jezioro Drużno (Drausensee) i rz. Elbląg (Elbing) związany z zalewem Fryskim, żywo przypomina sieć wodną towarzyszącą ujściowym częściom Niemna.

Nazwa drogi wodnej	Długość w km	Sprawność dla statków t	Głębokość wody w m przy średn. nisk. stanie	Głębokość wody w m przy średnim stanie	Uwagi
III. System Kanału Oberlandzkiego:					
a) Jeziora Oberlandu łącznie z kanałem . .	142	60	1·25	—	
b) Rzeka Elbląg (do m. Elbląga)	5	140	1·40	2·00	Począwszy od jez. Drużno.
c) Rzeka Elbląg do ujścia	10	572	2·50	4·00	
d) Kanał Kraffohl . . .	5·9	400	1·1	1·8	Między Elblągiem a Nogatem.
e) rz. Dzierzgoń (Sorge) po m. Baumgarth .	15	poniżej 170	—	1·60—2·00	

Co jednak najbardziej wyróżnia kanał Oberlandzki od innych wschodniopruskich, to jego niebywała kunsztowność. Aby pokonać spad terenu, wynoszący 99 m na odcinku 9'2 km między równiną Buchwal-

Tabela 4.1
Przegląd wschodniopruskich dróg wodnych – System Kanału Oberlandzkiego, wg S. Srokowskiego

[19] *Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Danzig*. Nr 14, Danzig 1862.
[20] *Elbinger Anzeigen*. Nr 90, 1844; Nr 13 i 37, 1845.
[21] G. Leyding: *Słownik nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego. Cz. II Nazwy fizjograficzne (zlokalizowane)*. PTPN, Poznań 1959, s. 264.
[22] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 6 oraz 16-19.

de (Buczyniec – przyp. C. W.) a jeziorem Drużno, zbudowano 5 równi pochyłych, po których maszyny z popędem wodnym stalowemi linami wyciągają statki w górę (...) Już same roboty około budowy kanału zaczęły się w r. 1845 od obniżania zwierciadeł wodnych w szeregu jezior i ustalania ich w wysokości mniejwięcej 99 m n. p. m., przyczem po stworzeniu komunikacji między jeziorami sprowadzono zbędną wodę do jeziora Drwęskiego, skąd ostatecznie dostała się ona do rzeki Drwęcy (Drewenz), ktorą spłynęła.

Kanał składa się z 4 względnie 5 odcinków, dla których punktem centralnym jest miejscowość Liwno albo Liwski Młyn (Liebemuhl). Tu doprowadzono przede wszystkiem główne ramię kanału, wiodące od jez. Drużno (Drausensee). Zaczynając od północy, kanał przechodzi zrazu pogłębioną rzeczką Kleppe (Klepina – przyp. C. W.), poczem, stosując równię (pochylnię – przyp. C. W.) pod Neu Kussfeld (Nowe Kusy, obecna nazwa budowli to Całuny – przyp. C. W.), pozwalającą wznieść się statkom o 13'50 m, równię pod Hirschfeld (Jelonki, obecna nazwa budowli to Jelenie – przyp. C. W.) (21'90 m), Schönfeld (Krasin, obecna nazwa budowli to Oleśnica – przyp. C. W.) (24'50 m), Canthen (Kąty – przyp. C. W.) (18'80 m) i Buchwalde (Buczyniec – przyp. C. W.) (20'40 m), dociera do jeziora Pinnau (Piniewo – przyp. C. W.), skąd dalej przez jeziora Samrodt, Röthloff, Krebs, Zopf (Sambród, Ruda Woda, Rakówka, Sopelka – przyp. C. W.) i Ilińsk (Eiling) prowadzi do Liwskiego Młyna (Miłomłyn – przyp. C. W.).



Rys. 4.39. Kanał Oberlandzki i sąsiednie szlaki wodne – wg Stanisława Srokowskiego

SZLAK DŁUGI NA...

Cała Oberlandzka droga wodna ma 176'25 km długości, z czego 45 km wykopów, nasypów i t. p. Kanał w najpłytszych miejscach ma 1'25 m głębokości, a w najwęższych, pominąwszy śluzy i przepusty mostowe, 16 m szerokości. Statki tu kursujące posiadają przepisane wymiary. Przy długości 24 m, spodem mają 2'5 m szerokości, u wierzchu zaś 3 m. Zanurzają się do 1 m. Największą wadą kanału jest jego słaba zdolność transportowa, używać go bowiem mogą tylko statki do 60 ton nośności. Przed zimą spuszcza się wodę z kanału do jeziora Drużno, na wiosnę zaś napełnia się go z jeziora Pinnau. Przez jezioro Drużno, które coraz to bardziej zarasta i opada, wybagrowano 20 m szeroką brózdę. Przy niskim stanie wód głębokość jej wynosi 1'3 m, przy średnim 2 m. Boczna brózda w jeziorze Drużno prowadzi także do ujścia rzeki Dzierzgonia (Sorge), żeglownej na przestrzeni około 14 km w górę aż do miejscowości Baumgarth (Bągart – przyp. C. W.) i przy średniej wodzie mającej 1'6 do 2 m głębokości.".

Z kolei tak oto charakteryzował **Kanał Staropruski** (Oberlandzki) Mieczysław Orłowicz, w swoim *Ilustrowanym przewodniku*[23]: „Cała droga z Ostródy do Elbląga wynosi około 180 km, z tego zaledwie czwarta część kanałami, reszta przez jeziora lub rzeki. Największa trudność polegała na sprowadzeniu statków i tratew z poziomu 100 m., na którym leżą jeziora staropruskie (oberlandzkie, tj. ostródzko-iławskie – przyp. C. W.), na poziom morza. Poradzono sobie w ten sposób, że wzorem amerykańskim urządzono 5 równi pochyłych, każda po 20 m spadu, gdzie przy pomocy lokomotywy na odpowiednio skonstruowanych płaskich wozach przewozi się po szynach statki i tratwy z wyższego kanału na niższy. Głębokość kanałów wynosi 1,25 m, szerokość u góry 13 m, u dołu 7,5 wielki ruch towarowy na kanałach panował tylko przez pierwszych lat 20, tj. przed otwarciem kolei, potem przestały się rentować.

Parowce pasażerskie kursują przez te jeziora i kanały tylko w niedziele i święta. Węzeł całego systemu kanałowego znajduje się w stawie pod Liwskim Młynem, gdzie zbiegają się kanały od południa z jezior koło Ostródy i od zachodu spod Iławy. Stąd zaczyna się ku północy najpiękniejsza partia podróży przez malownicze, wąskie a długie jeziora Liński (Ilińsk – przyp. C. W.), Röthlof (Ruda Woda – przyp. C. W.) i Samrot (Sambród – przyp. C. W.), za którymi kończy się część podróży, interesująca pod względem krajoznawczym, a zaczynają się ciekawe pod względem technicznym równie pochyłe (Geneigte Ebenen).".

[23] M. Orlowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 216.

Mieczysław Orłowicz twierdzi zatem, że cała droga z Ostródy do Elbląga wynosi 180 km, natomiast Stanisław Srokowski zaświadcza, że cała oberlandzka droga wodna ma 176 km długości. Jak jest jednak w rzeczywistości? Otóż długość Kanału Elbląskiego (od śluzy Miłomłyn do ujścia w jeziorze Druzno) wynosi 48,9 km; cała droga wodna z Ostródy do Elbląga liczy natomiast 77,6 km, a z Ostródy do Zalewu Wiślanego 88,7 km. Oczywiście naturalne odcinki Kanału Elbląskiego mają jeszcze swoje żeglowne odnogi; i tak: Liwski Staw w Miłomłynie (0,8 km), jezioro Ilińsk (4,9 km), jezioro Ruda Woda (3,1 km) oraz jezioro Piniewo (1,8 km) – co daje razem 10, 6 km. *Podsumowując*. Szlak żeglugowy Kanału Elbląskiego (bez bocznych odcinków) wynosi około 49 km. Dodając jeszcze boczne odgałęzienia (bez Kanału Bartnickiego i jeziora Bartężek), otrzymujemy drogi wodne o długości blisko 59,5 km. Mylił się więc w swoich obliczeniach M. Orłowicz, natomiast w przypadku całej oberlandzkiej drogi wodnej, to Stanisław Srokowski był bliski prawdy (patrz: podrozdział **Kanał Ostródzki**).

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Kanał Oberlandzki, rozumiany jako sztucznie wybudowany *Kanał Elbląsko-Iławsko-Ostródzki*, znajdował się w oficjalnych granicach Prus Wschodnich. Ten zaś sztuczny szlak wodny miał swoje następujące punkty krańcowe: *Kanał Dobrzycki* oraz przekop pomiędzy jeziorami Dauby i Jeziorak – w przypadku *Kanału Iławskiego*; tunel kanałowy i przekop pomiędzy jeziorami Szeląg Wielki i Mały – w przypadku *Kanału Ostródzkiego*; ujście kanałowe w jeziorze Druzno – w przypadku *Kanału Elbląskiego*. Jednak cały szlak żeglowny, zgodnie z nomenklaturą *Słownika Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*: „stojący w związku z Kanałem *Elbląsko-Mazurskim*", jest znacznie rozleglejszy, dzięki naturalnym ciekom i zbiornikom wodnym. Oznaczało to, że na południu część jeziora Jeziorak z miastem Iławą, a na północy część jeziora Druzno oraz (znajdująca ujście w Zalewie Wiślanym) rzeka Elbląg z miastem Elbląg – znajdowały się w oficjalnych granicach Prus Zachodnich.



Rys. 4.40. Ujście Kanału Oberlandzkiego do jeziora Druzno oraz przebieg granicy zachodnio- i wschodniopruskiej (czerwona linia – Prusy Wschodnie po jej stronie południowej i wschodniej) na mapie z 1938 r.



Rys. 4.41. Jezioro Ruda Woda oraz przeprawa promowa w Steenkenwalde na mapie z 1910 r.

Centralnym elementem Kanału Oberlandzkiego było rynnowe jezioro Ruda Woda, liczące ponad 12 km długości. W owym czasie przemieszczanie się z jednej strony tego zbiornika wodnego na drugą stanowiło określony problem i zajmować musiało dużo czasu. W środkowej części jeziora funkcjonowała więc (co najmniej w II połowie XIX wieku) przeprawa promowa, łącząca komunikacyjnie obecną miejscowość Szymonowo (niem. *Simnau*), położoną przy zachodnim brzegu – z miejscowością Wenecja (niem. *Wenedien*), położoną przy brzegu wschodnim. Prom ten był niewielki, była to zapewne zwykła, jeziorowa łódź rybacka. Wschodni przystanek promowy znajdował się na półwyspie, poniżej zatoki, do której uchodzi rzeka Drela (niem. *Drehle*). Funkcjonowała tam karczma (wraz z kilkoma budynkami gospodarczymi) dla pasażerów tegoż promu oraz flisaków, holujących barki i tratwy szlakiem wodnym kanału.

W 1851 roku, na cześć budowniczego kanału i zarazem mieszkańca pobliskiej Czulpy[24] – „osadę" tę nazwano **Steen-**

[24] W trakcie budowy Kanału Oberlandzkiego, Georg Jacob Steenke mieszkał m.in. w Czulpie, na północnym krańcu jeziora Ruda Woda, gdzie następnie wybudował własną willę i osiadł na stałe.

kenwalde. Z czasem ruch na tej stanicy wodnej zaczął zamierać. Część ładunków towarowych przejął transport kolejowy, a transport wodny został zdominowany przez jednostki z silnikami (początkowo parowymi, następnie spalinowymi), które pokonywały całe jezioro bez potrzeby noclegu bądź odpoczynku. Mniej więcej w latach 1905-1910 karczma upadła, a do 1913 roku miejsce to (i półwysep) zostało ponownie zalesione, a samą nazwę przejął fragment lasu.

Niemalże w tym samym czasie, bo w latach 1912-1913 mieszkaniec Ostródy Adolf Tetzlaff zapoczątkował na Kanale Oberlandzkim (w tym na linii Ostróda – pochylnie – Elbląg) stałą żeglugę pasażerską. Systematycznie powiększając flotyllę swych statków, Tetzlaff tworzył podwaliny pod turystyczne wykorzystanie tej unikalnej drogi wodnej w czasach nam współczesnych.





Rys. 4.42-43. Motorowiec „Oberland" wpływający w Czulpie na jezioro Ruda Woda, lata 30. XX w. oraz zabudowania Inspekcji Budownictwa Wodnego i Willi G. J. Steenke w Czulpie, pocztówka z około 1900 r.

To wreszcie Adolf Tetzlaff odbudowywał urządzenia i uruchamiał żeglugę pasażerską na kanale tuż po drugiej wojnie światowej, pomimo że jego firmę żeglugową znacjonalizowało w 1947 roku państwo polskie. Dnia 1 lipca 1952 roku, podczas rejsu statkiem „Zbigniew" (dawniej „Steenke") do Iławy, na śluzie w Miłomłynie dostał ataku serca i przewieziono go do ostródzkiego szpitala. Nazajutrz po drugim ataku zmarł. Pochowano go 5 lipca 1952 roku na ostródzkim cmentarzu „Polska Górka". Adolf Tetzlaff zmarł więc „na służbie", niemal na wodnym posterunku. Jego śmierć stanowi symboliczny koniec wschodniopruskiej żeglugi śródlądowej. Współcześnie spadkobiercą i kontynuatorem jego działań na tych akwenach jest Żegluga Ostródzko-Elbląska.





Rys. 4.44-45. Adolf Tetzlaff przed drugą wojną światową oraz (prawdopodobnie on) na dziobie statku „Zbigniew" (wcześniej „Steenke") po 1947 r.

Post scriptum

Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej[25] z dnia 14 stycznia 2011 r. uznano „Kanał Elbląski" za pomnik historii: „ze względu na wartości kulturowe, krajobrazowe, techniczne, materialne i niematerialne oraz autentyczność i funkcjonalną integralność Kanału Elbląskiego będącego świadectwem najwyższego poziomu dziewiętnastowiecznej kultury technicznej oraz jedynym na świecie nieprzerwanie działającym kanałem wykorzystującym system zabytkowych pochylni typu suchy grzbiet.".

To dziwne i nad wyraz zastanawiające, że do obszaru pomnika historii „Kanał Elbląski" zaliczono jezioro Druzno i całą rzekę Elbląg, aż po Zalew Wiślany, a które to drogi wodne formalnie nie były nigdy elementami Kanału Oberlandzkiego, natomiast nie zaliczono do niego najstarszego (a więc jak najbardziej historycznego) czynnego kanału żeglownego w Polsce – Kanału Dobrzyckiego, wraz z jeziorem Ewingi, które elementami Kanału Oberlandzkiego od zawsze były!

Niemniej jednak to dzieło XIX-wiecznych pruskich inżynierów zostało oficjalnie docenione przez najwyższe władze Rzeczypospolitej Polskiej. Najwyższy zatem czas na rozpoczęcie procedury wpisania go na listę obiektów światowego dziedzictwa UNESCO. Ale to już zupełnie inna historia...



Rys. 4.46. Mapa pomnika historii „Kanał Elbląski" – załącznik do rozporządzenia z dnia 14 stycznia 2011 r.

[25] Dziennik Ustaw z 2011 r. Nr 20, poz. 100.

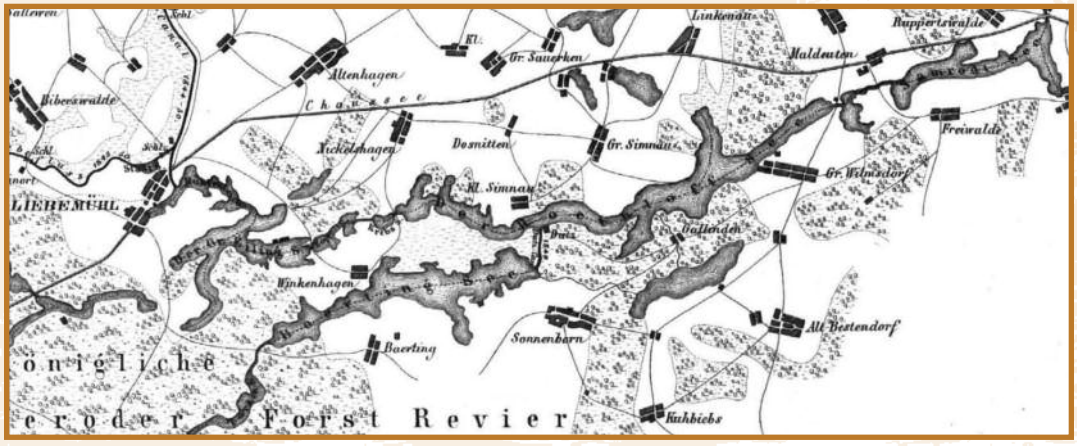
4.3. Kanał Bartnicki (*Kanał Ducki*, niem. *Dutzkanal*)

Sztuczny kanał, łączący jezioro Bartężek (niem. *Bärting See*) z jeziorem Ruda Woda (niem. *Röthloff See*) przekopano w początkowym okresie budowy Kanału Oberlandzkiego, w czasach wyrównywania poziomów oberlandzkich jezior do wysokości lustra wody jeziora Jeziorak, zapewne na przełomie lat 40. i 50. XIX wieku.



Rys. 4.47. Styk Kanału Bartnickiego z jeziorem Bartężek

Na mapie Schmida podawany jest rok 1849. Głównym powodem inwestycji była ówczesna potrzeba spławiania w kierunku morza słynnej *sosny taborskiej*, wręcz idealnej do budowy masztów okrętowych.



Rys. 4.48. Kanał Bartnicki (*Dutz Canal*) na mapie Schmida z 1860 r. (uwaga: północ po stronie prawej, wschód u dołu)

Współczesny Kanał Bartnicki jest boczną, wschodnią odnogą (w jego środkowym odcinku) Kanału Elbląskiego. Według Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku (źródło: *Rewitalizacja Kanału Elbląskiego na odcinkach*... Gdańsk 2011, s. 4) długość Kanału Bartnickiego wynosi 865 m[1], a jego głębokość 1,5 m (od rzędnej niskiej wody żeglownej). Taka głębokość toru wodnego może być efektem ostatniej rewitalizacji z lat 2011-2012, gdyż przez wcześniejszych kilkadziesiąt lat zbliżona ona była do około 0,5 m, a nawet bywała mniejsza...

Jest to najkrótszy kanał spośród oberlandzkich dróg wodnych, jednak cały szlak żeglugowy, prowadzący od Rudej Wody do miejscowości Tarda, na południowym krańcu Bartężka, liczy łącznie 8,2 km.

[1] Bliższa prawdy będzie liczba 895 m.



Rys. 4.49. Kanałowy klif i kanałowe zakole

Realizacja w tym miejscu nowej drogi wodnej była efektem koncepcji i prac studyjnych Wasserbauinspektora Wutzke z Królewca, dotyczących technicznych możliwości budowy kanału pomiędzy jeziorem Druzno i jeziorami Oberlandu, prowadzonych jeszcze w początkach lat 20. XIX wieku. W wydanym w Królewcu w 1821 roku periodyku[2] „Przyczynek do wiedzy o Prusach", zamieścił on opracowanie z lutego 1820 roku pod tytułem „Rzeka Drwęca i jej dopływy" (niem. *Drewenz-Flusses)*, *w którym czytamy: „Aby przedłużyć ten sztuczny szlak wodny* (chodzi o projektowany Kanał Oberlandzki, przyp. C. W.), *można również połączyć jeziora Bartężek i Szeląg dla zbytu drewna z tamtejszych lasów...*". Tę ideę wcielił ostatecznie w życie 30 lat później budowniczy Kanału Oberlandzkiego, pruski inżynier oraz elbląski Inspektor Grobli i Wałów – Georg Jacob Steenke.

Poziom lustra wody kanału, podobnie jak okolicznych jezior systemu Kanału Elbląskiego, znajduje się na wysokości 99,5 m n. p. m. Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Bartężek) to: 53° 50' 46" szerokości północnej **N** i 19° 49' 28" długości wschodniej **E**, natomiast współrzędne geograficzne punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Ruda Woda) to: 53° 50' 52" **N** i 19° 48' 50" **E**.

Zgodnie z Zarządzeniem[3] Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku z dnia 13 marca 2007 r. *w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych*, żegluga na Kanale Bartnickim może odbywać się w porze dziennej, a poruszać się po nim mogą pojedyncze statki o długości do 29 m i szerokości do 3,30 m.

ROMANTYCZNE ŻEGLOWANIE

Kanał łączy bezpośrednio jezioro Ruda Woda z jeziorem Bartężek, na którego południowym krańcu znajduje się, swego czasu bardzo popularna, miejscowość wczasowa Tarda, do której na początku XX w. prowadził nie tylko szlak żeglugowy (a więc i dokąd odbywano regularne rejsy turystyczne żeglugi pasażerskiej), ale też wiodła droga bita i kolej żelazna. Niestety, linia kolejowa Ostróda – Miłomłyn – Morąg została bezpowrotnie zlikwidowana (zdemontowano szyny) w początkach XXI w.





Rys. 4.50-51. Elbląski motorowiec „Oberland" oraz ostródzki motorowiec „Konrad" w trakcie rejsów Kanałem Duckim, widokówki z lat 30. XX w.

Kanał Bartnicki to jeden z najbardziej uroczych szlaków wodnych Mazur Zachodnich, praktycznie na całej długości wiodący mieszanym, przeważnie bukowym lasem. Szczególnie urzekający jest późną wiosną i latem, kiedy korony drzew łączą się ponad wodą, dając wrażenie płynięcia zielonym tunelem. Jednocześnie las stwarza rokrocznie zagrożenia dla swobody żeglugi i drożności kanału, kiedy w wyniku burz powalone drzewa częściowo przegradzają wodny szlak. W stromych, czasem wręcz urwiskowych brzegach kanału, swoje gniazda lęgowe drążą zimorodki. Uroda kanału zrodziła legen-

[2] J. C. Wutzke: *Drewenz-Flusses* [w:] „Beiträge zur Kunde Preussens". Königsberg 1821, s. 425-457.
[3] Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego z 2007 r. Nr 84, poz. 1300.

dę źródła nazwy, tj. *Kanał Ducki* bądź *Kanał Duc* (niem. *Dutzkanal* albo *Duzkanal*). Jezioro Ruda Woda (niem. *Röthloff See*) zwane też bywało Jeziorem Duckim, a więc w konsekwencji kanał był nazywany Duckim. W języku niemieckim słowo „*duzen*" oznacza „ty", w rozumieniu bezpośredniości, przechodzenia i mówienia sobie na „ty". W przypadku łatwości nawiązywania kontaktów męsko-damskich, miała to ponoć sprawiać wyjątkowa romantyczność tego szlaku wodnego…





Rys. 4.52-53. Źródła przeszkód żeglugowych



Rzeczywiście, rejsy tym kanałem mogły uchodzić za romantyczne, a na dodatek opodal północnego krańca jeziora Bartężek, a więc w pobliżu Kanału Bartnickiego, leży miejscowość o nazwie nieodparcie kojarzącej się z kanałami i romantycznymi przejażdżkami wodnymi: Wenecja (niem. *Wenedien* lub *Venedig*). Wieś ta została założona w początkach XIV wieku, a więc w okresie, kiedy wielki mistrz i dostojnicy Zakonu przenieśli się do Malborka z Wenecji Euganejskiej... Natomiast rynnowe jezioro Bartężek to akwen o powierzchni 385 ha, o największej głębokości 15 m. Znajduje się na nim 8 wysp.

Rys. 4.54. Zielona „otchłań" Kanału Bartnickiego

Kanał Bartnicki nie posiada oficjalnej nazwy, nadanej zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Ta potoczna, na poły urzędowa nazwa pojawia się natomiast jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących), natomiast występuje sporadycznie w ministerialnych rozporządzeniach.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Bartnicki, Kanał	-ego, -u	kanał	Kanał Elbląski (jez. Ruda Woda)

Rys. 4.55. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 5

Według opracowania (mapa pochodząca z listopada 1860 roku) inżyniera E. G. Schmida[4], towarzysza Steenke w czasie wyprawy studyjnej do USA i Kanady w 1850 roku, ta droga wodna nosiła nazwę ***Dutz Canal***, czyli po polsku ***Kanał Ducki***. Według Gustawa Leydinga, autora „Słownika nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego[5]", nazwa niemiecka to ***Dutzkanal***, nazwą polską jest ***Kanał Duc***, a tak nazwana droga wodna łączy jez. Bartężek z jez. Rudą Wodą.

[4] E. G. Schmid: *Der Elbing-oberländische Canal*. Op. cit., s. 149-156.
[5] G. Leyding: *Słownik nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego. Cz. II Nazwy fizjograficzne (zlokalizowane)*. PTPN, Poznań 1959, s. 136.



Rys. 4.56. Dutzkanal i Las Wenecki na niemieckiej mapie z 1930 r.

Współczesna nazwa nawiązuje do błędnie użytej nazwy jeziora Bartężek (tak brzmi oficjalna nazwa jeziora, nadana zgodnie z zarządzeniem Ministra Administracji Publicznej[6] z dnia 4 kwietnia 1950 r.), czyli pochodzi od formalnie nie istniejącego Jeziora Bartnickiego! Pojawiła się ona urzędowo (lecz z tego powodu nie może być uznawana za oficjalną nazwę urzędową) między innymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 1998 r. *zmieniającym rozporządzenie w sprawie opłat za szczególne korzystanie z wód i urządzeń wodnych*[7].

NAZWY JEZIOR POMORZA MAZOWIECKIGO

o powierzchni powyżej 0,5 km²

Nazwa polska	II przypadek	powierzchnia ha	powiat	Dawna nazwa (niemiecka)
Zlewisko Wisły:				
Karnickie Jezioro	-kiego-ra,	152	morąski	Abiskar See
Ołówka (Hałek)	-i, -(łka),	93,6	ełcki	Alex See (Talfrieder See)
Jelmuń	-nia,	128	mrągowski	Allmoyer See
Orło	-ła,	114	giżycki	Arlener See daun. Orlener See
Orzysz	-sza,		piski	Arys See
Baleuskie Jezioro	-kiego-ra,	120	sztumski	Baalauer See
Borowe Jezioro	-wego-ra,	229	piski	Barben See daun. Borowy Gutter
Barlewickie Jezioro	-kiego-ra,	50	sztumski	Barlewitzer See
Bartężek	-żka,	347	morąski	Bärting See

Rys. 4.57. Fragment zarządzenia Ministra AP z dnia 4 kwietnia 1950 r.

Zagadkowa w tym przypadku była długość Kanału Bartnickiego, to jest aż 7,6 km (?!). Zapewne doliczona została długość jeziora (do miejscowości Tarda), a więc powinno być: „od jeziora Ruda Woda do południowego krańca jeziora Bartnickiego". Tę oczywistą omyłkę poprawiono (choć nie do końca właściwie – powinno być 0,9 km) dopiero rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 29 marca 2002 r. *w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych*[8]. Nie była to jednak odosobniona pomyłka.

b) w ust. 1 pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) kanały w systemie Jezior Warmińskich:

— Kanał Warmiński od miasta Miłomłyn (km 0,0) do: jeziora Drużno (km 52,0), jeziora Szeląg (km 19,1) i jeziora Jeziorak (km 11,5),

— Kanał Bartnicki od jeziora Ruda Woda (km 0,0) do jeziora Bartnickiego (km 7,6),";

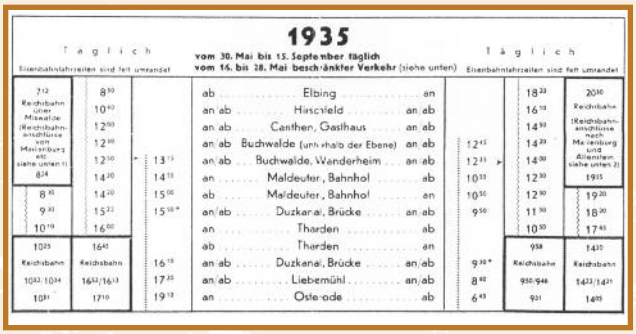
Rys. 4.58. Fragment rozporządzenia RM z dnia 22 grudnia 1998 r.

ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE, ZA KORZYSTANIE Z KTÓRYCH UISZCZA SIĘ NALEŻNOŚCI

17) Kanał Elbląski	— od Miłomłyna (km 0,0) do: jeziora Druzno (km 52,0), jeziora Szeląg Wielki (km 21,4) i jeziora Jeziorak (km 11,5),
18) Kanał Bartnicki	— od km 0,0 do km 1,0,

Rys. 4.59. Fragment rozporządzenia MŚ z dnia 29 marca 2002 r.

Podkreślić należy, że jeziora oberlandzkie (okolice Ostródy, Iławy, Miłomłyna i Morąga) nie są żadnymi jeziorami warmińskimi! Paradoks współczesnego nazewnictwa tej drogi wodnej polega zarówno na tym, że sankcjonują go lub „narzucają" podmioty nie mające samoistnych uprawnień do nadawania nazw obiektom fizjograficznym, a na dodatek pojawienie się nazwy jest związane z ustalaniem opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych, kiedy to na tym urokliwym „kanaliku" nie ma żadnych urządzeń wodnych i nie pobierane są jakiekolwiek opłaty (!), a jakby było mało – nazywany jest od nieistniejącego, bo błędnie nazwanego jeziora! Z tego przecież punktu widzenia ta droga wodna powinna być nazywana ***Kanałem Bartęskim*** lub ***Kanałem Bartężek***, natomiast z historycznego punktu widzenia ***Kanałem Duckim***.



1935

täglich — vom 30. Mai bis 15. September täglich — vom 16. bis 28. Mai beschränkter Verkehr (siehe unten) — täglich

		ab	Elbing	an		
		an/ab	Hirschfeld	an/ab		
		an/ab	Canthen, Gasthaus	an/ab		
		an/ab	Buchwalde (unterhalb der Ebene)	an/ab		
		an/ab	Buchwalde, Wanderheim	an/ab		
		an	Maldeuter, Bahnhof	ab		
		ab	Maldeuter, Bahnhof	an		
		an/ab	Duzkanal, Brücke	an/ab		
		an	Tharden	ab		
		ab	Tharden	an		
		an/ab	Duzkanal, Brücke	an/ab		
		an/ab	Liebemühl	an/ab		
		an	Osterode	ab		



2. Osterode – Tharden a. See

(Vom 30. Mai bis 15. September 1935 jeden Sonntag)

Dienst der Reederei Tegloff, Osterode Ostpr.

An jedem Wochentage ist Fahrgelegenheit nach Tharden bei Benutzung des Schiffs Osterode—Elbing gegeben.

Am Dugkanal aussteigen auf das Schiff der Elbinger Reederei.

6,25 Uhr	0 km	ab Osterode Ostpr.	— Seegang 2 an	13,50 Uhr
7,35 „	10 „	„ Grünort Schleuse	„	12,40 „
8,— „	15 „	„ Liebemühl Schleuse	„	12,00 „
8,30 „	— „	„ Liebemühl Schleuse	„	11,55 „
8,45 „	20 „	„ Sopkebude Eglingsee	„	11,35 „
8,55 „	23 „	„ Torchen — Schifferdenkmal	„	11,15 „
9,15 „	27 „	„ Dugkanal-Mündung Rätzloffsee	„	11,00 „
9,25 „	28 „	„ Dugkanal-Mündung Wätingsee	„	10,50 „
10,00 „	34 „	an Tharden a. See	ab	10,15 „

Rys. 4.60-61. Elbląskie i ostródzkie rozkłady rejsów (w tym do Tardy) z 1935 r.

[6] Monitor Polski z 1950 r. Nr 52, poz. 588.
[7] Dziennik Ustaw z 1998 r. Nr 162, poz. 1127.
[8] Dziennik Ustaw z 2002 r. Nr 55, poz. 494.



Rys. 4.62-63. Kąpielisko i molo w Tardzie, lata 30. XX w.
(www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de)

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Kanał Bartnicki jest obecnie naturalną (choć to niegdyś sztucznie wykonany przekop) północną granicą gminy Miłomłyn i jednocześnie południową granicą gminy Morąg (do połowy lat 70. XX wieku wyznaczał on również granicę powiatu ostródzkiego i morąskiego), a sam kraniec kanału (z betonowym mostem przy jeziorze Ruda Woda) stanowi tzw. „trójstyk", czyli punkt leżący na styku granic trzech gmin: Miłomłyn, Morąg i Małdyty (na terenie tej ostatniej znajduje się w całości jezioro Ruda Woda).



Rys. 4.64. Most na Kanale Bartnickim i „trójstyk" trzech gmin

4.4. Kanał Iławski (niem. *Deutsch-Eylau Kanal; Liebemühl-Geserich Kanal*)

Kanałem Iławskim jest potocznie nazywany zachodni odcinek *Kanału Oberlandzkiego* (współcześnie Elbląskiego). Budowa tej drogi wodnej oficjalnie ruszyła w dniu **28 października 1844 roku**, za pa-

nowania króla pruskiego, Fryderyka Wilhelma IV. Wbicie „pierwszej łopaty" miało miejsce w Miłomłynie. Ten jakże ważny początek budowy został upamiętniony w *Kronice Miasta Miłomłyna 1800-1922* (patrz: podrozdział **Kanał Elbląski**).



Rys. 4.65. Roboty ziemne przy realizacji kanałowego Przekopu Wisły, na wysokości Świbna (niem. *Schiewenhorst*), w październiku 1892 r. (*Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin*)

Dzięki zapiskom miłomłyńskiej *Kroniki*[1] wiemy również, jak przebiegały prace budowlane w samych początkach budowy Kanału Iławskiego, m.in. w 1845 roku: „Dnia 14 kwietnia br. rozpoczęły się roboty ziemne, a chociaż zamarznięty grunt stanowił jeszcze pewną przeszkodę, to z drugiej strony pogoda tak bardzo sprzyjała rozpoczęciu pracy, że liczba robotników z około 400, których było tu pierwszego dnia, w ciągu 8 następnych wzrosła do blisko 1200. Robotnicy pochodzili przeważnie z powiatów ostródzkiego, morąskiego, lubawskiego i braniewskiego. Stawiło się tu także kilku elblążan i trochę żuławiaków. Jednak ci ostatni prawie wszyscy odeszli po 8 dniach, ponieważ zarobek (10-14 srebrnych groszy dziennie, zależnie od tego czy ludzie trafiali na dobry czy zły grunt, lub też od ich zaangażowania) był dla nich za niski. Tym, którzy nie zarabiają więcej niż 10 srebrnych groszy dziennie, zapewne trudno jest się utrzymać, gdyż z powodu drogiej żywności wikt dla mężczyzny kosztuje 6 do 7 srebrnych groszy dziennie, a po pokryciu drobnych potrzeb, jak tytoń, gorzałka itd., na koniec tygodnia dla rodziny pozostaje niewiele albo nic. Tymczasem jest to przecież ciągle zarobek, którego brakowałoby bez budowy kanału i również tutaj panowałaby bieda.



Rys. 4.66. Podstawowy odcinek Kanału Iławskiego (z akweduktem) na mapie z 1893 r.

Roboty posuwają się szybko i szlak długości 1100 prętów (4.750 m) jest po części gotowy, po części w fazie prac. Rozpoczęły się roboty przy akwedukcie koło Ligów, na szerokim na 1500 stóp (450 m) Jeziorze Karnickim, prowadzone są roboty przy połączeniu jezior Jeziorak i Dauby, jak też Dauby w stronę nasypu akweduktu.

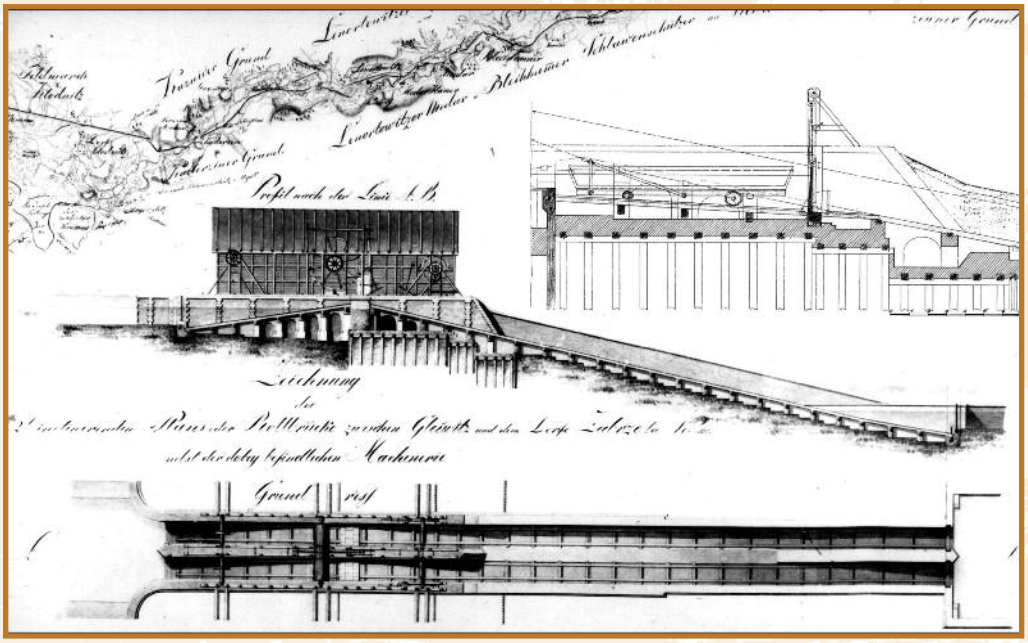
[1] *Chronik der Stadt Liebemühl 1800-1922*. Kreisgemeinschaft Osterode Ostpreussen e. V., Osterode am Harz 1979, s. 34-37.

Jeśli pogoda dopisze, to w czerwcu tego roku kanał między Miłomłynem a Skułtami (niem. *Skulten*, obecnie Dębinka – przyp. C. W.) – dobre 3/4 mili (5.650 m) – będzie gotowy. Daje to przy okazji zdumiewający i zajmujący widok, kiedy z pagórka widzi się 1200 robotników podobnych górnikom, rozstawionych na jednej linii, jak daleko sięga wzrok, wykonujących radośnie i pilnie rozmaite czynności. Laicy muszą uznać wspaniałość i piękno linii kanału, a starsi mieszkańcy poznają dopiero teraz dzięki tej linii zachwycający urok przyrody naszej tak opustoszałej okolicy (...)



Rys. 4.67. Połączenie jezior Jeziorak i Dauby – miejsce ekspozycji modelu kanałowej pochylni na mapie z 1911 r.

Pewien wyższy oficer-inżynier, który przejeżdżał wzdłuż znajdującego się w trakcie budowy odcinka kanału Miłomłyn – Jeziorak, nie mógł nachwalić wspaniałego krajobrazu, niezwykłej, prawdziwie malarskiej perspektywy Jezioraka, widzianej z miejsca, gdzie kanał przechodzi z jeziora Dauby do Jezioraka. Tutaj leży osada nazwana, niestety, bardzo pospolicie Kraggen-(Pferde)-Krug[2]. Podczas kanikuły warto przespacerować się wzdłuż kanału, tym bardziej jeśli przy tej okazji obejrzy się wielce kształtujący model pochylni[3], wystawiony tu przez inspektora budownictwa wodnego, Pana Steenke, który bardzo chętnie pokazuje go i objaśnia.”.



Rys. 4.68. Schemat działania (przekrój podłużny) pochylni (Rollbrücke) na *Klodnitz Kanal*

KANAŁOWY AKWEDUKT

Na projektowanej trasie Kanału Iławskiego, pośrodku odcinka między Borecznem i Miłomłynem, opodal Karnit, znajdowało się Jezioro Karnickie (niem. *Abiskar-See*), którego poziom leżał około 2 m poniżej poziomu jezior Dauby, Jeziorak i Ilińsk (a więc poniżej 99,6 m n.p.m.). Spiętrzenie wód tego pierwszego zbiornika nie wchodziło w rachubę, a budowę kolejnych śluz uznano za zbyt pracochłonną i kosztowną.

Ten problem inżynier Steenke postanowił pokonać, przerzucając przez Jezioro Karnickie (w praktyce dzieląc je na pół) w latach 1845-1846 ziemny akwedukt. Tak stworzono (nie bez problemów) akwedukt o długości blisko 480 m, wypełniony, po połączeniu z tworzonym systemem, wodami Jezioraka. Ponieważ głębokość Jeziora Karnickiego wynosi około 3 m, oznacza to, że przez środek tego zbiornika wodnego należało usypać dwa równoległe wały ziemne o wysokości około 6 m.

[2] Obecnie to opustoszałe i zalesione miejsce, po lewej stronie płynąc od strony Miłomłyna (choć na mapie E. G. Schmida z 1860 roku – po prawej), o nazwie Karczmisko. Oficjalna niemiecka nazwa brzmiała *Kraggen Krug*, a więc Karczma nad Kragą. W tym przypadku zapewne chodzi o jakąś potoczną nazwę, w rodzaju zajazdu końskiego, czy wręcz stajni.

[3] Dzięki tej informacji, datowanej na maj 1845 roku, otrzymujemy potwierdzenie, że G. J. Steenke jeszcze przed rozpoczęciem budowy kanału był zwolennikiem wznoszenia pochylni, zamiast realizowanych początkowo zespołów śluz na odcinku jezioro Druzno – jezioro Piniewo (dzisiejszy odcinek z pochylniami kanałowymi), czyli na długo przed wyprawą studyjną do Ameryki Północnej, odbytej jesienią 1850 roku. Taka koncepcja nie była jednak wówczas jeszcze akceptowana w Berlinie. Steenke stworzył model pochylni, jednak obecnie nie wiemy jak on faktycznie wyglądał. Z dużą dozą pewności można twierdzić, że nie przypominał on tych pochylni, ostatecznie wybudowanych na Kanale Oberlandzkim. Wszak było to kilka lat przed wyprawą studyjną do Ameryki Północnej, na Morris Canal oraz Pennsylvania Canal, a nawet przed wcześniejszą wyprawą studyjną do Bawarii, Belgii i Holandii. Co prawda Steenke musiał znać opisy amerykańskich kanałów i pochylni, zamieszczanych w książkach i czasopismach branżowych z tego okresu, jednak sądzić należy, że model ten bardziej powinien przypominać, funkcjonującą do 1839 roku, pochylnię z pruskiego Górnego Śląska, a więc jedną z dwóch pochylni Kanału Klodnickiego.

W dzisiejszych czasach, kiedy brzegi Kanału (w tym akweduktu) porośnięte są drzewami i bujną roślinnością, podróżujący turyści zwykle nie zdają sobie sprawy z tego, że właśnie przepływają *przez* – i jednocześnie płyną *ponad* Jeziorem Karnickim…







Rys. 4.69-71. Kanałowy akwedukt idący przez Jezioro Karnickie

Część źródeł (można nawet rzec, że większość) podaje informację, iż długość akweduktu wynosi dokładnie 484 m, a wysokość jego wałów musiała wynieść aż 20 metrów! Tak między innymi twierdził Stanisław Srokowski, autor *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[4]: „Co jednak najbardziej wyróżnia kanał Oberlandzki od innych wschodniopruskich, to jego niebywała kunsztowność (...) W innem znowu miejscu poprzez jezioro Abiskar na przestrzeni 484 m wzniesiono nasyp o szerokości górnej 39 m i wysokości do 20 m i tędy poprowadzono koryto kanałowe. Podobnych urządzeń jest tu więcej.”.



Rys. 4.72. Trasa Kanału Iławskiego: śluzy (S), wrota bezpieczeństwa (W) i Akwedukt (A) w latach 50. XIX w. na mapie Schmida z 1860 r. (uwaga: północ po stronie prawej, wschód u dołu)

W podobny sposób charakteryzował kilka lat wcześniej Kanał Staropruski (Oberlandzki) Mieczysław Orłowicz, nie wszystko jednak w opisach dotyczących akweduktu jest zgodne z rzeczywistością[5].

Opisując tę cześć Mazur, M. Orłowicz informował w swoim *Ilustrowanym przewodniku*[6], że: **Liwski Młyn** (Liebemühl, obecnie Miłomłyn – przyp. C. W.), niemieckie miasteczko o 2.400 mieszk. nad rzeczką Miłą (Liebe) (...) Z zakładów przemysłowych oprócz młyna wodnego, od którego wzięło swą nazwę, posiada tartak parowy, a jako położone wśród lasów, na skrzyżowaniu jezior i kanałów prowadzi ożywiony handel drzewny (...) W tzw. lesie książęcym (Prinzewald) rosną wspaniałe buki. Ładna przejażdżka łodzią po jeziorach i kanale, 3 km na zachód od Liwskiego Młyna leży Bynowo (Bienau), jak wskazuje nazwa dawna osada bartnicza (…) Liwski Młyn jest punktem wyjścia wycieczki parowcem po jeziorach i **Kanale Staropruskim** (Oberlandzkim, czyli Elbląsko-Iławsko-Ostródzkim[7] – przyp. C. W.). Jako akcję przygotowawczą do budowy tego kanału, który miał połączyć Ostródę z Bałtykiem, zrównano w r. 1845-52 poziom wód jezior do równej wysoko-

[4] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 16.
[5] W istocie trudno jest jednoznacznie ocenić długość akweduktu (a pamiętać należy, że szerokość jeziora w tym miejscu jest zbliżona do 400 m), czyli stwierdzić, gdzie kończy się wał akweduktu (płynąc np. w stronę Iławy), gdyż przechodzi on bezpośrednio w wał ziemny właściwego kanału. Z pewnością wysokość walów nie mogła być tak duża, gdyż oznaczałoby to, że głębokość jeziora wynosiła aż 17 metrów, co nie jest zgodne z prawdą. Być może zatem jest to informacja bazująca na pierwotnym przekazie niemieckim, a dotyczącym nie 20 metrów, ale np. 20 stóp (niem. Fuss), a więc w przeliczeniu 6 metrów... Co do długości akweduktu, to przywołany wcześniej O. Hausburg (Op. cit., s. 564) twierdził (prawdopodobnie za G. J. Steenke), że akwedukt liczy 1.550 stóp, a więc około 486 m. Z tym wyliczeniem wypada więc się zgodzić.
[6] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 214-216.
[7] Mieczysław Orłowicz był zwolennikiem nazwy Kanał Staropruski, zamiast Kanał Oberlandzki.

ści 100 m n.p.m., przy czym zmniejszono ich obszar o 500 ha (…) Osobliwością jest budowa kanału w poprzek jeziora Abiskar. Ponieważ leży ono 1,5 m poniżej poziomu wód kanału, zbudowano w najwęższym miejscu tamę o 40 m szerokości i 20 m wysokości, i poprowadzono nią kanał długości 484 m.”.

Śluzy Miłomłyn (niem. Sonnenhof) oraz Zieloną (niem. Grünort) wybudowano w 1849 roku i od tego momentu możliwa była żegluga kanałowa pomiędzy Ostródą, Miłomłynem oraz (płynąc Kanałem Iławskim i Jeziorakiem) Iławą i Zalewem.

Z IŁAWĄ W NAZWIE

Kanał Iławski nie posiada oficjalnej nazwy, nadanej zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Ta potoczna nazwa pojawia się natomiast jednokrotnie w „Hydronimach” (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Iławski, Kanał	ego, u	kanał	Iławka (jez. Dauby)

Rys. 4.73. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 87

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (rozwidlenie wodne na śluzie Miłomłyn) to: 53° 45’ 49” szerokości północnej **N** i 19° 49’ 15” długości wschodniej **E**. Zgodnie z Hydronimami, Kanał Iławski znajduje swoje ujście w jeziorze Dauby, a współrzędne geograficzne tego punktu to: 53° 45’ 37” **N** i 19° 42’ 03” **E**.



Rys. 4.74. Wrota bezpieczeństwa opodal miejscowości Ligi (niem. *Liegen*)

Jednak z punktu widzenia żeglugi śródlądowej należałoby jeszcze do niego zaliczyć krótki, bo liczący sobie zaledwie około 200 metrów długości odcinek sztucznego przekopu, łączącego jezioro Dauby z Kragą, czyli północno-wschodnią zatoką jeziora Jeziorak. Współrzędne geograficzne punktu początkowego tego odcinka kanałowego (styk z jeziorem Dauby) to: 53° 45’ 13” **N** i 19° 41’ 37” **E**, natomiast punktu końcowego (styk z jeziorem Jeziorak) to: 53° 45’ 10” **N** i 19° 41’ 27” **E**. Długość podstawowego odcinka Kanału Iławskiego (od śluzy Miłomłyn do jeziora Dauby) wynosi dokładnie 10 km.



Rys. 4.75. Widok z ujścia Kanału Iławskiego do jeziora Dauby (od strony Karnit)

Sam szlak wodny Kanału Iławskiego (lub z nim bezpośrednio powiązany) jest jednak znacznie dłuższy, bowiem na południu prowadzi aż do Iławy, a więc do południowego krańca jeziora Jeziorak i miejsca wypływu rzeki Iławka (współrzędne geograficzne tego punktu to: 53° 45’ 37” **N** i 19° 42’ 03” **E**) oraz do południowego krańca jeziora Mały Jeziorak, gdzie znajduje się jeden z krańców Kanału Oberlandzkiego (współrzędne geograficzne tego punktu to: 53° 35’ 34” **N** i 19° 33’ 49” **E**); natomiast na północy prowadzi (poprzez najstarszy w Polsce, pochodzący jeszcze z lat 1331-1334, czynny kanał żeglowny – Kanał Dobrzycki) do Zalewa, nad jeziorem Ewingi (współrzędne geograficzne tego punktu to: 53° 50’ 55” **N** i 19° 35’ 24” **E**).

Podsumowując

Szlak żeglugowy, powiązany z Kanałem Iławskim, możemy podzielić na 3 podstawowe fragmenty, niemalże o identycznej długości 17 km. Są to odcinki: Miłomłyn – jezioro Dauby – Zatoka Kraga i Wyspa Gierczak (na jeziorze Jeziorak); Wyspa Gierczak – Zalewo oraz Wyspa Gierczak – Iława. Łącznie jest to więc szlak żeglowny (bez bocznych odcinków) o długości około 51 km. Dodając jeszcze dwa północ-

ne odgałęzienia, tj. Jezioro Płaskie, prowadzące do miejscowość Jerzwałd na zachodzie (6,5 km) oraz zatokę prowadzącą do miejscowości Skitławki na wschodzie (4,4 km), otrzymujemy drogi wodne o długości blisko 62 km.

Godny odnotowania opis jeziora Jeziorak, którego dawna nazwa polska to *Jezierzyce*, znajduje się w Tomie III *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego*[8]:

„***Jezierzyce***, niem. *Geserich-See*, wielkie jezioro, na pograniczu Prus zachodnich i wschodnich, w pow. suskim i morąskim (obecnie wyłącznie w iławskim – przyp. C. W.). Nazwę otrzymało (liczbę mnogą – przyp. C. W.) zapewne od wielu jezior, z których się kiedyś pierwotnie bez zaprzeczenia składało (…) Na dokładnych mapach wysp naliczyć można znaczniejszych 12, półwyspów 7 i tyleż zatok (…) Długie jest to jezioro około 3 mile (23 km w przypadku mili pruskiej, 26 km w przypadku tzw. mili nowopolskiej, ponad 27 km faktycznie – przyp. C. W.) (…) Odpływ ma dwojaki: północny przez liczne jeziora i nowy **kanał mazurski (oberländischer Kanal)** na jezioro Druzno koło Elbląga do Świeżej zatoki (Zalew Wiślany – przyp. C. W.) i południowy przez strugę Iławkę do Drwęcy i Wisły.

Wspomniany kanał mazurski sprowadził tu znaczny ruch na jeziorze. Prawie bez przystanku widać liczne łodzie przypływające pod Iławę, drugie odchodzące. Wywożą głównie zboże i drzewo do Elbląga i Gdańska, przywożą różne towary. Nowe krzyżujące się przy Iławie koleje żelazne: toruńsko-wystrucka i malborsko-mławska ruchowi temu nie zaszkodziły[9]".



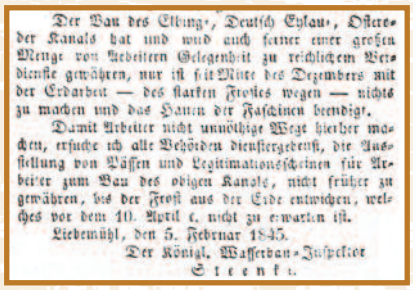
Rys. 4.76. Przystań parowców w Wieprzu (niem. *Weepers*), środkowa część Jezioraka, początek XX w. (*www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de*)



Rys. 4.77. Parowiec towarowo-pasażerski „Emillie" na przystani w podiławskim Szałkowie (niem. *Schalkendorf*), około 1909 r.

Zapiski w *Kronice Miasta Miłomłyna* informują, że dnia 18 sierpnia 1845 roku rozpoczęto, niewątpliwie z inicjatywy G. J. Steenke, budowę statków kanałowych[10]. Ostatecznie 15 października tegoż roku (w dniu królewskich urodzin) zwodowano pierwszy statek, nazwany ***„Vorwärst"*** *(Naprzód!)*. „Wówczas nadinspektor budowlany Steenke wygłosił mowę odpowiednią do tego wydarzenia, a wieczorem z okazji urodzin królewskich był bal i iluminacja[11]". Statek zbudował Schiffsbaumeister Liebnitzki z Kłajpedy. Statek ten z pewnością pływał więc w pierwszej kolejności po Kanale Iławskim, jeszcze przed wybudowaniem śluzy Miłomłyn. Należy nadmienić, że inżynier Steenke, podczas budowy kanału, oprócz wymienionej barki miał jeszcze na stanie co najmniej dwa statki: **„Liebemühl"** (Miłomłyn) i **„Saalfeld"** (Zalewo), które były przystosowane do przewozu drewna[12].

Orędownikiem iławskiej żeglugi był również Georg Jakob Steenke. Jak podaje Karl Joseph Kauffmann, autor monografii Iławy z 1905 roku: „Z inicjatywy budowniczego kanału Steenkego magistrat nakazał rajcom utworzenie spółki akcyjnej w celu zakupu parostatku, zainstalowania mostu załadunkowego, przystani itd."[13] Spółka wprawdzie nie powstała, natomiast w Iławie działalność żeglugową rozpoczął armator Kardinal, właściciel firmy „Reederei Kardinal", który początkowo dysponował trzema barkami z napędem żaglowym, zbudowanymi przez R. Liebnitzkiego[14].

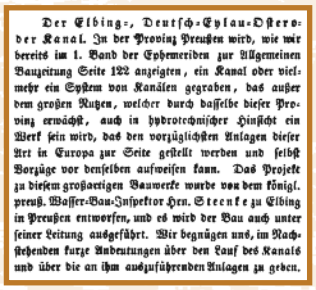


Der Bau des Elbing-, Deutsch-Eylau-, Osteroder Kanals hat und wird auch ferner einer großen Menge von Arbeitern Gelegenheit zu reichlichem Verdienste gewähren, nur ist seit Mitte des Dezembers mit der Erdarbeit — des starken Frostes wegen — nichts zu machen und das Hauen der Faschinen beendigt.

Damit Arbeiter nicht unnöthige Wege hierher machen, ersuche ich alle Behörden dienstergebenst, die Ausstellung von Pässen und Legitimationsscheinen für Arbeiter zum Bau des obigen Kanals, nicht früher zu gewähren, bis der Frost aus der Erde entwichen, welches vor dem 10. April c. nicht zu erwarten ist.

Liebemühl, den 5. Februar 1845.

Der Königl. Wasserbau-Inspektor
Steenke.



Der Elbing-, Deutsch-Eylau-Osteroder Kanal. In der Provinz Preußen wird, wie wir bereits im 1. Band der Ephemeriden zur Allgemeinen Bauzeitung Seite 122 anzeigten, ein Kanal oder vielmehr ein System von Kanälen gegraben, das außer dem großen Nutzen, welcher durch dasselbe dieser Provinz erwächst, auch in hydrotechnischer Hinsicht ein Werk sein wird, das den vorzüglichsten Anlagen dieser Art in Europa zur Seite gestellt werden und selbst Vorzüge vor denselben aufweisen kann. Das Projekte zu diesem großartigen Bauwerke wurde von dem königl. preuß. Wasser-Bau-Inspektor Hrn. Steenke zu Elbing in Preußen entworfen, und es wird der Bau auch unter seiner Leitung ausgeführt. Wir begnügen uns, im Nachstehenden kurze Andeutungen über den Lauf des Kanals und über die an ihm auszuführenden Anlagen zu geben.

Rys. 4.78-79. Informacja prasowa w *Elbinger Anzeigen* (Nr 13 z 15 lutego 1945 r.) oraz w *Ephemeriden für das Baufach. Beilage zür Allgemeinen Bauzeitung* (Nr 2 z 1846 r., Wiedeń 1848, s. 20)

Tuż po otwarciu pochylni na Kanale Oberlandzkim, jesienią 1860 roku do Iławy dopłynął (poprzez Miłomłyn, Kanał Iławski i Jeziorak) zbudowany w tym samym roku w elbląskiej stoczni *Gebruder Mitzlaff* parowiec (tylnokołowiec, statek holowniczo-towarowy o mocy silnika 40 KM) o nazwie „Kardinal", którego armatorem był iławski kupiec Gustav Claus Kardinal[15].

[8] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom III z 1882 r., s. 572-573.
[9] Piszący to, zaledwie kilka lat po uruchomieniu kolei, ksiądz Fankidejski z Pelplina, nie mógł przewidzieć ekspansji i negatywnych skutków dla śródlądowych dróg wodnych nowej gałęzi transportu w postaci kolejnictwa.
[10] Musiało chodzić o rodzaj barki, służącej wówczas m.in. samej budowie kanału, a więc do transportu materiałów budowlanych, maszyn i narzędzi, a ponadto zbóż i innej drobnicy.
[11] *Chronik der Stadt...* Op. cit., s. 37.
[12] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi...* Op. cit. , s. 10.
[13] K. J. Kauffmann: *Geschichte der Stadt Deutsch Eylau*. Danzig 1905 (Dzieje miasta Ilawy, pierwsze polskie wydanie (niekrytyczne). W. Skrobot, Iława 2010, s. 123).
[14] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi...* Op. cit. , s. 12-13.
[15] Inne źródła podają, że był to iławski armator J.C. Kardinal (ewent. Cardinal), który spedycję jeziorowo-kanałową barkami o napędzie żaglowym prowadził już co najmniej od 1853 roku.

Pierwsze polskie nazwy Kanału Oberlandzkiego (w tym odcinka iławskiego) pojawiły się w latach 80. i 90. XIX wieku, jako ***Kanał Mazurski*** lub ***Elbląsko-Mazurski*** (patrz podrozdział: ***Kanał Elbląski***). Inżynier Georg Jacob Steenke oznajmił w gazetach na początku lutego 1845 roku o budowie ***Kanału Elbląsko-Iławsko-Ostródzkiego*** (niem. ***Elbing-Deutsch-Eylau-Osteroder Kanal***).

Podkreślmy zatem, że twórca i budowniczy Kanału Oberlandzkiego (obecnie Elbląskiego), G. J. Steenke, uważał za stosowne, w momencie rozpoczynania prac budowlanych, używać w nazwie Iławy (niem. *Deutsch-Eylau*), a więc uznawać odcinek Miłomłyn – jezioro Dauby za **Kanał Iławski**.

Z kolei w opracowaniu (mapa pochodząca z listopada 1860 roku) inżyniera E. G. Schmida[16], towarzysza Steenke w czasie wyprawy studyjnej do USA i Kanady w 1850 roku, ta droga wodna nosiła nazwę ***Liebemühl-Geserich Canal***, czyli w tłumaczeniu ***Kanał Miłomłyn-Jeziorak***, a którego całkowita realizacja trwała w latach 1844-1850. Wedle nomenklatury *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego* nazwę tę moglibyśmy również tłumaczyć (pod koniec XIX wieku) jako ***Kanał Miłomłyńsko-Jezierzycki***.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

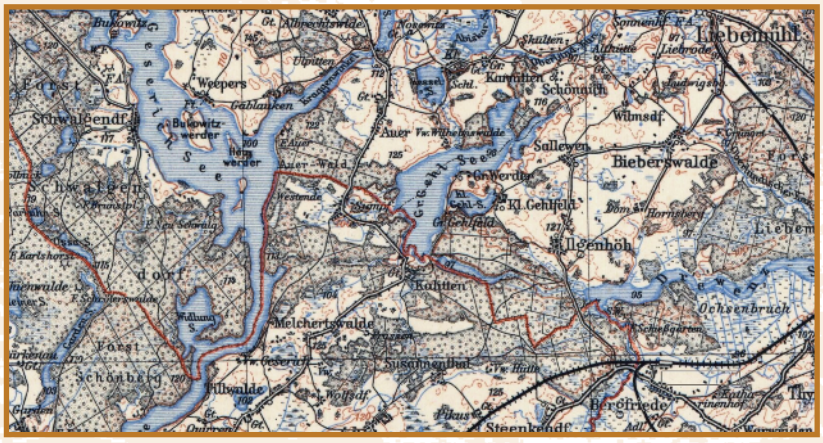
Niezwykle rozległe jezioro Jeziorak (oraz porośnięte lasami brzegi) musiało stwarzać znaczne utrudnienia w przypadku komunikacji lądowej. W przeszłości istniały na Jezioraku (w miejscach przesmyków) osobowo-towarowe przeprawy promowe[17]. Przykładowo jedna, w północnej części akwenu, łączyła miejscowość Siemiany (niem. *Schwalgendorf*) i leśniczówkę Jeziorno z półwyspem i osadą Bukowiec (niem. *Bukowitz*) oraz miejscowością Matyty (niem. *Motitten*). Druga przeprawa promowa, na południowym krańcu Jezioraka, łączyła miasto Iławę z wyspą Wielka Żuława (niem. *Gross Werder*).



Rys. 4.80-71. Prom „na Bukowiec" na mapie z 1911 roku oraz iławski prom „na Żuławę" na mapie z 1910 roku

Co prawda założeniem tej książki jest traktowanie wszystkich dróg wodnych na wschód od linii Wisły jako wschodniopruskie, jednak tak naprawdę szlak żeglowny Kanału Iławskiego przekraczał granicę Prus Wschodnich, do których przynależały takie miasta jak Ostróda, Miłomłyn, Zalewo i Pasłęk oraz Prus Zachodnich, do których przynależały takie miasta jak Iława, Lubawa, Susz i Kwidzyn.

W tym przypadku paradoksem było, że znaczna część zachodniego brzegu jeziora Jeziorak przynależała do Prus Wschodnich, natomiast duża część wschodniego brzegu wchodziła w skład Prus Zachodnich... Podobny przypadek przebiegu linii granicznej przez akwen wodny występował na drugim krańcu szlaku żeglownego, na jeziorze Druzno (patrz podrozdział: **Kanał Elbląski**).



Rys. 4.82. Przebieg granicy zachodnio- i wschodniopruskiej (czerwona linia – Prusy Wschodnie po jej stronie północnej) na mapie z 1943 r.



Iława i południowy kraniec Jezioraka to od dawna „mekka" miłośników sportów wodnych.

Rys. 4.83. Przystań żeglarska nad Jeziorakiem w Iławie, przełom lat 20. i 30. XX w.

[16] E. G. Schmid: *Der Elbing-oberländische Canal*. Op. cit., s. 149-156.

[17] Na niemieckich mapach mniejsze promy były zwykle oznakowane symbolem K. F. – co oznaczało w ówczesnej nomenklaturze kartograficznej „kahnfähre", a więc przeprawę (prom) łodzią. Większe promy oznaczano wówczas symbolem W. F. – „wagenfähre", czyli promy dla wozów. Inne oznaczenia, to m.in. D. F. – „dampffähre" (prom parowy) oraz E. F. – „eisenbahnfähre" (prom kolejowy).

4.5. Kanał Ostródzki (niem. *Osteroder Kanal*)

Kanałem Ostródzkim jest potocznie nazywany południowy odcinek *Kanału Oberlandzkiego* (obecnie *Elbląskiego* lub *Ostródzko-Elbląskiego*). Budowa tej drogi wodnej oficjalnie ruszyła w Miłomłynie, w dniu **28 października 1844 roku**, za panowania króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV. Ten dzień i początki budowy Kanału Ostródzkiego zostały upamiętnione w *Kronice Miasta Miłomłyna 1800–1922* (patrz: podrozdział **Kanał Elbląski**), choć faktyczne prace na tym odcinku kanałowym rozpoczęły się wiosną 1845 roku.

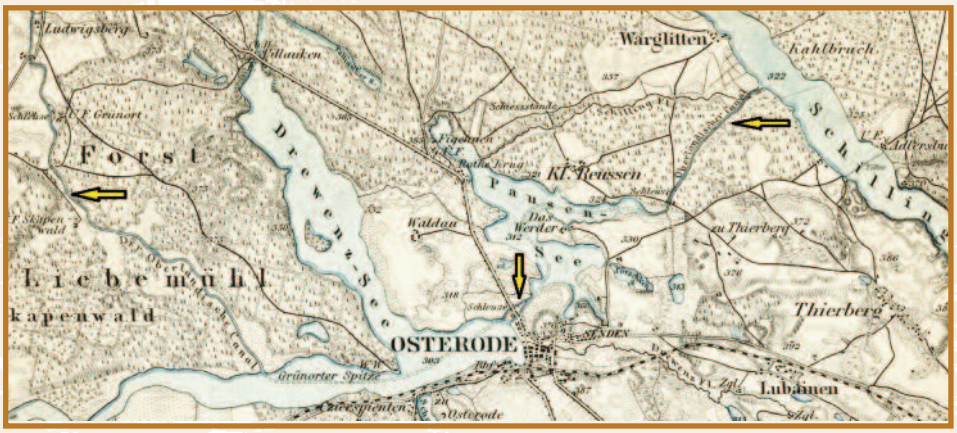


Rys. 4.84. Pierwotna trasa Kanału Ostródzkiego, prowadząca skanalizowanym korytem rzeki Liwa (niem. *Liebe*) na mapie Schmida z 1860 r., czyli przed rozbudową, bez odcinka do Starych Jabłonek (uwaga: północ po stronie prawej, wschód u dołu)

Współcześnie na Kanał Ostródzki składają się cztery sztuczne odcinki żeglugowe, łączące ze sobą naturalne zbiorniki wodne, a mianowicie:

1. Najstarszy fragment, pochodzący z początków budowy Kanału Oberlandzkiego, będący skanalizowanym korytem rzeki Liwa, łączącym Liwski Staw i Liwskie Jezioro w Miłomłynie z Jeziorem Drwęckim (dzięki śluzie Miłomłyn i śluzie Zielona). Współrzędne geograficzne punktu początkowego tego odcinka kanałowego (rozwidlenie wodne przy górnym stanowisku śluzy Miłomłyn) to: 53° 45’ 49” szerokości północnej **N** i 19° 49’ 15” długości wschodniej **E**, współrzędne śluzy Zielona to: 53° 44’ 04” **N** i 19° 50’ 55” **E**, a współrzędne punktu końcowego odcinka kanałowego (styk z Jeziorem Drwęckim) to: 53° 41’ 58” **N** i 19° 53’ 54” **E**. Dodatkowo do szlaku żeglownego dochodziła część południowej rynny Jeziora Drwęckiego (mijająca przylądek *Grünorter Spitze* i dochodząca do zatoki miejskiej w Ostródzie). Całkowita długość tego szlaku żeglownego wynosi 14,6 km (w tym 9,6 km drogi „sztucznej”).

2. Fragment „miejski”, pochodzący z czasów rozbudowy kanałowej w latach 70. XIX wieku, będący sztucznym przekopem (skanalizowane koryto rzeki Szelążnica), łączącym Jezioro Drwęckie z Jeziorem Pauzeńskim (dzięki śluzie Ostróda). Współrzędne geograficzne punktu początkowego tego odcinka kanałowego (styk z Jeziorem Drwęckim) to: 53° 42’ 23” **N** i 19° 57’ 15” **E**, współrzędne śluzy Ostróda to: 53° 42’ 31” **N** i 19° 57’ 27” **E**, a współrzędne punktu końcowego odcinka kanałowego (dawny kraniec północno-wschodniej zatoki Jeziora Pauzeńskiego) to: 53° 43’ 22” **N** i 19° 59’ 37” **E**. Całkowita długość tego szlaku żeglownego wynosi 4,3 km (w tym 0,6 km drogi „sztucznej”).



Rys. 4.85. Podstawowe odcinki Kanału Ostródzkiego na mapie z 1893 r. – jeszcze bez nasypu i mostu kolejowego linii Ostróda – Miłomłyn przy *Grünorter Spitze*, z tegoż roku

3. Fragment pochodzący z czasów rozbudowy kanałowej w latach 70. XIX wieku, będący sztucznym przekopem (częściowo skanalizowane koryto rzeki Szelążnica od strony jeziora Szeląg Wielki), łączącym Jezioro Pauzeńskie z jeziorem Szeląg Wielki (dzięki śluzie Mała Ruś). Współrzędne geograficzne punktu początkowego tego odcinka kanałowego (styk z Jeziorem Pauzeńskim) to: 53° 43’ 22” **N** i 19° 59’ 37” **E**, współrzędne śluzy Mała Ruś to: 53° 43’ 24” **N** i 19° 59’ 38” **E**, a współrzędne punktu końcowego odcinka kanałowego (styk z jeziorem Szeląg Wielki) to: 53° 44’ 24” **N** i 20° 00’ 54” **E**. Całkowita długość tego szlaku żeglownego wynosi 2,4 km (w całości jest to droga sztuczna).

4. Fragment pochodzący z czasów rozbudowy kanałowej w latach 70. XIX wieku, wiodący w kierunku południowo-wschodnim rynną jeziora Szeląg Wielki (do miejscowości Stare Jabłonki), łączący się poprzez krótki sztuczny przekop i tunel pod nasypem kolejowym z jeziorem Szeląg Mały i ostatecznie prowadzący do początku Kanału Oberlandzkiego (w miejscowości Buńki). Współrzędne geograficzne punktu początkowego tego odcinka żeglugowego (styk z jeziorem Szeląg Wielki) to: 53° 44' 24" **N** i 20° 00' 54" **E**, współrzędne początku sztucznego przekopu (południowy kraniec jeziora Szeląg Wielki) to: 53° 41' 30" **N** i 20° 04' 43" **E**, współrzędne tunelu kanałowego to: 53° 41' 24" **N** i 20° 04' 54" **E**, współrzędne końca sztucznego przekopu (północny kraniec jeziora Szeląg Mały) to: 53° 41' 19" **N** i 20° 04' 52" **E**, natomiast współrzędne punktu końcowego tego ostatniego odcinka kanałowego (południowy kraniec jeziora Szeląg Mały) to: 53° 40' 45" **N** i 20° 06' 40" **E**. Całkowita długość tego szlaku żeglownego wynosi 10,7 km (z tego sztuczny przekop 460 m, a w tym sam tunel blisko 50 m).

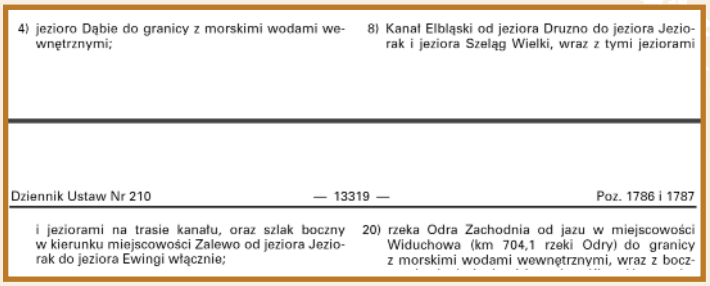


Rys. 4.86. Początek Kanału Ostródzkiego, a więc także Kanału Oberlandzkiego (lewy dolny róg) – wczesne lata 20. XX w.[1]

Nie wiedzieć czemu, sztuczny przekop z tunelem kanałowym oraz jezioro Szeląg Mały z punktem krańcowym Kanału Elbląskiego (Oberlandzkiego) nie znalazły się w wykazie śródlądowych dróg wodnych[2], uznanych za żeglowne. Rozporządzenie w tej sprawie jest nadal (grudzień 2013 r.) aktualne, a śródlądowa droga wodna Kanału Elbląskiego kończy się (formalnie) na jeziorze Szeląg Wielki.

Podsumowując

W pierwszym okresie budowy inżynier G. J. Steenke skanalizował i udrożnił koryto rzeki Liwa, płynącej od strony Miłomłyna w kierunku południowym, do leżącego około 4 metrów niżej od poziomu Jezioraka – Jeziora Drwęckiego. Pomimo tego koniecznym było wybudowanie dwóch drewnianych śluz komorowych: jednej w Miłomłynie (śluza *Miłomłyn*, spad wody 2,80 m) oraz drugiej, śluzy *Zielona* (spad wody 1,40



4) jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;

8) Kanał Elbląski od jeziora Druzno do jeziora Jeziorak i jeziora Szeląg Wielki, wraz z tymi jeziorami

Dziennik Ustaw Nr 210 — 13319 — Poz. 1786 i 1787

i jeziorami na trasie kanału, oraz szlak boczny w kierunku miejscowości Zalewo od jeziora Jeziorak do jeziora Ewingi włącznie;

20) rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, wraz z bocz-

Rys. 4.87. Fragment wykazu śródlądowych dróg wodnych z grudnia 2002 r.

m). Obecnie Kanał Ostródzki jest szlakiem żeglownym (bez bocznych odcinków) o łącznej długości około 32 km. Dodając jeszcze dwa odgałęzienia Jeziora Drwęckiego, to jest prowadzące do miejscowość Samborowo, na zachodzie (8,7 km) oraz prowadzące do miejscowości Piławki, na północy (5,5 km); odgałęzienie Jeziora Pauzeńskiego, prowadzące do miejscowości Czerwona Karczma, na północy (2,2 km) oraz północną rynnę jeziora Szeląg Wielki (5,6 km), otrzymujemy drogi wodne o długości blisko 54 km.



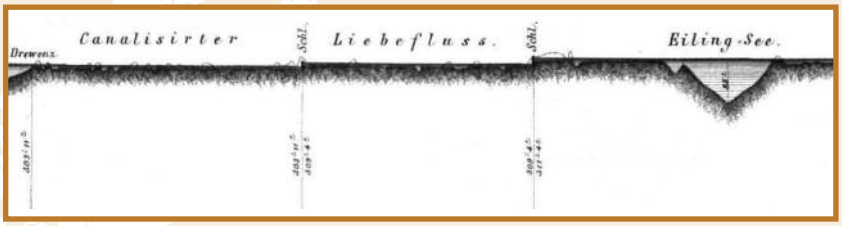
Rys. 4.88. Podejście i górne stanowisko śluzy Zielona (fot. Czesław Kucharski)

Kronika Miasta Miłomłyna[3] zawiera istotny zapis, dotyczący 1849 roku: „Zbudowano śluzy koło **Sonnenhoff** (śluza Miłomłyn, przedmieście Miłomłyna, obecnie o nazwie Przejazd – przyp. C. W.) i **Grünort** (śluza Zielona, miejscowość Lubień – przyp. C. W.)". Nie znamy dokładnej daty dziennej i miesięcznej, jednak musiało to nastąpić po 8 lipca (taką datę zawiera poprzedzający wpis o pożarze w mieście). Najistotniejsze jest jednak to, że mamy pewność, iż już co najmniej od 1850 roku szlak wodny Kanału Oberlandzkiego (Ostródzkiego) docierał do Jeziora

[1] *Das Oberland: Wanderblätter für den Kreis Osterode Ostpr.* Osteroder Zeitung, Osterode 1925.
[2] Dziennik Ustaw z 2002 r. Nr 210, poz. 1786.
[3] *Chronik der Stadt*... Op. cit., s. 38.

Drwęckiego i w związku z tym możliwy już był ruch statków na połączonych ze sobą odcinkach Ostróda – Miłomłyn – Iława (na południu i zachodzie) oraz Miłomłyn – Czulpa – Małdyty – Karczemka (niem. Hoffnungkrug), w pobliżu dzisiejszej pochylni w Buczyńcu, nad jeziorem Piniewo (na północy). Skoro tak, to nic nie stało na przeszkodzie, aby pomiędzy tymi miastami rozpoczęła się żegluga towarowa na typowych już statkach kanałowych, o gabarytach limitowanych parametrami śluz (między innymi szerokość mogła być jedynie nieznacznie większa niż 3 m).

Ponieważ wiemy, że w sierpniu 1853 roku mistrz ciesielski Becker z Miłomłyna poszukiwał porządnych cieśli do budowy śluz w okolicach Hirschfeld (miejscowość Jelonki, 5 śluz na wysokości obecnej pochylni Całuny), zapewne tenże Becker był głównym wykonawcą wcześniejszych śluz przy Miłomłynie, na Kanale Ostródzkim (rzece Liwie).



Rys. 4.89. Przekrój podłużny szlaku Kanału Ostródzkiego (z dwiema śluzami), prowadzącego skanalizowanym korytem rzeki Liwa (niem. *Liebe*) pomiędzy Jeziorem Drwęckim i jeziorem Ilińsk na mapie Schmida z 1860 r.

ŻEGLUGA OSTRÓDZKA

Odnotujmy więc jeszcze jedno ważne wydarzenie z 30 lipca 1851 roku, zapisane w miłomłyńskiej *Kronice*[4]: „W końcu o pół do szóstej po południu, przy wtórze dzwonów oraz radosnych okrzyków uszczęśliwionego tłumu, jadąc drogą od Jaśkowa, Jego Królewska Mość (Fryderyk Wilhelm IV – przyp. C. W.) przybył wraz z orszakiem i raczył wysiąść na usilne zaproszenie superintendenta Brachvogla (...) Landrat Schede przedstawił Jego Królewskiej Mości burmistrza Sakolowskiego i przewodniczącego rady miejskiej Kruppa. Na prośbę landrata Schedego o nadanie nazwy pierwszemu nowo wybudowanemu przez kilka prywatnych osób (kupca A. Cantorsona, mistrza kowalskiego Straussa z Miłomłyna, kupca M. L. Korna z Ostródy) statkowi, przeznaczonemu do pływania po kanale, Jego Królewska Mość odpowiedział: To jest początek, miejmy nadzieję, że wszystko pójdzie dobrze, więc nazwijmy go „**Hoffnung**" (Nadzieja).". Była to barka, zbudowana przez wywodzącego się z Klajpedy szkutnika, R. Liebnitzkiego – juniora.

Wspomniani przedsiębiorcy-armatorzy ogłosili w elbląskiej gazecie „Elbinger Anzeigen" nr 30 z 12 kwietnia 1851 roku, że w związku z otwarciem 22 kwietnia Kanału Oberlandzkiego, uruchamiają przewóz towarów między Elblągiem, Miłomłynem i Ostródą. Z anonsu dowiadujemy się także o wysokości stawki przewozowej – 10 gr. za cetnar (około 51,5 kg – przyp. C. W.) zwykłej drobnicy, o istnieniu składu towarów w Ostródzie oraz o współpracujących elbląskich przedsiębiorcach (Moritz Mühle i Ed. Dahlmann). Ostródzko-miłomłyńscy przewoźnicy informują też o możliwości frachtu z i do: Iławy, Lubawy, Nowego Miasta Lubawskiego, Lidzbarka Welskiego, Działdowa, Dąbrówna, Nidzicy, Olsztynka i Olsztyna.

W kolejnym inseracie z 7 czerwca 1851 r. jako elbląscy współpracownicy już są wymienieni: niejaki Gajewski i J. Löwenstein, podane są także stawki przewozowe na drobnicę i śledzie z Elbląga do Miłomłyna i Ostródy oraz na zboże, spirytus i wełnę w kierunkach przeciwnych, czyli z Miłomłyna i Ostródy do Elbląga. Wcześniej, w ogłoszeniu opublikowanym 4 czerwca tego roku Ed. Dahlmann, Moritz Mühle oraz J. G. G. Schmidt polecają swoje usługi w zakresie transportu różnych towarów do Miłomłyna, Ostródy i innych pobliskich miast. Udział w tym przedsięwzięciu mieli wziąć także G. Biber z Miłomłyna i ostródzka spółka *I. Samulon Wwe & Sohne* (wdowa po Izraelu Samulonie i syn)[5].

Pierwszy parostatek przepłynął Kanałem Ostródzkim i dopłynął do Ostródy, jak podaje autor monografii, Johannes Müller[6], już w latach 50. XIX wieku: „Żeby zobaczyć parowiec, to nigdy nie widziane cudo, tysiące gapiów stało w roku 1856 (lub 1857?) na brzegu jeziora[7]. Uczty i rozwlekłe przemówienia, fajerwerki i śpiewy upiększały, ale też wydłużały uroczystość.

Około 1900 roku (w rzeczywistości był to 1895 rok – przyp. C. W.) ludzie interesu doszli do przełomowego wniosku, że to połączenie nie całkiem odpowiada wymaganiom. Doprowadziło to do założenia Ostródzkiego Towarzystwa Żeglugi (*Osteroder Schiffahrts-Gesellschaft*), zarejestrowanej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Chodziło w pierwszej kolejności o to, aby móc transportować ła-

[4] *Chronik der Stadt*... Op. cit., s. 39-40.
[5] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi*... Op. cit., s. 10-11.
[6] J. Müller: *Osterode in Ostpreussen. Darstellungen zur Geschichte der Stadt und des Amtes*. Osterode 1905 (Dzieje Ostródy. Muzeum w Ostródzie, Ostróda 2010, s. 199-200).
[7] Pierwszy parowiec (jak i każdy inny statek) mógł przypłynąć z Elbląga do Ostródy najwcześniej we wrześniu 1860 roku, po uruchomieniu kanałowych pochylni. Jeśli Johannes Müller datował właściwie opisywane wydarzenie (korzystał z przekazu ustnego dyrektora Stadtschule Leopolda Augusta Wiecherta), to parostatek ten musiał przypłynąć z Miłomłyna. Jeśli rzeczywiście pierwszy statek o napędzie parowym przypłynął do Ostródy w 1856 roku, to stałoby się to dokładnie w czasie, kiedy do Węgorzewa dopłynął pierwszy parowiec o nazwie „Masovia".

dunki z ośrodków handlowych do Ostródy i sąsiednich miast regularnie, szybko i możliwie tanio. Już w styczniu 1902 roku towarzystwo liczyło 68 członków, głównie z Ostródy, Miłomłyna i Dąbrówna. Posiadali oni 173 udziały po 300 marek, a więc dysponowali zapasem pieniędzy w wysokości 51.900 marek. Członkowie towarzystwa zamówili w stoczni Klawittera w Gdańsku holownik parowy długości 24 metrów, 3 metrów szerokości i o wysokości bocznej 1,8 pracujący z siłą 40 koni mechanicznych i o nośności 900 cetnarów (46 ton – przyp. C. W.). Holownik miał dwie barki o nośności 1.300 cetnarów (67 ton[8] – przyp. C. W.). 21 kwietnia 1902 roku załadowany holownik z barkami wpłynął po raz pierwszy do Ostródy.".

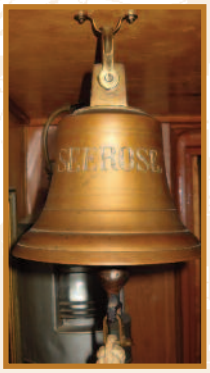


Rys. 4.90. Przystań w Ostródzie – oberlandzkie parowce towarowe wynajęte na okazjonalny rejs turystyczny, widokówka z czerwca 1905 r. (*www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de)*

Już w końcu XIX wieku parowce towarowe służyły również żegludze pasażerskiej. Najczęściej były to rejsy okolicznościowe pomiędzy Starymi Jabłonkami, Ostródą, Piławkami i Miłomłynem. Z pewnością czynili tak m.in. miejscowi notable, bractwa strzeleckie, wojskowi i leśnicy.

Można przyjąć, że rok 1912, kiedy to założył własną formę żeglugową ostródzianin **Adolf Tetzlaff**, był początkiem regularnej, rejsowej żeglugi pasażerskiej na Kanale Oberlandzkim, w tym na linii Ostróda – Elbląg – Ostróda. Pierwszą jednostką flotylli Tetzlaffa była drewniana łódź motorowa „Seerose" (pol. *Lilia wodna*, *Nenufar*) z kajutą, kuchnią i toaletą. Zwodowana została w październiku 1912 roku przez elbląską firmę Franz Schenk & Co. G. m. b. H. i wyposażona w czterocylindrowy silnik spalinowy o mocy 46 KM, napędzany benzolem. Statek osiągał prędkość 10 km/godzinę i zabierał jednorazowo do 79 pasażerów. Żegluga pasażerska trwała od maja do września, jednak do pierwszej wojny światowej przewożono ludzi tylko w niedziele i święta.





Rys. 4.91-92. „Seerose" w Buńkach oraz jedyna po niej pozostałość – dzwon okrętowy (fot. Ryszard Kowalski)

Kolejnym statkiem przeznaczonym na rejsy na pochylnie była „Hertha", zakupiona od armatora Eduarda Freiwalda z Elbląga. Ów motorowy statek pasażerski, zbudowany w 1912 r. w elbląskiej stoczni Franza Schenka, mógł przewozić do 120 pasażerów, z prędkością kilkunastu km/godzinę. W 1925 roku ostródzka biała flota powiększyła się o małą (do 40 pasażerów) łódź motorową „Heini", która wraz z „Seerose" odbywała rejsy wahadłowe na Jeziorze Drwęckim: do wieży Bismarcka, leśniczówki „Czarny Róg" (wówczas *Grünortspitze*) i restauracji „Leśny Domek" w Lasku Strzeleckim. Ponadto łódź „Heini" pływała do Piławek oraz na zamówienie – z wycieczkami do Tardy i Miłomłyna.

Od 1927 roku na trasie Ostróda – Elbląg, oprócz wymienionego wcześniej statku „Hertha", zaczął regularnie kursować „Konrad", największy (dwupokładowy) statek ostródzkiego armatora, osiągający prędkość 20-25 km/godzinę i przeznaczony na 185 pasażerów. Zbudowano go w elbląskiej stoczni Ferdinanda Schichaua (*Schichau-Werft*) i nazwano imieniem redaktora Wagnera z „Osteroder Zeitung", ponieważ ten bardzo pozytywnie wyrażał się o Tetzlaffie, jego umiejętnościach, energii i zamiłowaniach...

Organizacją i rezerwacją rejsów zajmowało się ostródzkie Biuro Obsługi Turystycznej *(Verkehrsbüro)*, którego siedziba w latach trzydziestych XX wieku mieściła się przy *Uferpromenade* nr 19 (obecnie ul. J. Słowackiego) oraz Miejski Urząd Komunikacji i Biuro Podróży w Elblągu. Żegluga Tetzlaffa była członkiem stowarzyszenia komunikacji krajowej z Królewca pod nazwą *Landesverkehrsverband Ost– u. Westpreussen e. V.*, które koordynowało opracowywanie ujednoliconych planów rejsów i rozkładów jazdy pociągów tak, aby uwzględniały możliwość przesiadania się ze środka transportu wodnego na lądowy i odwrotnie[9].

[8] W praktyce było to maksymalne, dopuszczalne obciążenie na wózkach pochylni, tj. poniżej 70 ton.
[9] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi*... Op. cit. , s. 45-47.



Rys. 4.93. Motorowiec „Konrad" na śluzie Miłomłyn, ok. 1935 r.

Z OSTRÓDĄ W NAZWIE

Kanał Ostródzki nie posiada oficjalnej nazwy, nadanej zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Ta potoczna nazwa pojawia się natomiast jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących). Jednak według tego opracowania Kanał Ostródzki znajduje swoje ujście w jeziorze Puzy (Pauzeńskie), czyli jest to odcinek od jeziora Szeląg Mały do śluzy Mała Ruś, natomiast bez ostródzkiego odcinka „miejskiego", ze śluzą Ostróda oraz bez najstarszego odcinka „liwskiego", ze śluzami Miłomłyn i Zielona.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Ostródzki, Kanał	-ego, -u	kanał	Szelążnica (jez. Puzy)

Rys. 4.94. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 200

Podobne, choć nie tożsame podejście do tematu odnajdziemy w Tomie VII *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego*[10]: „**Ostród**, po niem. *Osterode in Ost preussen*, miasto powiatowe na Mazurach, na wznies. 110 mt. npm., nad rz. Drwęcą i jez. Drwęckiem (…) **Kanał elblągski** łączy jezioro Ejling na półn. granicy powiatu z Liwą (Liebie) pod Miłomłynem, za pomocą szluzy 3 mt. wysokiej. Tam rozdziela się i jednym ramieniem w korycie Liwy sięga na południe do jez. Drwęckiego, a więc do Drwęcy, drugiem zaś na zachód przez jezioro Abiszkar (Karnickie – przyp. C. W.) przez które przeprowadzonym zostało w tamie sztucznie nasypanej, ponieważ woda kanału wznosi się 1 mt. nad poziomem jeziora. Oprócz tego Drwęca jest połączoną **kanałem z jeziorem Szelągowskiem** (Szeląg Wielki – przyp. C. W.) i **kanałem Ilgen** z jeziorem Gil (Gross Gehlsee).". Autor opisu, a był nim Jan Karol Sembrzycki, wydawca, historyk i redaktor tygodnika „Mazur", stwierdzał, że Kanał Elblągski dochodził do Miłomłyna i tamtejszej śluzy, po czym rozdzielał się na dwa ramiona, właśnie na Kanał Ostródzki oraz Kanał Iławski (choć przez Sembrzyckiego nie nazwane).

Z kolei ksiądz Fankidejski z Pelplina w Tomie VI *Słownika*[11] twierdził, że: „**Miłomłyn** alias *Liwski młyn* i *Miłomłynek*, niem *Liebemühl*, miasto w tz. Starych Prusach, w pow. ostródzkim, nad jez. Eiling i rzeką Liwną (Liebefluss) (…) trudnią się rolnictwem, uprawiają najwięcej żyto, które **kanałem elbląsko-mazurskim** idzie do Elbląga. Jest tu tartak parowy; handel drzewa z Ostrodem, Elblągiem i Królewcem bardzo ożywiony. Warsztat okrętowy i kilka cegielni (…) Na początku bieżącego stulecia (XIX wiek – przyp. C. W.) liczyło miasto tylko 1000 mieszkańców, 141 domów; do jego wzrostu przyczynił się mianowicie kanał elbląsko-mazurski, który r. 1844 budować zaczęto.". Wydaje się więc, że wspomniany autor traktuje wszystkie elementy systemu wodnego jako integralną całość...



Rys. 4.95. Rzeka Liwa poniżej Liwskiego Jeziora w Liwskim Młynie (Miłomłynie)

[10] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VII z 1886 r., s. 680-681.
[11] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VI z 1885 r., s. 437-438.

Pierwsze polskie nazwy Kanału Oberlandzkiego (w tym odcinka ostródzkiego) pojawiły się w latach 80. i 90. XIX wieku, jako ***Kanał Mazurski*** lub ***Elbląsko-Mazurski*** (patrz podrozdział: **Kanał Elbląski**). Inżynier Georg Jacob Steenke, jeszcze w październiku 1844 roku, oznajmił w gazetach o rozpoczęciu budowy ***Kanału Elbląsko-Ostródzkiego***, na początku lutego 1845 roku o budowie ***Kanału Elbląsko-Iławsko-Ostródzkiego*** (niem. ***Elbing – Deutsch-Eylau – Osteroder Kanal***), natomiast w maju 1845 roku o budowaniu ***Kanału Ostródzko-Elbląskiego***.Podkreślmy więc, ze twórca i budowniczy Kanału Oberlandzkiego (obecnie Elbląskiego), G. J. Steenke, uważał za stosowne, w momencie rozpoczynania prac budowlanych, używać w nazwie Ostródy (niem. *Osterode*), a więc uznawać odcinek Miłomłyn – Jezioro Drwęckie za **Kanał Ostródzki**. Z kolei według opracowania (mapa pochodząca z listopada 1860 roku) inżyniera E. G. Schmida[12], towarzysza Steenke w czasie wyprawy studyjnej do USA i Kanady w 1850 roku, ta droga wodna nosiła nazwę ***Canalisirter Liebefluss***, czyli w tłumaczeniu ***Skanalizowana rzeka Liwa***, a której całkowita regulacja (pogłębianie, budowa jazów i śluz) trwała w latach 1845-1850. Kuriozalny opis fragmentu Kanału Ostródzkiego odnajdziemy w Tomie V *Słownika*[13], a mianowicie: „**Liwna**, niem. *Liebefluss*, struga, ma swe źródło w południowej części pow. ostródzkiego, płynie potem w półn.-zach. kierunku przy Ostródzie przez jez. Drwęckie aż do Miłomłyna, gdzie się dzieli na różne odnogi, które się gubią w jeziorach około tego miasta rozlanych.”. Paradoks polega na tym, że wszystko jest dokładnie na odwrót, a nieznany autor tej charakterystyki myli źródła z ujściem, „każąc” wodzie płynąć w górę szlaku żeglownego...

Korzystając z hasłowej nazwy *Oberländischer Kanal*, Gustaw Leyding w swoim *Słowniku nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*[14] opisuje dalszą część kanału, twierdząc, że rzeka o niemieckiej nazwie ***Liebe***, a polskiej ***Liwa*** (w 1595 roku *Liebe fluss*, w 1438 *Liebe*, w 1324 Libe, w 1320 *Lywe*, a w 1250 roku *Lywa*), która po regulacji – stanowi kanał, będący odnogą Kanału Elbląskiego, łączący Jezioro Drwęckie z *Liwskim Stawem*.

Z kolei ***Liwski Staw*** to wedle tegoż *Słownika*[15] niemiecki Mühlen Teich (inna nazwa polska to *Młyński Staw*), czyli jezioro o powierzchni 29,16 ha, na północ od byłego miasta Miłomłyna (prawa miejskie uzyskał w 1335 roku, utracił w 1945, a odzyskał w 1998 roku – przyp. C. W.). Oprócz tego do systemu wodnego przynależało jeszcze jezioro miejskie w Miłomłynie, które Gustaw Leyding[16] scharakteryzował jako ***Liwskie Jezioro***, o niemieckiej nazwie ***Stadt See***, o powierzchni 8,89 ha i leżące na południ.-zachód od b. miasta Miłomłyna. Oznacza to, że rzeka Liwa wypływała z Liwskiego Stawu (przed śluzą Miłomłyn od strony Elbląga), będącego częścią Kanału Elbląskiego, przepływała obok miłomłyńskiego zamku, wpadając do Liwskiego Jeziora (poniżej śluzy Miłomłyn) będącego już częścią Kanału Ostródzkiego.

Opisując okolice Ostródy i Miłomłyna, Mieczysław Orłowicz twierdził w swoim *Ilustrowanym przewodniku*[17], że: „Otwarcie kanałów (Elbląskiego, Iławskiego i Ostródzkiego – przyp. C. W.) nastąpiło w r. 1860, po czym w r. 1876 przedłużono je jeszcze za Ostródę, budując kanały do jezior Szeląg i Pausa (Pauzeńskie – przyp. C. W.). Koszt ich budowy wyniósł 3 mln marek złotem (…)



Rys. 4.96. Skanalizowana rzeka Liwa płynąca w kierunku Jeziora Drwęckiego i Ostródy

Ostróda (Osterode), miasto powiatowe o 15.000 mieszk., co do wielkości drugie po Olsztynie na Mazurach i Warmii. Polaków 1000, żydów 500, katolików 1000, reszta ewangelicy (…) Z większych miast mazurskich ma Ostróda najbardziej malownicze położenie na zachodnim brzegu Jeziora Drwęckiego (błąd: na południowo-wschodnim brzegu – przyp. C. W.), a i samo miasto przyzwoicie i czysto utrzymane, ładnie zabudowane, pełne ogrodów i zieleni, robi bardzo sympatyczne wrażenie (...) Za miastem nowe koszary dla dość znacznego garnizonu. Nad kanałem promenady (…)

[12] E.G. Schmid: *Der Elbing-oberländische Canal.* Op. cit., s. 149-156.
[13] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom V z 1884 r., s. 356-357.
[14] G. Leyding: *Słownik nazw...* Op. cit , s. 246.
[15] G. Leyding: *Słownik nazw...* Op. cit , s. 245.
[16] G. Leyding: *Słownik nazw...* Op. cit , s. 252.
[17] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik...* Op. cit., s. 200-204 i 214-216.

Okolice Ostródy. Liczne jeziora wśród wzgórz, ogromne lasy czynią to, że okolice Ostródy należą do najpiękniejszych na Mazurach (...) Na przeciwnym brzegu jeziora (przejazd łodzią lub parowcem) leśniczówka Grünortspitze („Zielony Róg", obecnie „Czarny Róg" – przyp. C. W.), położona na cyplu jeziora, skąd 1 km na północ wśród lasu leży romantyczne Jezioro Czarne. W leśniczówce mieszkania dla letników (...) Wszystkie te miejsca wycieczkowe (autor wymienia szereg leśniczówek nad okolicznymi jeziorami, tj. Drwęckim, Pauzeńskim i Szeląg – przyp. C. W.) można osiągnąć równie pieszo i omnibusem, jak łodzią, gdyż jeziora są ze sobą połączone kanałami (…) naturalnie sport wioślarski i żeglarski jest w Ostródzie bardzo rozwinięty. Kanały zamknięte śluzami łączą go z położonymi na wschód jeziorami: Pauzeńskim i Szeląg, a wychodzący stąd ku północy **Kanał Staropruski** (Oberlandzki, obecnie Ostródzko-Elbląski – przyp. C. W.) umożliwia podróż wodną z Ostródy do Morza Bałtyckiego (patrz Liwski Młyn). Wypływająca stąd ku zachodowi rzeka Drwęca, która pod Toruniem wpada do Wisły, jest od jeziora spławną, a spuszczanymi nią tratwami kierują flisacy z okolicznych wiosek mazurskich.".

KANAŁOWE ROZBUDOWY I REMONTY

Praktycznie od uruchomienia Kanału Oberlandzkiego w 1860 roku, inżynier Steenke nie tylko prowadził prace remontowe i konserwatorskie szlaku żeglownego i urządzeń kanałowych, ale budował też mosty oraz prowadził prace studyjne i lobbing na rzecz dalszej rozbudowy szlaku wodnego kanału. Istniały bowiem plany przyłączenia do systemu kolejnych jezior Oberlandu, m.in. położonych na wschód od Ostródy, w kierunku na Olsztyn, w tym jeziora Szeląg oraz Isąg.

Tak jak pierwsza połowa XIX wieku przyniosła powszechne w skali globalnej wcielanie w życie idei budowy kanałów żeglownych, tak druga połowa tego wieku przyniosła zamykanie bądź wstrzymywanie dalszych budów kanałów. Powodem upadku kanałów były nie wojny, kolejne recesje czy kryzysy gospodarcze, ale pojawienie się nowego, efektywniejszego sposobu transportu towarów – kolei żelaznych – które ostatecznie przynoszą kres egzystencji większości tych dróg wodnych. Było to zjawisko uniwersalne, powszechnie dotyczące kanałów o funkcjach typowo śródlądowych. Mniej więcej w tym samym czasie następuje rozwój sieci kolejowej w Prusach Wschodnich. Pierwszy pociąg wjechał do Ostródy 1 grudnia 1872 roku.

Jednak wbrew powszechnej tendencji, w latach 70. XIX wieku ruszyła rozbudowa Kanału Oberlandzkiego, w tym Kanału Ostródzkiego. Prusy zyskały potężny zastrzyk gotówki – 5 miliardów ówczesnych franków w złocie kontrybucji, po wygranej wojnie z Francją. Na co nie stać było króla pruskiego, mógł sobie pozwolić już cesarz niemiecki, a więc na dowolne (do pewnego stopnia) inwestycje, zarówno w transport drogowy, kolejowy, jak i wodny (patrz: podrozdział **Kanał Króla Wilhelma**). Pieniędzy zaś w tym przypadku starczyło na częściową przebudowę i modernizację odcinka „pochylniowego" oraz budowę kolejnego, krótkiego inżynieryjnie odcinka Kanału Ostródzkiego. Georg Jacob Steenke mógł po raz kolejny przystąpić do kontynuacji tworzenia dzieła swego życia.



Rys. 4.97. Tunel pod nasypem kolejowym

W 1872 roku ruszyła więc budowa kanału z Ostródy (z Jeziora Drwęckiego, przez Jezioro Pauzeńskie) w kierunku jeziora Szeląg, które w wyniku budowy linii kolejowej (Olsztyn – Toruń – Poznań) i stworzenia kolejowego nasypu, w latach 1871/1872 zostało podzielone na dwa zbiorniki wodne: Szeląg Wielki oraz Szeląg Mały.

Do 1875 roku na nowo tworzonym odcinku radca budowlany Steenke wybudował dwie śluzy – Ostróda (spad wody 1,60 metra) oraz Mała Ruś (spad wody 1,40 metra). Łącznie obie śluzy pokonywały 3,0 metra różnicy poziomu wód, gdyż tyle dokładnie wyżej od Jeziora Drwęckiego leżą jeziora Szeląg Wielki i Mały. Śluzy te, w odróżnieniu od swoich poprzedniczek z pierwszego okresu budowy Kanału Oberlandzkiego, nie były drewniane, ale murowane z cegły. Do roku 1876 skończono też budowanie sztucznych odcinków łączących śluzy i jeziora, tworząc też krótki, kilkudziesięciometrowy spławny przepust pod nasypem kolejowym oraz fragment kanału, scalający ponownie oba jeziora Szeląg.



Rys. 4.98. Barki oberlandzkie na podejściu do śluzy Ostróda przy Jeziorze Drwęckim, około 1910 r. (*www.Bildarvhiv-Ostrpreussen.de*)

Nowy odcinek Kanału Ostródzkiego był po czterech latach gotowy. Połączył oberlandzkie jeziora: Drwęckie, Pauzeńskie, Szeląg Wielki i Szeląg Mały; składał się z dwóch śluz oraz jednego tunelu. W otwarciu nowego odcinka w 1876 roku Baurath Steenke uczestniczył już jako emeryt.



Rys. 4.99. Suchy dok i statek „Zbigniew" (dawniej „Steenke"), początek lat 50. XX w.

W latach 20 i 30. XX wieku miały miejsce szeroko zakrojone prace inżynieryjne na Kanale Ostródzkim. Nieco wcześniej, około 1904/1905 roku, stworzono na Jeziorze Drwęckim (przy wlocie kanału do jeziora od strony śluzy Ostróda) nowy port, tzw. port zimowy, dla statków pomocniczych floty urzędowej[18], a około lat 1921-1923 dodatkowo wybudowano w tym miejscu stocznię oraz, unikalny na śródlądziu, suchy dok z basenem zamykanym drewnianymi wrotami. Do wciągania statków służył slip w formie betonowej pochylni. W przepompowni wody znajdowała się pompa turbinowa z napędem elektrycznym. Parametry doku (37,10 m x 21,9 m x 1,50 m) i basenu (25,8 m x 8,1 m x 2,3 m) pozwalają obecnie na jednoczesny remont trzech statków jeziorowo-kanałowych[19].

Port i dok pełnią swoją rolę do dnia dzisiejszego, jest to obecnie baza Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, stąd też codziennie (w czasie sezonu) wyruszają statki pasażerskie w całodzienne rejsy przez pochylnie do Elbląga.

W latach 1925-1926 nastąpiła przebudowa śluzy Miłomłyn i śluzy Zielona. Stały się one od tego czasu murowane, betonowe – zyskując swój obecny kształt i wygląd. W latach 1931-1932 betonową śluzą stała się też ostatecznie śluza Ostróda. Śluza Mała Ruś pozostaje śluzą ceglano-betonową.

W ramach ostatniej rewitalizacji kanału, w latach 2012-2014, wszystkie śluzy zyskały nowe drewniane wrota oraz dodatkowe, elektrycznie napędzane mechanizmy otwierania i zamykania wrót śluz. Śluzowanie może odbywać się więc w sposób tradycyjny (ręcznie) lub z wykorzystaniem napędu elektrycznego.



Rys. 4.100-103. Śluza Ostróda (u góry) oraz śluza Mała Ruś, w trakcie rewitalizacji w 2013 r.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Rynnowe jezioro Szeląg Wielki liczy ponad 12 km długości, z całą pewnością stanowiło ono przeszkodę wodną dla transportu drogowego, tak więc i tam funkcjonował prom (osobowo-towarowy), w postaci pływającej platformy, kursujący pomiędzy miejscowościami Międzylesie i Zwierzewo (niem. *Thierberg*) na brzegu zachodnim oraz leśniczówką Orlik (niem. *Adlersbude*) na brzegu wschodnim.

[18] Jak pisał w monografii Ostródy Johannes Müller: „Za szczęśliwy traf uznano w mieście decyzję przeniesienia w 1903 roku do Ostródy siedziby urzędu Królewskiej Inspekcji Budownictwa Wodnego *(Königlische Wasserbauinspection)* z Czulpy (*Zölp*, północny kraniec jeziora Ruda Woda – przyp. C. W.), licząc na to, że zostanie tu wybudowany stosowny port.".

[19] R. Kowalski, C. Wawrzyński: *100 lat żeglugi*... Op. cit., s. 37-38.



Rys. 4.104.
Prom przez jezioro Szeląg Wielki na mapie z 1913 r.

Choć brzmi to może pompatycznie i nader górnolotnie, Miłomłyn bywa określany jako „port trzech kanałów", gdzie w miejscu rozwidlenia dróg wodnych rozpoczyna się szlak żeglowny Kanału Elbląskiego (Oberlandzkiego), Kanału Iławskiego oraz Kanału Ostródzkiego. W przypadku tego ostatniego, nie zawsze tak właśnie miało być, między innymi w latach 20. i 30. XIX wieku rozpatrywano różne warianty przebiegu projektowanej trasy kanałowej.



Rys. 4.105. Przebieg tras Kanału Iławskiego i Kanału Ostródzkiego (kolor zielony) oraz alternatywny przebieg tras kanałowych (czerwona linia przerywana)

Planowany pierwotnie, alternatywny przebieg szlaków kanałowych, to połączenie północno-wschodniego ramienia Jeziora Drwęckiego z jeziorem Ilińsk, przy miejscowościach Piławki, Faltyjanki i Bagieńsko oraz połączenie zachodniego krańca Jeziora Drwęckiego, poprzez skanalizowane koryto rzeki Iłga, jezioro Iłgi, jezioro Gil Wielki i jezioro Gutlinek Średni z najwyżej położonym jeziorem Jeziorak. Każde rozwiązanie wymagałoby jednak budowy 2 śluz, aby pokonać różnicę około 4,5 m poziomu wód.

Na zakończenie odnotujmy jaszcze, jak o Kanale Ostródzkim w *Drogach żeglownych w Prusiech Wschodnich*[20] pisał Stanisław Srokowski: „Do Liwskiego Młyna dochodzi również kanał idący od strony wschodniej. Wiąże on razem jeziora Szeląg (Schilling), Pausa (Pausen) i Drwęskie (Drewenz S.). Na skutek nalegań kupieckich sfer południa prowincji niedawno pomyślano o przedłużeniu go do jeziora Eissing (Isąg, w gminie Łukta – przyp. C. W.). Istnieją też projekty rozbudowy Kanału Oberlandzkiego w kierunku Olsztyna i Szczytna (Ortelsburga) oraz połączenia go z jeziorami Mazurskiemi.".

[20] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 17-18.

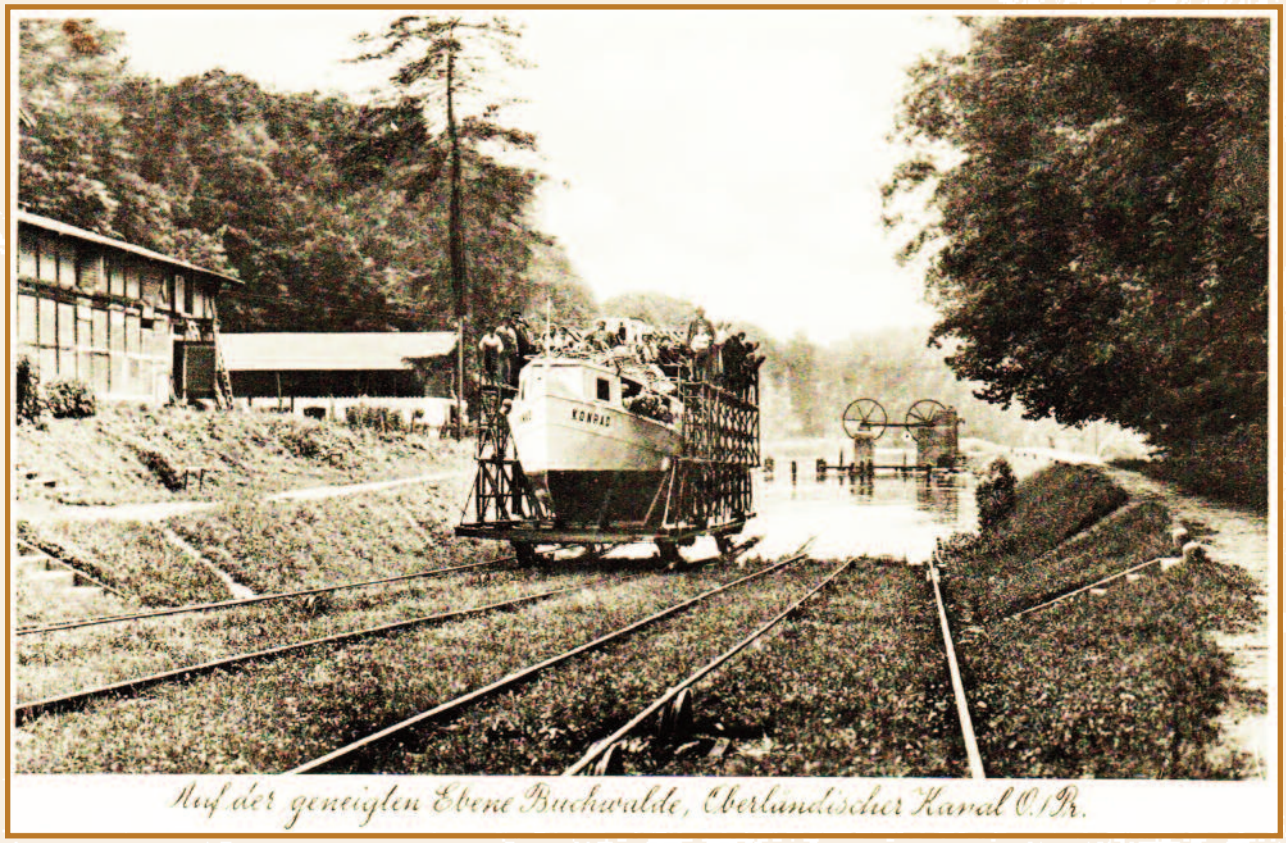


Rys. 4.106. Kanał Iławski oraz Kanał Ostródzki, wg Stanisława Srokowskiego

Podsumowując

Znane nam współcześnie połączenia kanałowe oberlandzkich (zachodniomazurskich) jezior z jeziorem Druzno i Zalewem Wiślanym zostały stworzone w latach 1844-1876, choć pierwsze prace regulacyjne rozpoczęto już około 1331 roku. Na Kanał Oberlandzki składają się trzy podstawowe odcinki, z których każdy może poszczycić się własnymi osobliwościami: **Kanał Elbląski** – pochylniami; **Kanał Iławski** – akweduktem i najstarszym czynnym szlakiem kanałowym w Polsce; **Kanał Ostródzki** – śluzami, tunelem i suchym dokiem.

Całkowita długość tak rozumianego systemu wodnego (Kanał Elbląsko-Iławsko-Ostródzki, razem z Kanałem Dobrzyckim i Kanałem Bartnickim) wynosi ponad **140 km**, a wraz z głównymi, bocznymi odgałęzieniami jeziorowymi blisko **185 km**. Łącznie z jeziorem Druzno (w tym dwoma jego zatokami) i rzeką Elbląg, cały system żeglugowy Kanału Oberlandzkiego, od jego południowych krańców po Zalew Wiślany, liczy ponad **210 km**.

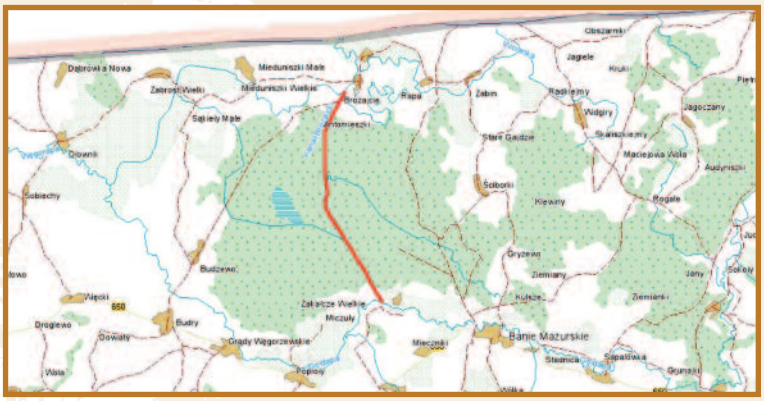


Rys. 4.107. Pochylnia Buczyniec i motorowiec „Konrad" – pocztówka[21] nadana w Miswalde (pol. *Myślice*) dnia 26 maja 1942 r.

[21] Pocztówkę tę wysłał Niemiec, niejaki Walter, do Polki Aliny (wówczas niespełnia 19-letniej), zesłanej z województwa poznańskiego na roboty przymusowe do Prus Wschodnich, m.in. w Sillehnen (pol. *Silin*) w powiecie morąskim. Po wojnie Alina zamieszkała w Ostródzie, a wedle jej odręcznie napisanego życiorysu z marca 1979 r., w latach 50., 60. i 70. była okresowo kasjerką biletową (a nawet „marynarzem-kasjerem") w ostródzkiej ekspozyturze, kolejno: P. P. Żegluga na Wiśle, P. P. Żegluga Gdańska oraz P. P. Żegluga Mazurska w Giżycku. Oznaczałoby to, że na rejsy tymże statkiem „Konrad" (przemianowanym po wojnie m.in. na „Wł. Kniewski", później „Grunwald") nie tylko sprzedawała bilety, ale i sama na jego pokładzie pływała.

5.1. Kanał Brożajcki (niem. *Broscheitscher Kanal* albo *Broszaitscher Kanal*)

Najstarszym polskim czynnym kanałem żeglownym jest Kanał Jagielloński (1494), nie do końca jednak wiadomo, na ile prawdziwe byłoby stwierdzenie, że jest to najstarszy polski kanał zaprojektowany i wybudowany przez Polaków. Uprawnione jest zatem stawianie hipotezy, że **Kanał Brożajcki** jest najstarszym wybudowanym, a nade wszystko zaprojektowanym przez Polaka[1]. Tę drogę wodną w państwie pruskim zaprojektował bowiem w 1726 roku mieszkaniec Królewca, **Jan Władysław Suchodolec** (von Suchodoletz)[2]. Kanał oddano do użytku w 1733 roku i liczył on wówczas około 7.500 m długości.



Rys. 5.1. Przebieg Kanału Brożajckiego (kolor czerwony) oraz granica z Rosją (kolor różowy)

MEANDRY GOŁDAPY I WĘGORAPY

W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[3], pod hasłem **Gołdap** czytamy: niem. *Goldapp Fluss*, rzeka w Prusach wschodnich (...) Dawniej daleko więcej miewała wody, kiedy jeszcze cała ta okolica obszernemi borami pokryta była. Z roku 1510 jest wiadomość, że Gołdapią wiele drzewa, dylów (ociosane pnie drzewne – przyp. C. W.) i t. d. spławiano do Królewca.

Roku 1733 przekopano kanał z Gołdapi w prostym północnym kierunku do Węgorapi; poczyna się on przy Miczułach, przechodzi obszerne skalskie bory i łączy się z Węgorapią przy wsi Brozajtsze. Kanał ten używany bywa do spławiania (Flösskanal). Od r. 1824 do 1826 z gruntu został naprawiony i głębiej kopany z nakładem rządowym 44.859 talarów. Od kanału tego odłącza się drugi pomniejszy (***Kanał Minocki***, niem. *Mynte Kanal* i ***Kanał Dopływowy***, niem. *Hauptzuleitungs Kanal* – przyp. C. W.), przez osuszone jezioro Mynt (niem. *Mynte*, obecnie *Minta* – przyp. C. W.) wiodący, który łąki, pola okoliczne oblewa i użyznia; rząd wydał na jego budowę 137.000 talarów.".

Niestety, nie jesteśmy w stanie przytoczyć opisu Stanisława Srokowskiego, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[4], który omawianego kanału w ogóle nie scharakteryzował – z tej prostej zapewne przyczyny, że była to już wówczas droga wodna nieżeglowna.

Obecnie na Kanale Brożajckim znajduje się kilka jazów, między innymi o nazwach: Miczuły (*de facto* na początku Starej Gołdapy), Bąkowo (Polski), Halina, Budziska oraz Mieduniszki (*de facto* na Węgorapie). Około 800 m od miejsca początkowego kanału znajduje się siedlisko (leśniczówka) o nazwie Śluza (niem. *Schleuse*), co może sugerować, że była tam swego czasu umiejscowiona tego właśnie typu budowla hydrotechniczna.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (odejście od rzeki Gołdap, przy wsi Miczuły) to: 54° 15' 21" szerokości północnej **N** i 21° 59' 16" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego" kanału (ujście do rzeki Węgorapa, opodal nieistniejącej już wsi Brożajcie) to: 54° 19' 02" **N** i 21° 58' 24" **E**.



Rys. 5.2. Most oraz jaz iglicowy w miejscu o nazwie *Śluza*

Współcześnie do kilometrażu kanału próbuje się jeszcze doliczać „nowy", kilkasetmetrowy, wyprostowany odcinek Węgorapy, budowany w latach 1934-1938 (który nie występuje jeszcze na mapie z 1936 roku), opodal wsi Mieduniszki Wielkie (niem. *Meduni-schken*), odcinający blisko 14 km meandrującej rzeki. Faktycznie jest to jednak nie nowy odcinek Kanału Brożajckiego, ale nowe koryto Węgorapy.

[1] Trudno określić, czy w ogóle, a jeśli tak, to w jakim zakresie korzystano przy budowie *Przekopów Fryderyka* (pomiędzy Pregołą, Dejmą i Gilge-Niemnem), na przełomie lat 60. i 70. XVII wieku, z założeń projektowych Józefa Narowicza-Narońskiego.
[2] Jan Władysław Suchodolec (ok. 1687-1751) był najstarszym synem i kontynuatorem prac znanego kartografa i geodety pruskiego, arianina Samuela Suchodolca (1649-1727). Jan Władysław ukończył studia na uniwersytecie we Frankfurcie, był geodetą, architektem, kartografem, budowniczym i meliorantem w służbie pruskiej.
[3] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom II z 1881 r., s. 669.
[4] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit.

Nazwa kanału, mającego swój początek przy wsi Miczuły (niem. *Mitschullen*) nawiązywała do wsi **Brożajcie** (niem. *Broschaitschen*), a więc do północnego krańca drogi wodnej, czyli miejsca, gdzie kanał wpadał do Węgorapy. Obecnie wieś ta nie istnieje, natomiast nazwę przejęła, pobudowana na kanale, tzw. mała elektrownia wodna.

Tamtejszy kompleks leśny porasta tereny tzw. ***Niecki Skaliskiej***, otoczonej wzgórzami moren czołowych z okresu ostatniego zlodowacenia, stanowiąc obszar ochrony przyrody w ramach sieci Natura 2000. Skaliskie tereny leśne są obecnie ostoją zwierzyny, między innymi siedliskami bobrów.





Rys. 5.3-4. Kanał Brożajcki i meandry Węgorapy w 1936 r. oraz Kanał Brożajcki (nowe koryto) i meandrujące stare koryto Węgorapy współcześnie



Rys. 5.5. Meandrująca Węgorapa przy Małych Mieduniszkach (fot. Janusz Rosiek)

LASY SKALISKIE

Kanał został wybudowany nie tylko w celu skrócenia drogi i lepszego połączenia rzek Gołdapy (niem. *Goldap*) i Węgorapy (niem. *Angerapp*), ale żeby spławiać drewno do Pregoły, a więc między innymi do Królewca. Mianowicie tor wodny kanału wiedzie poprzez środek obszaru, którego nazwa brzmi ***Lasy Skaliskie*** (***Skaliski Bór***; niem. *Skallischer Forst*). Nazwa w oczywisty sposób ma związek z osadą Skalisze (niem. *Skallischen*), leżącą nad Węgorapą, na północnym skraju obszaru leśnego. Jednak etymologia tychże określeń nie wywodzi się, co w pierwszej chwili narzuca się niejako samoistnie, od skał, czy też skalnego podłoża.

Opis Kanału Brożajckiego niech będzie w tym miejscu pretekstem do ukazania barwnej historii schyłku panowania w Królewcu ostatniego Wielkiego Mistrza Zakonu oraz pierwszego świeckiego księcia Albrechta Hohenzollerna (1490-1568).



Rys. 5.6. Kanał Brożajcki wkraczający w Lasy Skaliskie

„Królewiec był oddawna gościną dla prześladowanych reformatorów, wygnańców i niespokojnych głów. W tym czasie r. 1560 zjawił się na dworze Królewieckim człowiek niezwykły w swoim rodzaju, nazwiskiem **Paweł Skalich**, przybłęda, samozwaniec, odstępca i burzliwa głowa. Długi rejestr tytułów i charakter prześladowanego reformatora ułatwiły mu gościnne przyjęcie i zaufanie księcia..."[5].

„Albrecht zaprosił go na profesora uniwersytetu (...) Człowiek ten już był zyskał rozgłos w świecie naukowym i był wtedy profesorem w Tybindze, kiedy go zaproszenie Albrechta doszło[6]. Nazywał się Paweł Skalich, ale tytułował się „della Scala" udzielny pan cesarstwa rzymskiego, hrabia królestwa węgierskiego, dziedziczny pan na zamkach Hun, Lyka, Dietrichsbern i Skrad w Chorwacyi, margrabia Werony, Doktor Pisma św., sierota i wygnaniec Chrystusów (orphanus et exul Christi.).

W rzeczywistości był to syn nauczyciela w Zagrzebiu Michała Jelenczyc i matki Katarzyny, zwanej Skaliczka, która owdowiawszy zarabiała igłą na utrzymanie. Utalentowanym jej synem zaopiekował się

[5] Wł. Nehring: *O życiu i pismach Jana Dymitra Solikowskiego* [w:] „O historykach polskich szesnastego wieku". Część trzecia, Poznań 1860, s. 14.
[6] Wł. Chotkowski: *Królewiecka Tragedya* [w:] „Roczniki Towarzystwa Naukowego". Rocznik ósmy, Toruń 1901, s. 147-153.




Rys. 5.7-8. Książę Albrecht Hohenzollern oraz Paweł Skalich (vel *Paulus Scalichius* vel *Stanislav Pavao Skalić*)

biskup Lublany Urban i wysłał do szkół we Wiedniu, gdzie czynił tak świetne postępy, że już w 15 roku życia został bakalarzem, w rok potem magistrem, a w 18 roku doktoryzował się w Bononii, przyczem ogłosił tyle tez ile było właśnie lat od narodzenia Chrystusa Pana tj. 1555.

Skoro doszedł do wieku przepisanego, otrzymał święcenia kapłańskie i został nadwornym kapelanem cesarza Ferdynanda. Pobyt na dworze cesarskim zawrócił mu jednak głowę i już wtedy sfałszował sobie dokumenty szlachectwa i dziedzictwa przeróżnych włości na Węgrzech, Chorwacyi i Włoszech, a ponieważ przytem począł zdradzać błędy we wierze, więc musiał uchodzić z Wiednia, aż się oparł o Tubingę, gdzie go doszło zaproszenie Albrechta do Królewca.

Przybywszy tutaj pod koniec r. 1561, przedłożył księciu genealogię swoją, z której wynikało, że jest skoligacony z Janem margrabią brandenburskim, a więc i z księciem pruskim. Nie dziw, że Albrecht traktował go odpowiednio do rzekomej godności i wyznaczył mu na mieszkanie osobny dwór, który do dziś w Królewcu nazywają „Scalichienhof". Dwór ten rozszerzył następnie, tak że zajmował całą ulicę, zwaną „Welsche Strasse", utrzymywał bowiem ogromną liczbę służby. Zamianowany przez Albrechta „książęcym radcą" opanował go niebawem zupełnie (...)

Dwór polski bawił właśnie w Wilnie i Skalicz znalazł tu dobre przyjęcie. Dworacy kłaniali się faworytowi książęcemu, a litewscy kalwini podziwiali jego uczoność, którą w dysputach rozwijał. Na nieszczęście jednak były tam dwie osoby, które patrzały podejrzliwem okiem na rzekomego magnata. Pierwszą była sama królowa Katarzyna, arcyksiężna austryacka, której było dziwno, że nigdy w życiu o żadnym hrabiu Skaliczu nie słyszała. Zapytała więc ojca listownie i prosiła o wyjaśnienie. Drugi był poseł cesarski Sauermann, który od razu poznał, że te wszystkie dobra Skalicza były zmyślone. Skalicz też, mimo uzyskanej rekomendacyi królewskiej nie pojechał na Węgry, tylko do Królewca wrócił.

Teraz rozpoczął wykłady w uniwersytecie (...) Właśnie wówczas głośne toczyły się spory w Niemczech pomiędzy protestanckimi teologami o Najśw. Sakrament, które zresztą już Lutrowi zatruwały życie. Wmieszał się do tego sporu i Skalicz, który ułożył obszerny memoryał i dowodził, ni mniej ni więcej, tylko że Chrystus Pan miał trzy natury. Książę polecił prezydentowi sambijskiemu Aurifabrowi, żeby ten memoryał zbadał, ale prezydent musiał przyznać, że nic a nic z niego nie rozumiał. Pełno tam było liczb, figur, trójkątów i czworboków, przeto znaczenie ich sam Skalicz księciu zaczął objaśniać. Były to kabalistyczne znaki, a schorowany i słaby na umyśle Albrecht tak się tą kabałą dał opętać, że odtąd codziennie odmawiał kabalistyczną modlitwę jako „Siem-Hamforas" czyli talizman przeciwko wszelkiej przygodzie. Przyczem otrzymał jeden z dwunastu amuletów, które Skalicz w tajemnicy rozdawał tylko zaufanym osobom.



Rys. 5.9. Początek kanału, osuszone jezioro Minta oraz Lasy Skaliskie na mapie z 1893 r.

Przy tem wszystkiem sprytny mistrz kabalistycznej nauki umiał dobrze pamiętać o sobie, tak dalece, że całe miasta i ziemie wyłudzał od słabego księcia. Otrzymał całe starostwo krzyżborskie, wraz z miastem Krzyżborkiem (niem. *Kreuzburg*, obecnie ros. *Sławskoje*, ok. 20 km na południe od Kaliningradu – przyp. C. W.), dworem i młynami (1564), a tegoż roku darował mu Albrecht 200 włók w powiecie węgoborskim (węgorzewskim, a więc zapewne chodzi o Lasy Skaliskie – przyp. C. W.). W rok potem wyłudził Skalicz jeszcze znaczny kawał ziemi z miastami Cynty (niem. *Zinten*, ros. *Korniewo* – przyp. C. W.) i Iławka (niem. *Preussisch Eylau*, ros. *Bagrationowsk* – przyp. C. W.). Wszelako dochody z tych włości, mimo to, że je potrafił uwolnić od wszelkich ciężarów, nie starczyły Skaliczowi na zbytkowne i niezmiernie wystawne życie. Zaczął więc okradać księcia w ten sposób, że

n. p. zaciągnąwszy pożyczkę od miasta Królewca na rzecz skarbu książęcego w ilości 10.000 talarów, zabrał sobie siedm, dał dwa tysiące drugim zausznikom, a tysiąc wpłynął rzeczywiście do kasy księcia.

Nie dziw, że w ten sposób urosły długi Albrechta do bajecznej na owe czasy sumy 150.000 grzywien, podczas gdy dług księstwa przechodził pół miliona grzywien. Takie gospodarstwo nie mogło być obojętne nikomu, nie dziw więc że nad głową Skalicza gromadziły się chmury, gotowała się burza, bo stany pruskie od dawna narzekały na zbyt wielkie ciężary i z wielkim tylko oporem przyzwalały na nowe podatki (...)

Królowa polska Katarzyna otrzymawszy od ojca odpowiedź na zapytanie co do osoby Skalicza, posłała własnoręczne pismo cesarza Ferdynanda Albrechtowi. Cesarz pisał, że Skalicz to wielki łgarz i niebezpieczny ptaszek. Krótko potem pisał Krzysztof książe wyrtemberski do Albrechta, że Skalicz jest oszust, bo udając magnata a matka jego żyje w Zagrzebiu. Wszelako Skalicz umiał zawsze na wszystko znaleść wykręt i otumanić Albrechta.

Powodzenie to rozzuchwaliło go nawet do tego stopnia, że pousuwał, kolejno wszystkich niewygodnych sobie radców od boku księcia, a czterej jego zaufani towarzysze: Jan Funk, Jan SchnelI, Jan Steinbach i Maciej Horst, trzej pierwsi teolodzy a czwarty akrobata, utworzyli rząd przyboczny, który działał tem niebezpieczniej, że nie był odpowiedzialny, a posuwał zuchwałość tak daleko, że nie wahał się nawet samowładnie zmienić fundamentalnych ustaw księstwa (...)

Jeszcze dalej poszedł Skalicz, bo spowodował stany pruskie do tego, że bez wiedzy zwierzchniczego pana swojego, polskiego króla, złożyły hołd elektorowi brandenburskiemu Joachimowi II, przyznające mu następstwo dziedziczne w Prusiech, na przypadek wygaśnięcia książęcego rodu. Oba te czyny były zdradą stanu, bo zrywały zupełnie luźny dosyć stosunek lennictwa Prus i zawisłości od Polski, musiały więc wywołać reakcyę ze strony króla, do czego stany pruskie same podały sposobność (...)

Oburzenie było też w Prusiech i w Polsce powszechne, ale Skalicz stał w łaskach u księcia tak silnie, że wyrobił sobie (r. 1565) mandat, który przybito nawet na drzwiach kościelnych, nadający Skaliczowi prawo karania wszystkich nieprzyjaciół, którzyby go zaczepić śmieli. W ten sposób zdani byli wszyscy na łaskę i niełaskę Skalicza. Tyczyło to mianowicie dwóch panów pruskich, którzy przez Skalicza z kraju zostali wygnani i nigdzie sprawiedliwego sądu spodziewać się nie mogli, tj. Wetzhausen i Kanitza. Sejm pruski, który się zebrał w listopadzie 1565, wytoczył wprawdzie skargi na Skalicza, wszelako odroczony został, nic nie sprawiwszy ale też podatków nie uchwalił.



Rys. 5.10. Zrujnowana przeprawa mostowa ponad kanałem

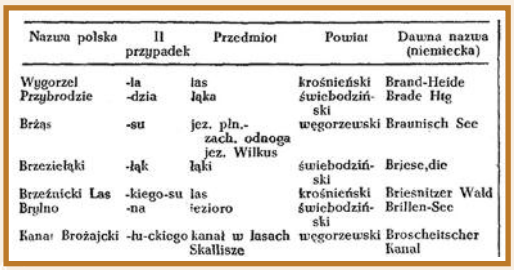
Skalicz odniosłszy to ostatnie, choć wątpliwe zwycięstwo nad stanami pruskiemi, począł nawet werbować wojsko, aby złamać ich opór. Już jego wojska najemne zbliżały się do Królewca, gdy wtem dowiedział się Skalicz, że komisarze króla polskiego nadjeżdżają. Przebiegły awanturnik nie czekał aż przyjadą, lecz spiesznie ratował się ucieczką, zostawiając swoich spólników bezradnych, ale ufnych w opiekę Albrechta (...)

Skalicz uciekł do Paryża, a następnie osiadł w Monasterze (Münster – przyp. C. W.) w Westfalii, gdzie udawał znowu katolika i tutaj wydał książkę, w której dowodził, że Albrecht, za jego sprawą, wrócił na łono Kościoła katolickiego.”.

Tak oto wyglądała (zdaniem niektórych) historia Skalicha, właściciela dóbr i borów *Scallischer* w powiecie węgoborskim (obecnie węgorzewskim i gołdapskim), od którego przydomka (a pośrednio jego matki Katarzyny, „zwanej Skaliczka, która owdowiawszy, zarabiała – w Chorwacyi – igłą na utrzymanie”) niecka i lasy wzięły swą nazwę, a dla których został w początkach XVIII wieku pobudowany Kanał Brożajcki.

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

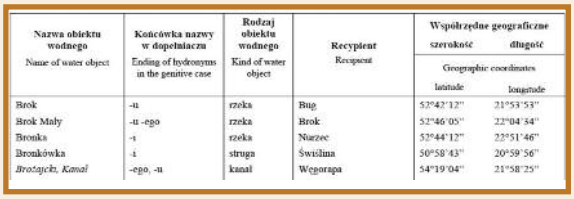
Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna, urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 listopada 1950 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1950 r. nr 134, poz. 1720), brzmi: **Kanał Brożajcki**.



Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Powiat	Dawna nazwa (niemiecka)
Wygorzel	-la	las	krośnieński	Brand-Heide
Przybrodzie	-dzia	łąka	świebodziński	Brade Htg
Brząs	-su	jez. płn.-zach. odnoga jez. Wilkus	węgorzewski	Braunisch See
Brzeziełąki	-łąk	łąki	świebodziński	Briese,die
Brzeźnicki Las	-kiego-su	las	krośnieński	Briesnitzer Wald
Brylno	-na	jezioro	świebodziński	Brillen-See
Kanał Brożajcki	-łu-ckiego	kanał w lasach Skallisze	węgorzewski	Broscheitscher Kanal

Rys. 5.11. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 3 listopada 1950 r.

Nazwa ta pojawia się również sześciokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących) – wydawnictwie Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii z 2006 r.



Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient	Współrzędne geograficzne szerokość	długość
				Geographic coordinates latitude	longitude
Brok	-u	rzeka	Bug	52°42'12"	21°53'53"
Brok Mały	-u -ego	rzeka	Brok	52°46'05"	22°04'54"
Bronka	-i	rzeka	Narzec	52°44'12"	22°51'46"
Bronkówka	-i	struga	Świślina	50°58'43"	20°59'56"
Brożajcki, Kanał	-ego, -u	kanał	Węgorapa	54°19'04"	21°58'25"

Rys. 5.12. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 22



Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient	Współrzędne geograficzne Geographic coordinates latitude	 longitude	Uwagi Remarks
Gołdapa	-y	rzeka	Kanał Brożajcki	54°15'21"	21°59'18"	gb – Jarka (do jez. Gołdap); db – Kanał Brożajcki (od początku Starej Gołdapy)
Stara Gołdapa	-ej -y	rzeka	Węgorapa	54°17'36"	21°51'18"	stare ujście Gołdapy, nowe ujście – Kanał Brożajcki

Rys. 5.13. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 75 i 264

Z tego opracowania dowiemy się również, że współcześnie Kanał Brożajcki stał się *de facto* rzeką Gołdapą.

Kiedyś kanał był skrótem, łączącym Gołdapę z Węgorapą, jednak poniżej odejścia kanału dawna rzeka zamuliła się i wypłyciła, stając się Starą Gołdapą, która nadal znajduje ujście (recypient) w Węgorapie, jednak sama Gołdapa znajduje ujście (recypient) w Kanale Brożajckim (a pośrednio w Węgorapie).

Sam projektant kanału, Jan Władysław Suchodolec, wykonując mapę Królestwa Pruskiego z 1733 roku – a więc w roku ukończenia budowy nowej drogi wodnej – nie nadał kanałowi „nowej" nazwy, ale określił go jako „**Ableitung der Goldap**", czyli „**Odprowadzenie Gołdapy**".

Według Gustawa Leydinga, autora *Słownika nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*[7], ***Kanał Brożajcki*** łączył rzekę Gołdapę z rzeką Węgorapą, poprzez Skaliski Bór, a jego nazwa niemiecka to ***Broscheiterscher Kanal***, która przed 1938 rokiem brzmiała ***Broszaitscher Kanal***.



Rys. 5.14. Kanał i Puszcza Skaliska na mapie Jana W. Suchodolca (Suchodoletz) z 1733 r.







Rys. 5.17. „Fałszywy" koniec kanału – most na „nowej" Węgorapie, łączącej się ze Starą Węgorapą

Rys. 5.15-16. Początek Kanału Brożajckiego – do lewego rogu odchodzi sztuczny szlak wodny, na prawo odchodzi Stara Gołdapa; na drugim zdjęciu widok na kanał i Gołdapę z jazu na Starej Gołdapie

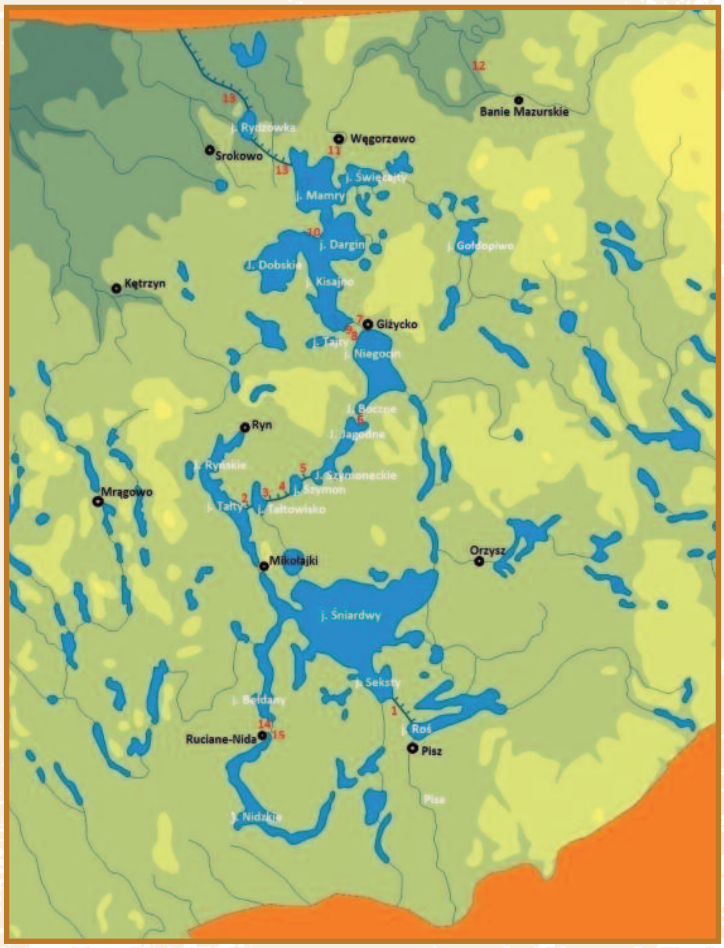
[7] G. Leyding: *Słownik nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*... Op. cit., s. 363.



Rys. 5.18.
„Prawdziwy" koniec kanału
– mała elektrownia wodna na ujściu
do Węgorapy

5.2. Kanały Wielkich Jezior Mazurskich

Kanały, dzięki którym Wielkie Jeziora Mazurskie (WJM) tworzą wspólny system naczyń połączonych, są jedynym w swoim rodzaju szlakiem żeglugowym, wręcz unikatowym. Kanałów tych jest kilkanaście i dla ułatwienia będą one zwykle określane skrótowo jako ***kanały WJM*** lub ***kanały mazurskie***.



Rys. 5.19. Wielkie Jeziora Mazurskie i kanały WJM – numery od 1 do 15 – na mapie województwa warmińsko-mazurskiego (opracowanie własne)

Łączna długość podstawowych (numery na mapie od 1 do 11), sztucznych dróg wodnych (kanałów mazurskich) wynosi 16,4 km. Jest to stosunkowo niewiele, lecz pamiętać należy, że pełnią one rolę jeziorowych łączników, a sam szlak żeglugowy WJM biegnie „południkowo" właśnie jeziorami.

Już Zakon Krzyżacki widział w Wielkich Jeziorach Mazurskich nie tylko ich strategiczne walory obronne, ale również doceniał ich potencjał komunikacyjny. Krzyżacy jako pierwsi podjęli plany łączenia ich w jeden wspólny szlak żeglugowy.

Jak pisał Mieczysław Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku po Mazurach Pruskich i Warmii*[1], w 1922 roku: „Żegluga na jeziorach mazurskich trwa już od wieków. Zawsze były one najważniejszą drogą dla komunikacji w tych stronach. Wielki mistrz **Winrych von Kniprode**, który w r. 1379 odbył podróż statkiem z Rynu przez Śniardwy i Pisę do Narwi, a potem powrócił Wisłą do Malborka, nosił się już wówczas z zamiarem połączenia jezior kanałami[2]. Projekt ten czekał jednak jeszcze czterysta lat na realizację.



Rys. 5.20. Malborska statua pierwszego „mazurskiego żeglarza" i wojowniczego „turysty" – Winrycha von Kniprode (fot. Krzysztof Szadziński)

[1] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 69.
[2] Jak podaje pruski historyk Max P. Toeppen (Geschichte Masurens: Ein Beitrag zur preußischen Landes- und Kulturgeschichte. Danzig 1870, s. 74), wielki mistrz Winrich von Kniprode odbył ze swoją świtą podróż lustracyjną po kraju, w czasie kolejnego zawieszenia broni. Pierwotnym celem podróży była wizytacja właśnie wybudowanego zamku obronnego w Rynie. Stąd Krzyżacy pod wodzą wielkiego mistrza mieli przepłynąć na południe łodzią jeziora Ryńskie, Tałty, Mikołajskie, Śniardwy i Seksty, by dotrzeć do Pisza (zapewne poprzez jeziora Białoławki, Kociół i Roś). Dalej popłynęli Pisą i Narwią do Mazowsza, by ostatecznie Wisłą dotrzeć do Torunia. Wyprawa Kniprode obrosła w legendę. Współcześnie twierdzi się nawet, że statek zbudowano w Elblągu (!), a początkiem rejsu nie był Ryn, ale Węgorzewo, tak więc Krzyżacy mieli przepłynąć dodatkowo fragment rzeki Węgorapy oraz całe jeziora Mamry, Niegocin i Jagodne, oraz że ostatecznie dopłynęli Nogatem do Malborka. Uzupełnieniem tych twierdzeń jest przeciąganie statku po lądzie (na wozach), między oddzielonymi wówczas od siebie Wielkimi Jeziorami... Nie jest jednak całkiem wykluczone, że Kniprode z przybocznymi dotarł lądem do Węgorzewa, przepłynął Mamry, po czy zostawiając łodzie węgorzewskie, dotarł lądem do zamku w Giżycku, tamtejszymi łodziami przepłynął Niegocin, po czym ponownie porzucając łodzie, lądem dotarł do Rynu, a dalej podróż mogła już odbywać się wyłącznie wodą, wedle trasy opisanej przez Toeppena. Musi jednak zastanawiać udział w takiej eskapadzie Kniprode, któ-

Dopiero po wojnie siedmioletniej[3], w latach 1764-65 zbudowano pięć kanałów o łącznej długości 6,7 km i połączono jezioro Mamry, Niegocińskie i Tałty (stanowi jeden zbiornik z Jeziorem Ryńskim – przyp. C. W.), stwarzając tym samym połączenie wodne od Jańsborka (Pisz – przyp. C. W.) po Węgobork (Węgorzewo – przyp. C. W.)[4]. Z czasem jednak kanały te zamuliły się do tego stopnia, że już w latach 1845-49, po zbudowaniu Jeglińskiego Kanału, łączącego Pisę pod Jańsborkiem z jeziorem Śniardwy i pogłębieniu poprzednich, zaczęła się żegluga na nowo, a w r. 1856 pojawił się na jeziorach pierwszy parowiec „Masovia”.”.

Lp.	Nazwa drogi wodnej	Długość (km)	Jezioro/Łącznik/Akwen
1.	Kanał Jegliński	5,25	jezioro Roś – jezioro Seksty (Śniardwy)
2.	Kanał Tałcki	1,62	jezioro Tałty – jezioro Tałtowisko
3.	Kanał Lelecki	0,47	jezioro Tałtowisko – jezioro Kotek Wielki
4.	Kanał Mioduński	1,92	jezioro Kotek Wielki – jezioro Szymon
5.	Kanał Szymoński	2,36	jezioro Szymon – Jezioro Szymoneckie (Jagodne)
6.	Kanał Kula	0,10	Jezioro Jagodne – Jezioro Boczne (Niegocin)
7.	Kanał Giżycki	2,13	jezioro Niegocin – jezioro Kisajno
8.	Kanał Niegociński	1,20	jezioro Niegocin – Jezioro Tajty
9.	Kanał Piękna Góra	0,25	jezioro Tajty – jezioro Kisajno
10.	Kanał Sztynorcki	0,17	jezioro Dargin (Mamry) – Jezioro Sztynorckie
11.	Kanał Węgorzewski	0,92	rzeka Węgorapa – rzeka Węgorapa (port jachtowy)

Tabela 5.1.
Wykaz podstawowych kanałów WJM (od Pisza na południu po Węgorzewo na północy)

Źródło: opracowanie własne

Zwyczajowo do listy kanałów WJM dodaje się również (12) ***Kanał Brożajcki*** (z uwagi na rzekę Węgorapę) oraz (13) ***Kanał Mazurski*** (***w „nigdy niedokończonej” budowie***, w związku z jeziorem Mamry), a także (14) ***kanał śluzowy w Guziance*** i (15) ***Kanał Nidzki*** (z uwagi na jezioro Bełdany i Jezioro Nidzkie).

Tak oto w *Drogach żeglownych w Prusiech Wschodnich*[5] o Wielkich Jeziorach Mazurskich pisał Stanisław Srokowski: „Poza głównym szlakiem między Węgoborkiem (*Angerburg*; Węgorzewo – przyp. C. W.), a Jańsborkiem (*Johannisburg*; Pisz – przyp. C. W.), do układu wodnych dróg Mazurskich należy jeszcze 7 linij bocznych mających razem według Symphera 103 km długości.

Głębokość jezior wszędzie prawie wystarcza dla żeglugi. Szerokość kanałów łączących, po ukończonej w roku 1856 przebudowie, miała u podstawy 11 m, w poziomie zwierciadła wodnego średnio 20 m, głębokość zaś przy średnio niskim stanie wody 1’57 m. Obecnie dzięki ponownemu zamuleniu i pewnemu opadnięciu poziomu wód jeziornych, kanały przy najniższym stanie wód mają tylko 1’20 m głębokości, a dopiero przy średnim 1’60 m.

Połączenia kanałowe między jeziorami są następujące:

1) Kanał Jegliński (*Jeglinner* albo *Neue Johannisburger Kanał*) prowadzący z jeziora Śniardwy (*Spirding See*) do jeziora Roś (*Rosch* albo *Warschauersee*). Skraca on o 22 km drogę z jeziora Śniardwy do Jańsborka, która dawniej wiodła przez jez. Białoławkę (*Biallolafkersee*) oraz rzekę i jezioro Kociołek (*Kesselsee*). Kanał Jegliński zbudowany został w latach 1845 po 1849 i ujęty w tamy, wchodzące na pewnej przestrzeni także w jezioro Śniardwy jako mola. Ma on około 5 km długości. Szerokość kanału wynosi 18 do 25 m i przy najniższym stanie wód posiada on 1’50 m głębokości.

2) Droga od jeziora Śniardwy do Orzysza (Arys) skanalizowaną strugą wodną. Szerokość 15–20 m, głębokość 0’75–1’50 m.

3) Droga między jez. Śniardwy a Niegocińskiem (*Lowentinsee*), która wykorzystuje jeziora Tałty (*Taltergewasser*), Tałtowisko, Kotek (*Grosse Kotteck S.*), Szymańskie (*Grosse Schimonsee*), Gorkło (*Gr. Henselsee*), Jagodne (*Jagodnersee*) i mogące uchodzić za część jeziora Niegocińskiego, Boczne (*Saitensee*).

Pojedyńcze kanały noszą tu następujące nazwy:

a) Kanał Tałty (*Talter Kanal*) między jeziorem Tałty (*Taltergewasser*) a jeziorem Tałtowisko.

b) Kanał Grunwaldzki (*Grünwalder Kanal*) między jez. Tałtowisko a jeziorem Kotek.

c) Kanał Mnioduński (*Mniodunsker Kanal*) między jeziorem Kotek a jeziorem Szymańskiem.

d) Kanał Szymonkowski (*Schimonken Kanal*) między jez. Szymańskiem a jez. Gorkło.

e) Kanał Kula (*Kulla Kanal*) między jeziorem Jagodnem a Bocznem.

ry był wówczas, na standardy średniowieczne, blisko 70-letnim starcem... Należy też mieć na uwadze, że w 1379 roku nie było skąd wypłynąć w Węgorzewie, bowiem w 1365 roku zamek (u początku Węgorapy) doszczętnie spalił litewski książę Kiejstut, a nową murowaną warownię, w jej obecnym miejscu, wzniósł dopiero w 1398 roku komtur Werner von Tettingen.

[3] Wojna toczona w latach 1756-1763 pomiędzy koalicją Wielkiej Brytanii, Prus i Hanoweru a sojuszem Francji, Austrii, Rosji, Szwecji i Saksonii. Do działań militarnych przyłączyły się jeszcze Hiszpania, Portugalia i Holandia (wraz z koloniami), przez co uważana jest ona za pierwszą wojnę o zasięgu światowym. Z wojny zwycięsko wyszła Wielka Brytania (zyskując m.in. Kanadę) oraz Prusy, które choć były nawet pod częściową okupacją rosyjską (m. in. Królewiec i Berlin), ostatecznie zaanektowały Śląsk.

[4] Wcześniej, jeszcze w XVII oraz w początkach XVIII wieku projektowaniem oraz tworzeniem koncepcji łączenia Wielkich Jezior Mazurskich zajmowali się polscy kartografowie i geodeci, będący w służbie pruskiej: Józef Narowicz-Naroński, Samuel Suchodolec i jego syn, Jan Władysław Sychodolec. Orędownikiem i osobą, która zapewne nakłoniła króla Fryderyka II do rozpoczęcia budowy kanałów, był Prezydent Kamery Wojny i Domen (Kammerpräsident) Johann Friedrich von Domhardt.

[5] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 14-16.

Owe połączenia kanałowe są bardzo krótkie i obchodzą się bez śluz, gdyż zwierciadła wodne wszystkich wymienionych jezior leżą na jednym i tym samym poziomie około 117 m. Ogólna długość kanałów wynosi wszystkiego tylko 6'25 km. Dla kraju leżącego na północ od jez. Tałtowisko kanał poza względami komunikacyjnemi zdobył jeszcze także pewne znaczenie meljoracyjne. Po zbudowaniu odnóg do jeziora Ławki (*Lawkersee*) i Małego Szymańskiego (*Kleine Schimonsee*) opadły ich zwierciadła, przez co uzyskano tam około 3 km^2 użytecznych łąk.

4) Kanał Lecki (*Lotzener Kanal*), zbudowany w r. 1764, prowadzi z jeziora Niegocińskiego (*Löwentinsee*) do jez. Mamry (*Mauersee*).

5) Kanał Guziańsko-Ruciański (*Guszianka-Rudczanny Kanal*), krótkie połączenie, które służy do przeprawy z jez. Bełdańskiego (*Beldahnsee*) do Nidzkiego albo Dolnego (*Niedersee*). Kanał składa się z przekopu z śluzą, prowadzącego do leżącego mniejwięcej o 2 m wyżej jeziora Małego Guziańskiego (*Kl. Guszin See*), skąd wejście do Wielkiego Guziańskiego (*Gr. Guszin See*), a dalej kanał do jeziora Nidzkiego. Jezioro Wielkie Guziańskie mieści w sobie duży port drzewny.

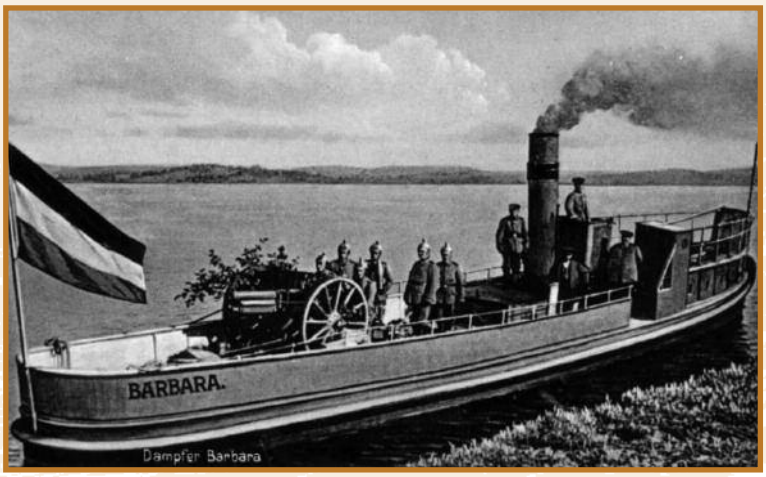
Statki parowe na „wodnych drogach Mazurskich" pokazały się dopiero w połowie lat pięćdziesiątych. Rzecz charakterystyczna, że pierwszy parowiec „Masovia" podroż swą na jeziora Mazurskie odbył Wisłą, Bugiem, Narwią i Pisą.".

Praktycznych wskazówek dla zwiedzających okolice WJM turystów udzielał w okresie międzywojennym Mieczysław Orłowicz, w swoim *Ilustrowanym przewodniku*[6]: „Dla zwiedzania Mazur i Warmii najdogodniejsze są miesiące letnie, a w szczególności maj, czerwiec, lipiec i sierpień, gdyż wtedy z Lecu (*Giżycko* – przyp. C. W.), Rucian, Węgoborku (*Węgorzewo* – przyp. C. W.) i Ostródy kursują parowce po jeziorach (...) Parowce pasażerskie kursują po jeziorach mazurskich z Lecu od początku maja do początku września. Są one własnością towarzystwa akcyjnego w Lecu – urządzone na kilkaset osób, posiadają restauracje na pokładzie (...)

Język polski wystarcza na Mazurach i Warmii tylko na wsi – na kolejach, na poczcie, w urzędach, tramwajach, hotelach, restauracjach, kawiarniach, sklepach, parowcach trzeba używać języka niemieckiego.".

Początek instytucjonalnego rozwoju profesjonalnej żeglugi turystycznej na WJM datowany jest na dzień 16 maja 1890 roku, kiedy to dyrektor giżyckiego banku **Ernst Rakowski** doprowadził do zawiązania „Towarzystwa na rzecz ułatwienia żeglugi pasażerskiej po Jeziorach Mazurskich" (*Gesellschaft zur Erleichterung des Personenverkehrs auf den Masurischen Seen*) i sprowadzenia w tymże roku z Berlina do Giżycka parowca kołowego „Berta", który rozpoczął rejsy pasażerskie pod historyczną już wówczas nazwą „**Masovia**".

W 1891 roku Towarzystwo przekształcono w „Mazurską Kompanię Żeglugi Parowej w Giżycku" (*Masurische Dampfer-Kompagnie Lötzen*, tzw. *MDK*), która w 1892 roku zarejestrowała nowoczesny parowiec o napędzie śrubowym „**Löwentin**", mogący przewozić łącznie (na dwóch odkrytych pokładach oraz w kajutach) 190 pasażerów. Tak narzucono określone standardy, które szły w parze z dynamicznym rozwojem żeglugi pasażerskiej i turystyki na obszarze WJM. Dalsze sukcesy przedsiębiorstwo zawdzięczało kapitanowi i swemu późniejszemu właścicielowi **Emilowi Riech**. W 1900 roku wprowadzono do służby parowiec „**Möwe**", a w 1909 roku statek „**Ernst**" (dla upamiętnienia współzałożyciela firmy).



Rys. 5.21. Parowiec „Ernst", zmobilizowany i przemianowany w 1914 r. na „Barbara" (*www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de*)

W latach 20. i 30. XX wieku przybywało kolejnych statków pasażerskich, a towarzystwa i firmy żeglugowe działały również między innymi w Węgorzewie (*Masurischen Schiffahrtsgesellschaft m. b. H. Angerburg* – tzw. *Mascha*), Piszu (*Verkehrsverein Johannisburg*) i Mikołajkach (*Reederei Lewandowski*).

W okresie obu wojen światowych statki pasażerskie, przejęte na ten czas przez niemiecką armię, pełniły służbę patrolową i pomocniczą, w tym na Wiśle i WJM, mając na swych pokładach za „pasa-

[6] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 46-48.

żerów" nie tylko żołnierzy, ale również karabiny maszynowe, a czasem nawet działa. Ten rodzaj uprawianej żeglugi jednak w przypadku wschodnich Prusaków nikogo chyba nie jest w stanie zadziwić.

KANAŁ JEGLIŃSKI (niem. *Jeglinner Kanal*, *Wagenauer Kanal*)

Kanał wybudowano w latach 1845-1849, za panowania króla pruskiego Fryderyka Wilhelma IV. Wcześniej połączenie jeziora Śniardwy z rzeką Pisą stanowiły, leżące bardziej na północny wschód, naturalne cieki wodne, łączące jeziora Białoławki, Kocioł i Roś. Jest to najdłuższa sztuczna droga wodna kanałów WJM, licząca około 5.250 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Roś) to: 53° 39' 01" szerokości północnej **N** i 21° 49' 25" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Seksty) to: 53° 41' 19" **N** i 21° 46' 49" **E**.



Rys. 5.22. Kanał Jegliński (Jańsborski) na mapie WIG z 1932 r.

Kanał Jegliński jest zatem skrótem, łączącym od południa jezioro Roś z jeziorem Seksty (niem. *Sexter See*), które faktycznie jest południową zatoką jeziora Śniardwy. Ta droga wodna łączy więc miasto Pisz (poprzez rzekę Pisę) z systemem WJM, a dzięki temu WJM z Narwią i Wisłą. Jak twierdził Mieczysław Orłowicz[7]: „1 km na południe kolej przecina Kanał Jegliński, czyli Jańsborski (...) skracający o 22 km połączenie między jeziorem Śniardwy a Roś.".



Rys. 5.23. Przyczółki byłego wiaduktu na Kanale Jeglińskim

W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[8], pod hasłem **Jańsborski Kanał** czytamy: „niem. ***Johannisburger-Kanal***, kanał w Prusach wschodnich na Mazurach, pow. Jańsborski, zowie się niekiedy ***jeglińskim*** od wsi Jegliny, około której przechodzi. Łączy jezioro Jańsborskie, które jest przy Jańsborku, zazwyczaj Warzno zwane, ze Smiardowem. Jest tak głębokie, że parowe statki wygodnie mogą przechodzić. Z tej przyczyny stał się ten kanał pobudką nowej żeglugi parowej, która się po licznych i wielkich jeziorach mazurskich otworzyła.

Długi jest około 1 milę (właściwie 0,7 mili – przyp. C. W.). Kopany od r. 1845 do 1849. Koszta wynosiły 48.070 talarów. Obecnie (początek lat 80. XIX wieku – przyp. C. W.) kursuje 5 parowców kanałem i jeziorami między miastami mazurskiemi: Jańsbork, Ryn, Lec i Węgobork. Tworzy to drogę 11,5 mil długą (około 87 km – przyp. C. W.).

Kanał ten, pisze Wincenty Pol, łączy Wisłę z Preglą (*Pregoła* – przyp. C. W.), za pośrednictwem z jednej strony rzeki Pisz, wpadającej do Narwi od prawego brzegu i z tą do Wisły, a z drugiej rzeki *Angramy* (*Węgorapa* – przyp. C. W.), która jest właściwie górną Preglą. Kanał ten przerzyna w poprzek grzbiet pojezierza bałtyckiego na przestrzeni roztoki polskiej i przypada tu na rzęd 11-tu jezior najznaczniejszych, które z sobą łączy; z pierwszego i ostatniego z tych jezior wypływają już spławne rzeki: *Pisz* (Pisa – przyp. C. W.) i *Angrama*.

Jak największa liczba kanałów, został i ten doprowadzony do skutku w wieku przeszłym w latach 1764-1767.".

[7] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 109.
[8] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom III z 1882 r., s. 441.



Rys. 5.24. Śluza *Karwik* na mapie z 1929 r.

Przekopując Kanał Jegliński, Prusacy wybudowali opodal jeziora Seksty (około 400 m), na wysokości wsi Karwik (niem. *Karwik*) – ***śluzę Karwik***. Komora śluzy ma długość 45 m, a prześwit wrót pozwala na wpłynięcie do niej jednostek do 7,5 metra szerokości. Współrzędne geograficzne tej budowli wodnej to: 53° 41' 04" szerokości północnej **N** i 21° 47' 07" długości wschodniej **E**. Śluza Karwik niweluje różnicę 1,0 m poziomu wód (lustro wody jeziora Śniardwy leży na wysokości 115,7-116,0 m n.p.m., natomiast jeziora Roś 115,0 m n.p.m.).



Rys. 5.25. Współczesny widok śluzy *Karwik*

Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem nr 52 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1953 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1953 r. nr 34, poz. 432), brzmi: **Kanał Jegliński**.

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Dawna nazwa niemiecka
Kanał Jegliński	-łu-kiego	kanał, łączy jezioro Roś z jeziorem Seksty	Wagenauer Kanal

Rys. 5.26. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 24 lutego 1953 r.

Nazwa ta pojawia się również jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących) – wydawnictwie Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii z 2006 r.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Jegliński, Kanał	-ego, -u	kanał	Pisa (jez. Roś)

Rys. 5.27. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 97

Według Gustawa Leydinga, autora *Słownika nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*[9], ***Kanał Jegliński*** przecinał wieś Jegliny, a jego nazwa niemiecka to ***Wagenauer Kanal***, która przed 1938 rokiem brzmiała ***Jeglinner Kanal***. Zauważyć należy, że na mapie WIG z 1932 roku polska nazwa tej drogi wodnej to ***Kanał Jańsborski***, co współcześnie oznaczałoby ***Kanał Piski*** (*Jańsbork* – mazurska nazwa *Pisza*, czyli niemieckiego *Johannisburga*). Było to potwierdzeniem opisu Stanisława Srokowskiego, według którego jedna z niemieckich nazw brzmiała ***Neue Johannisburger Kanal***, a także wcześniejszych charakterystyk ze *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego*.

KANAŁ TAŁCKI (niem. *Talter Kanal*)

Kanał wybudowano w latach 1764-1765, za panowania króla pruskiego Fryderyka II Wielkiego. Długość tej drogi wodnej, łączącej jezioro Tałty z jeziorem Tałtowisko, to około 1.620 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Tałty) to: 53° 51' 51" szerokości północnej **N** i 21° 32' 33" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Tałtowisko) to: 53° 52' 15" **N** i 21° 33' 45" **E**. Kanał miał być początkiem śródlądowego łącznika Mikołajek i Rynu z Giżyckiem. Jest więc w praktyce początkiem systemu następujących po sobie krótkich kanałów, łączących jezioro Tałty z Jeziorem Szymoneckim (a więc Jagodnym), w kierunku Niegocina. Pierwotnie na kanale wybudowano (przed 1767 rokiem) drewnianą śluzę, niwelującą ówczesną różnicę około 0,6 m poziomu wód pomiędzy jeziorem Niegocin i Tałty. Śluzy przestano dozorować około 1789 roku, natomiast kanał, po kilkudziesięciu latach zamulania i zarastania, pogłębiono i poszerzono w latach 40. i 50. XIX wieku.

[9] G. Leyding: *Słownik nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*. Cz. II Nazwy fizjograficzne (zlokalizowane). PTPN, Poznań 1959, s. 295.



Rys. 5.28. Przystań żeglarska w Mikołajkach, lata 30. XX w. (*www. Bildarchiv-Ostrpreussen. de*)

Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem nr 52 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1953 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1953 r. nr 34, poz. 432), brzmi: **Kanał Tałcki**.

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Dawna nazwa niemiecka
Tałcki Kanał	-kiego-łu	kanał, łączy jezioro Tałty z jeziorem Tałtowisko	Talter Kanal

Rys. 5.29. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 24 lutego 1953 r.

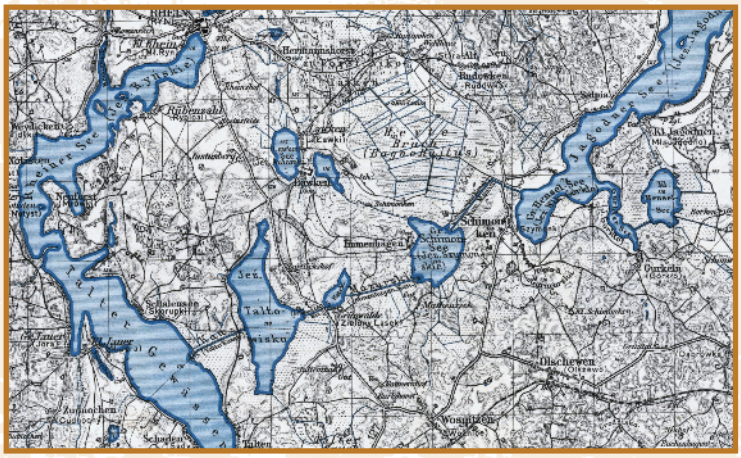
Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Tałcki, Kanał	-ego, -u	kanał	Pisa (jez. Tałty)

Rys. 5.30. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 294

Nazwa ta pojawia się również jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

Zgodnie z cytowanym już „Słownikiem nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego" (s. 179), niemiecka nazwa ***Kanału Tałckiego*** to ***Talter Kanal***. Nazwa ta nawiązywała zapewne do jeziora Tałty (niem. *Talter See*) oraz miejscowości Tałty (niem. *Talten*), położonej na prawym brzegu tegoż jeziora. Takiej też nazwy, to jest ***Kanał Tałty***, używał Stanisław Srokowski.

Ciekawostką jest, że co najmniej od lat 90. XX wieku niektóre rozporządzenia ministerialne wymieniają tę śródlądową drogę wodną jako ***Kanał Tałteński*** (co nie oznacza oficjalnego uznania takiej właśnie nazwy, a wręcz przeciwnie – dowodzi swoistej urzędniczej „niefrasobliwości"...).



Rys. 5.32. Kanały: Tałcki, Lelecki (Grunwaldzki), Mioduński i Szymoński na mapie WIG z 1932 r.



Rys. 5.31. Widok z mostu na Kanale Tałckim

KANAŁ LELECKI (*Kanał Grunwaldzki*, niem. *Grünwalder Kanal*)

Kanał ten, podobnie jak *Kanał Tałcki*, wybudowano w latach 1764-1765, za panowania króla pruskiego Fryderyka II Wielkiego. Długość tej drogi wodnej, łączącej jezioro Tałtowisko (niem. *Taltowisko See*) z jeziorem Kotek Wielki (niem. *Gross Kottek-See*), wynosi około 470 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Tałtowisko) to: 53° 52' 27" szerokości północnej **N** i 21° 35' 10" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem



Rys. 5.33. Kanały Lelecki (Grunwaldzki)

Kotek Wielki) to: 53° 52’ 32” **N** i 21° 35’ 35” **E**. Szlak wodny został również pogłębiony i poszerzony w latach 40. i 50. XIX wieku.

Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem nr 52 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1953 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1953 r. nr 34, poz. 432), brzmi: **Kanał Lelecki**.

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Dawna nazwa niemiecka
Lelecki Kanał	-kiego-łu	kanał, łączy jezioro Tałtowisko z jeziorem Kotek Wielki	Grünwalder Kanal

Rys. 5.34. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 24 lutego 1953 r.

Nazwa ta nie pojawia się w ogóle w „Hydronimach” (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących). W tym wydawnictwie ta krótka droga wodna występuje jednorazowo pod nazwą **Kanał Grunwaldzki**.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Grunwaldzki, Kanał	-ego, -u	kanał	jez. Tałtowisko

Rys. 5.35. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 82

Zgodnie z cytowanym już „Słownikiem nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego” (s. 87), niemiecka nazwa ***Kanału Leleckiego*** to ***Grünwalder Kanal***. Należy zatem zauważyć, że potoczna polska nazwa tej drogi wodnej – ***Kanał Grunwaldzki***, nie odwołuje się do Grunwaldu i bitwy grunwaldzkiej, ale do pobliskiej osady Zielony Lasek (niem. *Grünwalde*), leżącej nad jeziorem Kotek Wielki, bezpośrednio przy szlaku kanału. Nazwy tej używał również Stanisław Srokowski.

Współczesna, oficjalna nazwa nawiązuje zapewne do miejscowości Lelek (niem. *Julienthal*), oddalonej od toru wodnego około 1,5 km.

KANAŁ MIODUŃSKI (niem. *Mniodunsker Kanal*, *Immenhagener Kanal*)

Kanał ten, podobnie jak *Kanały Tałcki* i *Lelecki*, wybudowano w latach 1764-1765, za panowania króla pruskiego Fryderyka II Wielkiego. Długość tej drogi wodnej, łączącej jezioro Kotek Wielki z jeziorem Szymon (niem. *Gross Schimon-See*), wynosi około 1.920 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Kotek Wielki) to: 53° 52’ 41” szerokości północnej **N** i 21° 35’ 56” długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Szymon) to: 53° 52’ 55” **N** i 21° 37’ 41” **E**. Szlak wodny został również pogłębiony i poszerzony w latach 40. i 50. XIX wieku.



Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem nr 52 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1953 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1953 r. nr 34, poz. 432), brzmi: **Kanał Mioduński**.

Rys. 5.36. Kanał Mioduński

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Dawna nazwa niemiecka
Mioduński Kanał	-skiego-łu	kanał, łączy jezioro Kotek Wielki z jeziorem Szymon	Immenhagener Kanal

Rys. 5.37. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 24 lutego 1953 r.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Mioduński, Kanał	-ego, -u	kanał	jez. Kotek

Rys. 5.38. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 166

Nazwa ta pojawia się również jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

Zgodnie z cytowanym „Słownikiem nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego" (s. 88 i 163), ***Kanał Mioduński*** (inna, lokalna nazwa to ***Kanał Niodunski***) łączył jezioro Kotek Wielki z jeziorem Szymon (Szymonem), a jego nazwa niemiecka to ***Immenhagener Kanal***, która przed 1934 rokiem brzmiała ***Mniodunsker Kanal***, a co Stanisław Srokowski tłumaczył jako ***Kanał Mnioduński***.

Oficjalna nazwa niemiecka nawiązywała do pobliskiego majątku *Mniodunsken*, który przed drugą wojną światową przemianowano na *Immenhagen*, a położonego nad jeziorem Szymon oraz bezpośrednio przy szlaku kanału. Współcześnie osada ta nosi miano Mioduńskie, stąd też nazwa kanału. Ciekawostką jest, że na mapie WIG z 1932 roku polska nazwa tej drogi wodnej (łącznie z *Kanałem Tałckim*, *Grunwaldzkim* i *Szymońskim*) to ***Kanał Mazurski***.

KANAŁ SZYMOŃSKI (niem. *Schimonker Kanal*, *Schmidtsdorfer Kanal*)

Kanał ten, podobnie jak *Kanały Tałcki*, *Lelecki* oraz *Mioduński*, wybudowano w latach 1764-1765, za panowania króla pruskiego Fryderyka II Wielkiego. Długość tej drogi wodnej, łączącej jezioro Szymon z Jeziorem Szymoneckim (niem. *Gross Hensel-See*), które *de facto* jest zatoką Jeziora Jagodnego (niem. *Jagodner See*), wynosi około 2.360 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Szymon) to: 53° 53' 30" szerokości północnej **N** i 21° 38' 26" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z Jeziorem Szymoneckim) to: 53° 54' 03" **N** i 21° 40' 01" **E**. Szlak wodny został również pogłębiony i poszerzony w latach 40. i 50. XIX wieku.

W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*[10], pod hasłem **Szymońskie** czytamy: „jezioro pod wsią Szymonki, w pow. ządzborskim (mrągowski – przyp. C. W.). **Kanał** zwany też **Szymońskim**, łączy je z jeziorami: Kot, Jagodzińskie i Tałtowskie.".

We wcześniejszym tomie *Słownika*[11] czytamy natomiast, pod hasłem **Jagodzińskie jezioro**: „pow. lecki (giżycki – przyp. C. W.), na pruskich Mazurach, stanowi południową odnogę wielkiego jeziora Niewocina (Löwentin; Niegocin – przyp. C. W.) przy Lecu (...) Za pomocą **kanału szymońskiego** w nowszym czasie wykopanego zostaje w związku z jeziorami: Tałtowisko, Tułty, Smiardowe, przez które statki parowe kursują pomiędzy Jańsborkiem, Rynem, Lecem, Węgoborkiem i t. d.".



Rys. 5.39. Kanały: Tałcki, Lelecki (Grunwaldzki), Mioduński i Szymoński, na mapie z 1893 r.

Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem nr 52 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1953 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1953 r. nr 34, poz. 432), brzmi: **Kanał Szymoński**.

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Dawna nazwa niemiecka
Szymoński Kanał	-skiego-łu	kanał, łączy jezioro Szymon z Szymoneckim Jeziorem	Schmidtsdorfer Kanal

Rys. 5.40. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 24 lutego 1953 r.

Nazwa ta pojawia się również jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

Zgodnie z cytowanym „Słownikiem nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego" (s. 175), ***Kanał Szymoński***

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Szymoński, Kanał	-ego, -u	kanał	Pisa (jez. Szymon)

Rys. 5.41. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 288

[10] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom XII z 1892 r., s. 118.
[11] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom III z 1882 r., s. 370.



łączył jezioro Szymon z jeziorem Jędzlem (który to Jędzel jest inną nazwą Jeziora Szymoneckiego – a więc odnogi Jeziora Jagodnego, przy wsi Szymonka), a jego nazwa niemiecka to ***Schmidtsdorfer Kanal***, która przed 1938 rokiem brzmiała ***Schimonker Kanal***, a co Stanisław Srokowski tłumaczył jako ***Kanał Szymonkowski***. Nazwa niemiecka nawiązywała do pobliskiej wsi (oraz jej przysiółka) *Schimonken* (pol. *Szymonka*), która przed drugą wojną światową została przemianowana na *Schmidtsdorf*.

Rys. 5.42. Widok z mostu na Kanale Szymońskim

Jak podaje Mieczysław Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku*[12], który przemierzał tę trasę z północy na południe: „Najbardziej na południe wysunięta część tego jeziora (Jagodnego – przyp. C. W.) nosi nazwę Górkło (Gr. Hensel See), a leży nad nim duża wieś Szymonki (*Schimonken*; uwaga: w czasach Orłowicza jezioro nazywało się *Wielkie Górkło*, które obecnie zwie się *Szymoneckie*, kiedy *Górkło* to bardziej na wschód położona zatoka *Jagodnego* – przyp. C. W.). Znajduje się tu przystań parowców (...)

Zaczynają się tu kanały łączące Jezioro Jagodne z jeziorem Tałty (…) w stronie północno-zachodniej widać kościół i zamek miasteczka Ryn. W tej partii mija parowiec trzy niewielkie jeziora – Szymańskie (Gr. Schimon See), Kotek Wielki (Gr. Kottek See), Tałtowisko (Taltowisko See). Ogólna długość kanałów łączących te jeziora wynosi 6,25 km (...) Za Szymonkami przecina kanał zajmujące 21 km² bagno Hajtus (*Hayte Bruch*), obecnie częściowo osuszone i zamienione na łąki. Kanał z jeziora Tałtowisko do Tałtowskiego zbudowany jeszcze w r. 1764 biegnie przez bagnistą równinę, która niegdyś zalana była przez fale jeziora, które tędy i przez tałtowskie bagna sięgało aż do jeziora Śniardwy.”.

KANAŁ KULA (niem. *Kulla Kanal*)

Kanał ten jest najkrótszą żeglowną drogą wodną systemu WJM. W istocie jest przesmykiem pomiędzy Jeziorem Jagodnym i Jeziorem Bocznym (niem. *Saiten See*), czyli południowo-zachodnią odnogą jeziora Niegocin (niem. *Löwentin*). Długość tej drogi wodnej to zaledwie około 100 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z Jeziorem Jagodnym) to: 53° 56’ 46” szerokości północnej **N** i 21° 44’ 48” długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z Jeziorem Bocznym) to: 53° 56’ 48” **N** i 21° 44’ 51” **E**.



Rys. 5.43. Widok z mostu na Kanale Kula – wododział wielkojeziorowy w czasach M. Orłowicza

Kanał Kula (choć nie nazwany) tak oto został opisany w tomie V *Słownika*[13], pod hasłem **Lewientyn**: „alias *Niewocin*, niem. Löwentin-See, jezioro (...) Płdn.-zachod. odnoga L. łączy się za pomocą **kanału** tylko 50 kroków długiego[14] z Jagodnem (jez.), dalej przez Górkło z jez. mioduńskiem i grunwaldzkiem, wreszcie z Tałtami i Sniardwami (Spirding-See), tak że stąd aż do Węgoborka swobodnie statki przechodzić mogą.”.

Kanał nie ma oficjalnej nazwy, nadanej zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Potoczna nazwa pojawia się natomiast jednokrotnie w „Hydronimach” (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

[12] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 61-63.
[13] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom V z 1884 r., s. 186.
[14] W rzeczywistości kroków tych naliczy się ponad 100.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Kula, Kanał	Kula, -u	kanał	Jez. Jagodne

Rys. 5.44. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 133



Rys. 5.45. Kanał Kula na mapie z 1926 r.

Gustaw Leyding nie wymienia w ogóle tego kanału w cytowanym „Słowniku nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego" (zapewne z powodu zbyt małej długości), natomiast to miejsce zostało przez niego opisane (podobnie jak na przedwojennych mapach niemieckich) jako ***Kulla Brücke***, a więc most na **kanale**, łączącym Jezioro Boczne z Jeziorem Jagodnym (s. 90). Nazwy ***Kanał Kula*** używał Stanisław Srokowski, zaś okoliczny las nazywano *Kullawäldchen*.

TAJEMNICZY WODODZIAŁ WIELKOJEZIOROWY I WODODZIAŁOWE BRAMY WODNE

Opisując jeziora mazurskie, Mieczysław Orłowicz twierdził w swoim *Ilustrowanym przewodniku*[15], że: „Większa ich część leży na poziomie 117 i 118 m n.p.m., a są one tak ugrupowane, że ich część północna wraz z jeziorem Niegocin leży w dorzeczu Pregoły, zaś część południowa z jeziorem Śniardwy w dorzeczu Wisły. Dział wód między nimi znajduje się koło mostu w Rydzewie.

Jeziora zostały połączone kanałami, a dla utrzymywania ruchu pasażerskiego zawiązało się w Lecu osobne towarzystwo akcyjne (Mazurskie Towarzystwo Żeglugi Reich & Comp.), którego parowce, duże, czyste i wygodne od r. 1891 kursują w lecie po jeziorach mazurskich, biorąc za punkt wyjścia w obu kierunkach Lec. Przed wojną (pierwszą światową – przyp. C. W.) parowców dużych było trzy: „Löwentin", „Möwe" i „Ernst", każdy obliczony na kilkaset osób, czysty, z ławeczkami na pokładzie i restauracją. Nadto kursuje parowiec z Rynu do Mikołajek, a w Mikołajkach można wynajmować motorowe łodzie. Regularnie kursują parowce od początku maja do pierwszych dni września, lecz na zamówienie uprzednie wycieczki zbiorowe mogą je otrzymać i w innej porze roku (...)

Dla bardzo pobieżnego zwiedzenia jezior potrzeba dwóch, a nawet trzech dni czasu. W ciągu pierwszego dnia należy odbyć wycieczkę jeziorem Mamry do Węgoborka, zwiedzając po drodze wyspę Upałty i Steinort, drugiego przez jezioro Niegocin przejechać się do Rucian (część dzisiejszego Ruciane-Nida – przyp. C. W.) i Mikołajek, a trzeciego odbyć łodzią wycieczkę na jezioro Śniardwy lub też parowcem do Rynu. Dzięki łączącym jeziora kanałom, zbudowanym przeważnie jeszcze za Fryderyka II, można parowcem odbyć po jeziorach przeszło 100 km drogi, a jest to najpiękniejsza z wycieczek, jakie w ogóle można urządzić na Mazurach. Jej pięknością zachwycał się już „romantyk na tronie" Fryderyk Wilhelm IV, który w połowie XIX w. zwiedzał jeziora mazurskie w łodzi żaglowej (...)

Jezioro zwęża się coraz bardziej, aż wreszcie przekształca się w **kanał Kula** (Kullakanal) ponad którym przebiega most gościńca. W tym miejscu ma się znajdować **dział wód** – na północ od mostu płyną wody jeziora i kanałów ku Pregole – na południe ku Wiśle. Za kanałem wypływa parowiec na wąskie a kilka km długie Jezioro Jagodne (Jagodner See).".

Wedle M. Orłowicza wododział zlewni Wisły i Pregoły miał przebiegać południowym krańcem Jeziora Bocznego (odnoga jeziora Niegocin), a konkretnie na Kanale Kula, czyli pomięczy J. Bocznym i J. Jagodnym. Według Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie główny kompleks jezior leży w granicach 115,5 – 116,0 m n.p.m., a wododział przebiega południowym skrajem jeziora Kisajno (odnoga jeziora Mamry), a więc na Kanale Piękna Góra, czyli pomiędzy j. Kisajno i j. Tajty. Oznacza to, że na początku XX wieku jezioro Niegocin miało przynależeć do zlewni Pregoły, współcześnie zaś do zlewni Wisły.

Frapujące zagadnienie ustalenia przebiegu wododziału tak oto zostało opisane w 1966 roku[16]: „Na podstawie obliczeń, opartych o bilans wodny za okres 1951—1960, ustalono zarówno przeciętne położenie działu, jak i jego przebieg sezonowy (…) Pod względem hydrograficznym kompleks Wielkich Jezior Mazurskich leży na obszarze wododziałowym Wisły i Pregoły, stanowiąc swego rodzaju obszar źródłowy Pisy i Węgorapy i główne źródło zasilania obu tych rzek (…) Całkowita długość szlaku wodnego Wielkich Jezior Mazurskich (od wypływu Węgorapy do wypływu Pisy) wynosi 84 km,

[15] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 57-58 i 61.
[16] Z. Mikulski: *Kształtowanie się działu wodnego na Wielkich Jeziorach Mazurskich* [w:] „Przegląd Geograficzny" T. XXXVIII, z. 3, Warszawa 1966, s. 381-390.



Rys. 5.46. Wododział wielkojeziorowy w czasach M. Orłowicza (czerwona kreska na południe od Rydzewa) oraz wododział współcześnie (na wysokości Łuczan – Giżycka), mapa Okręgu Mazurskiego z 1946 r.

w tym północny szlak wodny (przez jezioro Mamry) liczy 20 km, zaś szlak południowy 64 km. Najważniejszą bodajże cechą hydrograficzną tego kompleksu jeziornego jest jego położenie wododziałowe i związana z tym bifurkacja (rozdzielenie się na różne dorzecza – przyp. C. W.) na południe i północ.

Pierwsze zmiany, poczynione przez człowieka, datują się z XIV wieku. Przypuszcza się, że spiętrzenia jeziora Mamry na wysokość około 3 m dokonali Krzyżacy w okresie powstawania miasta Węgorzewa (...) Wiadomo natomiast o spiętrzeniu północnej grupy jezior w połowie XVI w., w wyniku wybudowania młyna wodnego na Węgorapie, zaopatrującego zamek węgorzewski. Postępujące zaludnienie okolic wymagało ograniczenia spiętrzenia poziomu jeziora, a przeniesienie w 1724 r. młyna węgorzewskiego w dół Węgorapy, w pobliże jeziora Możdżany, spowodowało dalsze obniżenie o 0,3 m.

W końcu XVII w. powstała myśl budowy drogi wodnej przez Wielkie Jeziora Mazurskie do Pregoły, jednakże do realizacji doszło dopiero w drugiej połowie XVIII wieku. W latach 1764-1765 nastąpiło przekopanie kanałów między jeziorami, a tym samym połączenie północnej części kompleksu jezior z południową (między jeziorami Jagodne i Tałty). Wybudowano wówczas (1764-1767) śluzy żeglugowe: jedną pod Giżyckiem, utrzymującą wyższy o 0,9 m stan wody w jeziorze Niegocin w stosunku do Mamr, drugą pod Tałtami o spiętrzeniu 0,6 m. W ten sposób utrzymano nie zmieniony poziom wody jeziora Niegocin, mimo obniżania się poziomu jeziora Mamry. Trzecia śluza powstała w Guziance, w celu włączenia Jeziora Nidzkiego do systemu mazurskich dróg wodnych. Wreszcie w latach 1764-1768 przeprowadzono budowę kanału spławnego i śluzy pod Węgorzewem (powodując dalsze obniżenie Mamr) oraz podobnych urządzeń dla ułatwienia spławu drewna na Węgorapie (*Kieselkehmen*, ros. *Konstantinowka* oraz *Darkiejmy*, niem. *Dakehmen*, ros. *Oziorsk* – przyp. C. W.). Trudności techniczne utrzymania kanałów i częste ich uszkodzenia spowodowały wkrótce znaczne ograniczenie ich zdolności spławnej i w 1789 r. praktycznie przestały one spełniać swą rolę, z wyjątkiem okresu spływu wiosennego (...) zaniedbanie kanałów i urządzeń wodnych doprowadziło do powolnego wyrównywania się jezior Niegocin i Mamry, tak że już w 1789 r. dokonano rozbiórki śluz pod Giżyckiem i Tałtami. W 1803 r. jezioro Niegocin leżało tylko 0,4 m, a w latach czterdziestych tego stulecia już tylko 0,1 m wyżej niż Mamry i 0,3 m wyżej niż Śniardwy.

W roku 1797 powstał plan wykorzystania Wielkich Jezior Mazurskich dla celów żeglugi w kierunku południowym; głównym zadaniem była tu regulacja Pisy. Już w rok później wykonano zdjęcie[17] sytuacyjne rzeki i wkrótce przystąpiono do regulacji, którą ukończono w 1806 r. W celu umożliwienia dalszego obniżenia zwierciadła wody przyjęto w 1842 r. młyn w Węgorzewie pod zarząd państwowy, a następnie przeprowadzono w latach 1845-1848 oraz 1851-1856 pogłębienie i poszerzenie kanałów łączących poszczególne jeziora. Dalej wykonano w latach 1845-1848 budowę Kanału Jeglińskiego, zwiększając znacznie odpływ ze Śniardw do jeziora Roś i Pisą do Narwi; obecne wymiary otrzymał kanał w latach 1859-1861 (...)

Obniżenie średniego poziomu Śniardw wyniosło ostatecznie 0,17 m, podczas gdy północna część jezior uległa znacznie większemu obniżeniu. W ten sposób uzyskano praktycznie wyrównany poziom zwierciadła wody na całej trasie, od Mamr po Śniardwy oraz dogodną drogę wodną od Węgorzewa do Piszu, z odgałęzieniami do Rucianego i Rynu. Pierwszy statek parowy przetransportowano na jeziora z Wisły przez Narew i Pisę w 1854 r.

Zagadnienie położenia działu wodnego na szlaku jezior – między dorzeczem Pisy i dorzeczem Węgorapy – było przedmiotem badań i rozważań niemal od czasu połączenia całego kompleksu kana-

[17] Jest zastanawiające, co autor tekstu miał na myśli, pisząc o zdjęciu z 1798 roku...

łami i ustalenia się praktycznie jednego poziomu wody – od jazów w Węgorzewie do jazu w Karwiku. Dział wodny sytuowano w różnych okresach różnie – od Giżycka do Szymonki. Wreszcie H. Keller (1893 rok – przyp. C. W.) przeprowadził go przez **Kanał Kula**, na połączeniu jeziora Niegocin z jeziorem Jagodne, tj. w przybliżeniu na połowie drogi jeziornego szlaku wodnego między jazami. Tak określone położenie działu wodnego przetrwało 60 lat i dopiero opracowanie Skibniewskiego i Mikulskiego (1954 rok – przyp. C. W.) dokonało zmiany poglądu położenia na rzecz profilu w Giżycku. Zmiana ta była wynikiem analizy stanów wody na wodowskazach szlaku wodnego Wielkich Jezior Mazurskich, z której wynikało, iż wodowskaz Giżycko wykazuje stale najwyższy poziom wody ze wszystkich wodowskazów (...)

Nowy dział poprowadzono wówczas północnym krańcem jeziora Niegocin, zaliczając zarówno Kanał Giżycki (Łuczański), jak i Kanał Niegociński wraz z systemem jezior Dejguny – Tajty do dorzecza Węgorapy. Zdawano sobie przy tym sprawę, że przebieg tego działu jest zmienny – zależny od aktualnych warunków hydrometeorologicznych, a także od gospodarki wodnej w kompleksie jeziornym (…) Istnieją również poglądy o znacznej roli wiatru w kształtowaniu się położenia działu wodnego na szlaku jeziornym.



Rys. 5.47. Kanały: Giżycki (*Lötzener*), Niegociński (*Rafalker*) i Piękna Góra (*Schönberg*), na mapie z 1926 r.

Ze średniego rocznego stosunku odpływu za okres 1951-1960 wynika (…) że 75% wód z tej strefy kieruje się na południe Kanałem Niegocińskim, a tylko 25% – na północ kanałem Piękna Góra. W tym układzie zdecydowano poprowadzić dział wodny południowym krańcem jeziora Kisajno, odcinając zarówno Kanał Giżycki, jak i kanał Piękna Góra (wraz z systemem jezior Dejguny – Tajty) od dorzecza Węgorapy. W ten sposób nastąpiło zmniejszenie zlewni systemu jeziora Mamry o 72 km^2 na rzecz południowej części kompleksu Wielkich Jezior Mazurskich, tj. dorzecza Pisy.

Wymienione trzy kanały (**Giżycki**, **Niegociński**, **Piękna Góra** – przyp. C. W.), objęte strefą minimalną, stanowią tzw. **wododziałowe bramy wodne**, którymi odbywa się ruch wody naprzemian w obu kierunkach; dotyczy to szczególnie kanału Piękna Góra.

W półroczu zimowym dział wodny przebiega północnym krańcem jeziora Niegocin, zgodnie ze swym dotychczasowym przebiegiem, przy czym w miesiącach grudzień – styczeń wkracza na północną część jeziora. W półroczu letnim natomiast obejmuje niemal całe jezioro Kisajno, a w sierpniu sięga nawet jeziora Dargin (…) Przeprowadzone obliczenia, oparte na danych okresu 1951-1960, można uważać za miarodajne i bliskie przeciętnej sytuacji hydrometeorologicznej. Przebieg stanów wody w jeziorach utrzymywał się na poziomie średnim, w granicach wahań 115,50-116,50 m n.p.m. – średnio okrągło 116,00 m n.p.m. Oczywiście ingerencja człowieka może spowodować zakłócenia w tym układzie, powodując znaczniejsze przesunięcia działu wodnego na szlaku jeziornym.”.

KANAŁ GIŻYCKI (*Kanał Łuczański*, *Kanał Lecki*, niem. *Lötzener Kanal*)

Kanał wybudowano w latach 1764-1765, za panowania króla pruskiego Fryderyka II Wielkiego. Kanał miał być śródlądowym łącznikiem Giżycka (niem. *Lötzen*) i jeziora Niegocin z Węgorzewem (niem. *Angerburg*) i jeziorem Mamry (niem. *Mauer See*), a konkretnie jego południowo-wschodnią odnogą, czyli jeziorem Kisajno (niem. *Kissain-See*). Pierwotnie na kanale wybudowano (przed 1767 rokiem) drewnianą śluzę, niwelującą ówczesną różnicę około 0,9 m poziomu wód pomiędzy jeziorami Mamry (niższy poziom) i Niegocin. Śluzy przestano dozorować około 1789 roku, natomiast kanał, po kilkudziesięciu latach zamulania i zarastania, pogłębiono i poszerzono w latach 40. i 50. XIX wieku.

Długość tej drogi wodnej to około 2.130 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Niegocin) to: 54° 01’ 55” szerokości północnej **N** i 21° 45’ 44” długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Kisajno) to: 54° 02’ 29” **N** i 21° 44’ 36” **E**.

Kanał wiedzie przez zachodnią część Giżycka, a jego charakterystycznym elementem i niewątpliwą atrakcją turystyczną jest zbudowany w 1898 roku most obrotowy, łączący miasto z zamkiem i Twierdzą Boyen.





Rys. 5.48-49. Obrotowa przeprawa mostowa nad Kanałem Giżyckim – katastrofa w 1859 r. oraz widok współczesny (*www.gizycko-lotzen.pl*)

Kanał Giżycki (choć nie nazwany) tak oto został opisany w tomie V *Słownika*[18], pod hasłem **Lec**: „Po ukończonej wojnie nastały dla L. lepsze czasy. Wybudowano wiele nowych kamienic, które były ozdobą miasta. Roku 1772 połączono jez. Lewientyn z Mamrami **spławnym kanałem**, przez co handel miasta znacznie się podniósł. Niestety 8 marca 1786 r. podłożyła jakaś służąca przez zemstę ogień, który zniszczył około 100 budynków. Podpalaczka została za to stracona, a jej ciało spalono publicznie przed miastem (…)

Już we francuskiej wojnie z r. 1806-1807 wykazało się strategiczne znaczenie jezior mazurskich, stanowiących dla armii, ze wschodu na zachód lub odwrotnie się posuwającej, nieprzezwyciężoną prawie tamę. Jeziora mazurskie ciągną się bowiem prawie wszystkie z płd. na płn. i są z sobą złączone, a tylko wąskie przesmyki dzielą jedno od drugiego. Taka cieśnina znajduje się także między jeziorem Lewientyńskiem a Kisajnem; na niej znudowano miasto Lec. Już roku 1816 zwrócił generał inżynieryi von Grollman królowi na to, że to ważne miejsce koniecznie fortecą zabezpieczyć trzeba. Ale dopiero r. 1843 plan ten został przez króla potwierdzony; zabrano się też wnet do prac przedwstępnych, a 4 września r. 1844 ówczesny minister wojny gen. von Boyen, od którego ta nowa twierdza wzięła swe miano, położył kamień węgielny (…) Przez kolej południowo-pruską i dworzec w L. się znajdujący nabrała twierdza Boyen jeszcze większego znaczenia; można ją nawet uważać za przedmurze Królewca (...)



Rys. 5.50. Ujście Kanału Giżyckiego do jeziora Niegocin – współczesny wododział wielkojeziorowy

Po zwyczajnych drogach jest komunikacyja z powodu górzystego położenia czasami utrudniona, mianowicie na wiosnę i w jesieni; zimą zaś jest po lodzie na gęstych jeziorach znacznie ułatwiona. Wodna droga umożebniona jest przez **kanał** zbudowany r. 1764, który łączy Sniardwy z Lewientynem i służy niemal wyłącznie do spławiania drzewa z borów jańsborskich.”.

Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem nr 52 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1953 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych* (M. P. z 1953 r. nr 34, poz. 432), brzmi: **Kanał Giżycki**.

[18] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom V z 1884 r., s. 115-117.

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Dawna nazwa niemiecka
Giżycki Kanał	-kiego-łu	kanał, łączy jezioro Niegocin z jeziorem Lötzener Kanal Kisajno	

Rys. 5.51. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 24 lutego 1953 r.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Łuczański, Kanał	-ego, -u	kanał	Pisa (jez. Niegocin)

Rys. 5.52. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 152

Nazwa ta nie pojawia się w ogóle w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących). W tym wydawnictwie ta średniej długości (w przypadku *kanałów WJM*) droga wodna występuje jednorazowo pod nazwą **Kanał Łuczański**.

Nazwy nawiązywały zawsze do miasta Giżycka, która w języku niemieckim brzmiała Lötzen, natomiast w polskim (mazurskim) Lec lub Łuczany, a od 1946 roku oficjalnie jako Giżycko – na cześć mazurskiego pastora Gustawa Gizewiusza (urodzonego w Piszu, a więc Jańsborku). Zgodnie z cytowanym „Słownikiem nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego" (s. 91), ***Kanał Giżycki*** (inna, lokalna nazwa to ***Kanał Lecki***, za którą optował też Stanisław Srokowski) łączył jezioro Niegocin z jeziorem Kisajno, a jego nazwa niemiecka to ***Lötzener Kanal***.

KANAŁ NIEGOCIŃSKI (niem. *Rafalker Mühlgraben*)

Kanał ten (łącznie z przesmykiem Piękna Góra) stanowi alternatywne połączenie wodne dla Kanału Giżyckiego, w stosunku do którego leży około 1,9 km na południowy zachód, choć na co dzień służy mniejszym gabarytowo jednostkom pływającym. Łączy on również jezioro Niegocin z jeziorem Mamry (Kisajno), ale pośrednio, poprzez jezioro Tajty (niem. *Tayta-See*). Długość tej drogi wodnej to około 1.200 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Niegocin) to: 54° 01' 08" szerokości północnej **N** i 21° 44' 44" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Tajty) to: 54° 01' 31" **N** i 21° 43' 55" **E**.

Kanał nie posiada oficjalnej nazwy, nadanej zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Potoczna nazwa pojawia się natomiast dwukrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Niegociński, Kanał	-ego, -u	kanał	Pisa (jez. Niegocin)

Rys. 5.53. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 185

Gustaw Leyding nie wymienia w ogóle tego kanału w cytowanym „Słowniku nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego", podobnie jak nie czyni tego Stanisław Srokowski. Na niemieckich, XX-wiecznych mapach kanał ten występuje pod nazwą ***Rafalker Mühlgraben***. Nazwa sugeruje, że niegdyś mogła to być bądź naturalna, lecz najpewniej częściowo sztucznie uregulowana struga wodna, służąca napędzaniu młyna wodnego, a skoro tak, to mogłaby być starsza od Kanału Giżyckiego.

Jak podaje w swoim *Ilustrowanym przewodniku*[19] Mieczysław Orłowicz, opisując Giżycko: „Obok dworca (przejście kładką nad torami) znajduje się przystań parowców odchodzących na południe w stronę Mikołajek. Przystań parowców odchodzących na północ do Węgoborku znajduje się niedaleko zamku, przy końcu ul. Królewieckiej (Königsberger Str.). Niemcy pierwszą przystań nazywają Südbahnhafen, drugą Wendehafen (…)



Rys. 5.54. Jachty na Kanale Niegocińskim

[19] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 51 i 56.

Z Lecu można odbywać ładne wycieczki wodne, a to albo łodzią wiosłową, albo motorową, albo żaglową. Najpopularniejsze wśród nich – jeziorem Niegocin do ładnie położonej wsi Strzelec (3,5 km), przy czym można zboczyć ku zachodowi krótkim ***Kanałem Rafalskim*** (*Rafalkerkanal*) na wąskie 6 km dł. jezioro Tajty (*Taytasee*) oraz na północ ***Kanałem Leckim*** (2 km) na urozmaiconą licznymi wyspami południową część jeziora Mamry. Kanał ten zbudowano w r. 1764.".

KANAŁ PIĘKNA GÓRA

Kanał ten jest jedną z krótszych dróg wodnych systemu WJM. Jest to przesmyk pomiędzy jeziorem Tajty i jeziorem Kisajno (*Mamry*). Długość szlaku wynosi około 250 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Tajty) to: 54° 01' 47" szerokości północnej **N** i 21° 43' 44" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z jeziorem Kisajno) to: 54° 01' 53" **N** i 21° 43' 45" **E**.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Piękna Góra, Kanał	Piękna Góra, -u	kanał	jez. Kisajno

Rys. 5.55. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 208

Kanał nie ma oficjalnej nazwy, nadanej zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Potoczna nazwa pojawia się natomiast jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących). Nazwa kanału nawiązuje do pobliskiego majątku *Schönberg*, a więc *Piękna Góra*.



Rys. 5.56. Kanał od strony Pięknej Góry

KANAŁ SZTYNORCKI

Kanał ten łączy Jezioro Sztynorckie (niem. *Steinorter See*) z jeziorem Dargin (niem. *Dargeinen-See*), będącym środkowym fragmentem jeziora Mamry. Długość tej drogi wodnej to około 170 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Dargin) to: 54° 07' 23" szerokości północnej **N** i 21° 40' 40" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z Jeziorem Sztynorckim) to: 54° 07' 28" **N** i 21° 40' 42" **E**.

Kanał służy komunikacji portu jachtowego w Sztynorcie z jeziorami mazurskimi.

Kanał nie posiada oficjalnej nazwy, nadanej zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Nazwa nie pojawia się w ogóle w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących*). W tym wydawnictwie ta nadzwyczaj krótka droga wodna nie występuje ani razu, pod żadną nazwą.



Rys. 5.57. Sztynort i Kanał Sztynorcki na mapie WIG z 1934 r.



Rys. 5.58. Kanał Sztynorcki w kierunku jeziora Mamry (Dargin)

Gustaw Leyding nie wymienia w ogóle tego kanału w cytowanym „Słowniku nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego", podobnie jak nie czyni tego Stanisław Srokowski.

Potoczna nazwa kanału nawiązuje do miejscowości *Sztynort* (niem. *Steinort*) i *Jeziora Sztynorckiego* (niem. *Steinorter See*). Opisując tę okolicę w *Ilustrowanym przewodniku*[20], Mieczysław Orłowicz stwierdził, że „Zamek otacza wspaniały park, pełen starych lip i buków, aleja okazałych dębów, sadzonych w r. 1600, która prowadzi do **kanału**, łączącego zamek z jeziorem Mamry (łodzią).". Jednak autorowi zapewne chodziło o przeciwną, północną stronę półwyspu... i parkowy kanał, prowadzący wówczas do jeziora Kirsajty (niem. *Kirsaiten-See*).

Swego czasu jako gość w sztynorckim pałacu bywał biskup warmiński Ignacy Krasicki, który zauroczony miejscem, miał powiedzieć swemu gospodarzowi Ernstowi A. H. von Lehndorff, że „Kto ma Sztynort, ten posiada Mazury". Parafrazując dziś te słowa, można powiedzieć, że „Kto dopłynął do portu w Sztynorcie, ten poznał Mazury"...

KANAŁ WĘGORZEWSKI (niem. *Nähe Kanal*, *Flöss Kanal*)

Długość tej drogi wodnej to około 920 m, a współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (odejście od Węgorapy) to: 54° 12' 12" szerokości północnej **N** i 21° 43' 41" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z Węgorapą i Kanałem Młyńskim przy porcie jachtowym w Węgorzewie) to: 54° 12' 38" **N** i 21° 43' 50" **E**.

Zgodnie z opisem Mieczysława Orłowicza z *Ilustrowanego przewodnika*[21]: „Rzeka Węgorapa (Angerapp), nad którą leży Węgobork, bierze swą nazwę od węgorzy, z których połowu słynie do dzisiaj, aczkolwiek nie są już tak liczne jak niegdyś. Tworzy ona pod Węgoborkiem ogromne kolano, które dla ułatwienia żeglugi skrócono jeszcze w XVIII w., budując na zachód od miasta w r. 1724 kilka kanałów (chodzi m.in. o *Kanał Węgorzewski* – przyp. C. W.). Połów węgorzy odbywa się głównie koło śluzy zamkowej (...) Najlepszą wycieczką z Węgoborku jest przejażdżka parowcem po jeziorze Mamry.".



Rys. 5.59. Kanał Węgorzewski na mapie z 1893 r.



Rys. 5.60. Kraniec kanału w Węgorzewie

Kanał jest więc skrótem, pozostawiającym po swojej zachodniej stronie meandrujące zakole Węgorapy. Nie ulega wątpliwości, że prace regulacyjne na tej rzece prowadzili już Krzyżacy. Jeśli wierzyć informacjom M. Orłowicza, to obecny kanał został wybudowany za panowania króla Fryderyka Wilhelma I. Dodatkowo dno kanału wybagrowano w 1855 roku.

Kanał został oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Oficjalna i urzędowa nazwa tej budowli wodnej, zgodnie z nadal obowiązującym zarządzeniem nr 198 Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 września 1958 r. *w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw obiektów fizjograficznych w powiatach*... (M. P. z 1958 r. nr 90, poz. 502), brzmi: **Kanał Węgorzewski**.

Nazwa polska	II przypadek	Przedmiot	Powiat	Dawna nazwa niemiecka
Węgorzewski Kanał	-iego -u	kanał, na rzecze Węgorapa	"	Nahe Kan.

Rys. 5.61. Fragment zarządzenia Prezesa RM z dnia 27 września 1958 r.

[20] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 80.
[21] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 76.

Nazwa ta pojawia się również jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Węgorzewski, Kanał	-ego, -u	kanał	Węgorapa

Rys. 5.62. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 308

Zgodnie z cytowanym „Słownikiem nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego" (s. 373), ***Kanał Węgorzewski*** (inna, lokalna nazwa to ***Kanał Krótki***) łączył zagięcie rzeki Węgorapy, na południowy zachód od miasta Węgorzewa, a jego nazwa niemiecka to ***Nähe*** **Kanal** (pol. *Pobliski*, kontekstowo *Krótki*). Stanisław Srokowski nie opisał tej żeglownej drogi wodnej. Na niemieckich mapach ta śródlądowa droga wodna nazywana też była jako ***Flöss Kanal*** (pol. *Tratwowy* lub *Spławny*).

KANAŁ ŚLUZOWY W GUZIANCE I KANAŁ NIDZKI

Jak pisał Mieczysław Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku*[22]: „... parowiec zatrzymuje się na przystani „Mazurskiej Wenecji", jak Mikołajki nazywają Niemcy. Miejscowi rybacy ofiarowują podróżnym na sprzedaż wędzone sielawki (Maränen), gatunek ryb, z handlu którymi słyną od dawna Mikołajki (...)

Leżąca dalej na południe część jeziora (*Mikołajskiego*, a faktycznie *Śniardwy* – przyp. C. W.) nosi nazwę Bełdany (Beldahn-see), które należy do najpiękniejszych na Mazurach (...) W południowym cyplu jeziora, obok tzw. królewskich dębów, gdzie niegdyś miał odpoczywać Fryderyk Wilhelm IV, obok wioski Guzianka (Guszianka), leżącej na wysokim brzegu, znajduje się **przekop** przez krótki, ale wysoki przesmyk, oddzielający to jezioro od następnego. Ponieważ poziom wód różni się o 2 m, zbudowano tu śluzę, która umożliwia parowcowi wzniesienie się na poziom jeziora Guziańskiego. Napełnianie śluzy wodą trwa 5 min. i pozwala podróżnym zapoznać się z tego rodzaju urządzeniem wodnym.



Rys. 5.63. Śluza *Guzianka* w czasach M. Orłowicza, przełom lat 20. i 30. XX w. (*www.Bildarchiv-Ostrpreussen.de*)

Za śluzą wypływa parowiec na malownicze, otoczone wysokimi wzgórzami Małe Jezioro Guziańskie (Kl. Guszin See) (...) a dalej Wielkie Jezioro Guziańskie (...) Port leży w sąsiedztwie stacji kolejowej (...) Parowiec zatrzymuje się tu tylko na kilka minut, gdyż podróżnych czeka jeszcze ostatnia najpiękniejsza część podróży po Jeziorze Nidzkim. **Wąski kanał**, zbudowany jeszcze w r. 1766, łączy go z jeziorem Wielka Guzianka (...) Kanał ten stanowi granicę między powiatem jańskim (na wschód; powiat piski – przyp. C. W.) a ządzborskim (na zachód; powiat mrągowski – przyp. C. W.).".



Rys. 5.64. Podejście do śluzy *Guzianka* od strony jeziora Bełdany

Nieliczne źródła podają, że drewniana śluza komorowa w Guziance istniała co najmniej w 1775 roku, a więc za panowania Fryderyka II Wielkiego. Byłaby więc ona zapewne podobna swoim rówieśniczkom na Kanale Tałckim i Giżyckim oraz podobnie do nich, została zaniedbana pod koniec XVIII wieku.

W 1879 roku, a więc za panowania cesarza Wilhelma I, ponownie udrożniono po-

[22] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 64-66.

łączenie żeglugowe pomiędzy jeziorem Bełdany (niem. *Beldahn-See*), będącym południowo-zachodnią odnogą jeziora Śniardwy, a jeziorem Nidzkim (niem. *Nieder See*), prowadzące przez jeziora Guzianka Mała oraz Guzianka Wielka (niem. *Klein Guszin-See* oraz *Gross Guszin-See*). W tym celu wybudowano (ponownie) najsłynniejszą chyba śluzę na terenach Mazur – ***śluzę Guzianka***, opodal miejscowości o tejże właśnie nazwie. Obecnie jest to część Rucianego-Nidy, pomiędzy jeziorami Bełdany i Guzianka Mała.

Początkowo była to drewniana śluza komorowa, którą w 1899 roku przebudowano na kamienno-ceglaną. Obecna komora śluzy ma długość 44 m, a prześwit wrót pozwala na wpłynięcie do niej jednostek do 7,5 metra szerokości. Współrzędne geograficzne tej budowli wodnej to: 53° 39' 43" szerokości północnej **N** i 21° 34' 05" długości wschodniej **E**. Śluza Guzianka niweluje różnicę około 2,0 m poziomu wód (lustro wody jeziora Bełdany leży na wysokości 116,0 m n.p.m., natomiast Jeziora Nidzkiego 117,8 m n.p.m.).



Rys. 5.65. Okolice Śluzy Guzianka (*Guszianka*) oraz Kanału Nidzkiego (*Rudczanny*) na mapie z 1893 r.

W ten sposób utworzenie współczesnego nam, jednolitego systemu wodnego WJM stało się faktem, a zdarzyło się to dokładnie w 500. rocznicę rejsu Winricha von Kniprode!

Dzięki śluzie i Kanałowi Nidzkiemu, w skład systemu WJM weszło Jezioro Nidzkie, zyskując połączenie wodne ze Śniardwami. Tak o dzisiejszej miejscowości Ruciane-Nida pisał Mieczysław Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku*[23]: „**Ruciany** (Rudczanny) ważna stacja węzłowa linii do Ełku, Ządzborka i Szczytna, położona wśród lasów (...) Frekwencja letników rosła przed wojną (I światową – przyp. C. W.) z roku na rok – istniało tu kilkanaście willi prywatnych oraz duży dworzec gościnny (Kurhaus) Siegemunda z restauracją i 30 pokojami, gdzie też były ubikacje dla wycieczek zbiorowych. Co prawda ciszę letniska silnie zakłócało sąsiedztwo pięciu ogromnych tartaków, suszarni nasion leśnych i smolarni, które przerabiały drzewo z Puszczy Jańsborskiej, ściągane tu za pośrednictwem jezior i kanałów[24] (...) Do Rucian dochodzą też parowce z Lecu (Giżycka – przyp. C. W.) a przystań znajduje się obok dworca przy kanale. Z mostu na gościńcu ładny widok na kanał i leżące za nim Jezioro Dolne (Jezioro Nidzkie – przyp. C. W.). Najważniejsze wycieczki z Rucian to wycieczki łodziami na Jezioro Dolne, a poza tym przechadzki po ogromnych lasach i wzdłuż licznych jezior.".


Rys. 5.66. Kanał Nidzki w kierunku Jeziora Nidzkiego

NAZEWNICTWO

Według Stanisława Srokowskiego niemiecka nazwa tej drogi wodnej brzmiała ***Guszianka-Rudczanny Kanal***, co tłumaczył na język polski jako ***Kanał Guziańsko-Ruciański***. Sam Kanał (przesmyk) Nidzki, łączący jezioro Guzianka Wielka z Jeziorem Nidzkim, miał zostać przekopany w 1766 roku, a więc za panowania króla Fryderyka II Wielkiego. Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (styk z jeziorem Guzianka Wielka) to: 53° 38' 45" szerokości północnej **N** i 21° 34' 06" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (styk z Jeziorem Nidzkim) to: 53° 38' 40" **N** i 21° 34' 02" **E**. Przesmyk liczy około 185 m długości.

Kanały: Śluzowy w Guziance i Nidzki (*de facto* dwa przesmyki) nie zostały oficjalnie nazwane, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Nazwa ***Kanał Nidzki*** pojawia się natomiast jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących).

[23] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 125.
[24] W 1882 roku swoją działalność gospodarczą rozpoczął przedsiębiorca Richard Anders, który tartaki i zakłady drzewne posiadał m.in. w Spychowie, Szczytnie, Szymanach i właśnie w Rucianach, a ostatecznie w całych Niemczech (stworzył też pierwszą niemiecką fabrykę płyt pilśniowych w Królewcu), stając się z czasem największym niemieckim producentem branży drzewnej. Drewno do swoich fabryk sprowadzał również z Lasów Taborskich, czyli z okolic Ostródy. Tamże, w Starych Jabłonkach, nad jeziorem Szeląg Mały, posiadał letni domek myśliwski. Od jego nazwiska swoją nazwę wziął współczesny (zawierający w sobie tę willę) „Hotel Anders", organizujący zawody rangi pucharu i mistrzostw świata w siatkówce plażowej. W tym miejscu rozpoczyna swój bieg szlak żeglowny Kanału Oberlandzkiego (Ostródzko-Elbląskiego).

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronyms in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient
Nidzki, Kanał	ego, u	kanał	jez. Guzianka Wielka

Rys. 5.67. Fragment *Hydronimów* z 2006 r., s. 184

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Ciekawą informację uzyskujemy w tomie XIII *Słownika geograficznego*[25], pod hasłem **Węgorapa**: „alias *Węgra*, niem. *Angerapa*, właściwie *Ungurupe* (węgorzowa rzeka po litew.), rzeczka w Prusach, jedno z ramion źródłowych Pregoły. Tworzy część **kanału jańsborskiego**.". Świadczyć to może o tym, że pod koniec XIX wieku zaistniała tendencja do określania całego śródlądowego szlaku żeglownego WJM (od Pisza po Węgorzewo, a nawet po Pregołę) jedną nazwą – w tym przypadku „kanałem piskim", a przykładowo na mapach WIG „Kanałem Mazurskim".

Krótką historię budowy kanałów mazurskich zamieszczono w tomie X *Słownika*[26], pod hasłem **Śniardwy**: „*Śniardły*, niemiec. *Spirdingsee*, *Schardewie*, jezioro największe na polsko-pruskich Mazurach (…) Ze S. łączy się wiele mazurskich jezior kanałami i rzeczkami. Lud opowiada, że wszystkie jeziora mazurskie stoją z sobą w połączeniu przez podziemne kanały. Wody jez. S. płynęły pierwotnie samorodnem korytem do jez. Białoławskiego (*Białoławki* – przyp. C. W.) ztąd do jez. Kocioł, z niego do Warszowskiego (*Roś* – przyp. C. W.). Rzeka Pissa (Pisek) prowadzi wody jez. S. do Narwi (to zaś potrafili znakomicie wykorzystywać Krzyżacy[27] – przyp. C. W.).

Kanały mazurskie tak oto zostały opisane w tomie VI *Słownika geograficznego*[29], pod hasłem **Mamry**: „duże jezioro w Prusach wsch., w powiecie węgoborskim (…) Zasila się od strony wsch. wodami z jeziora Gołdapskiego i Kruklińskiego, z któremi połączone jest kanałem. Na stronie płd. zaś stoi w związku z Lewientynem za pomocą kanału zbudowanego r. 1765, dalej z Tałtami, Jagodnem i Śniardwami (Spirding--See), a spławny kanał jańsborski łączy je z jez. Jańsborskiem, tak że obecnie nie tylko tratwy, lecz i statki parowe idą od Jańsborka po Ryn i Lec aż do Węgoborka. Pierwszy parowiec „Masovia" przybył z Jańsborka do Węgoborka 3 września 1856 r.".



Rys. 5.68. Chorągiew komturstwa i miasta Elbląga pod dowództwem „mazurskiego żeglarza", komtura elbląskiego Wernera von Tettingen[28] – zdobyta przez wojska polskie w bitwie pod Grunwaldem, dnia 15 lipca 1410 r. (*Banderia Prutenorum* Jana Długosza, rękopis z 1448 r.)

Statkowi temu nie było jednak długo pisane pełnić swą służbę. Zgodnie z opisem z tomu X *Słownika*[30], pod hasłem **Ryn**: „niem. *Rhein*, miasto na pol.-prus. Mazurach, pow. Lecki (…) Gdy w bieżącym wieku rozwinęła się żegluga na jeziorach mazurskich, założono w R. przystań i składy. Koleje żelazne przeszkodziły jednak dalszemu rozwojowi żeglugi. Pozostała przystań, ale ruch handlowy zmniejsza się ciągle. Kiedy w r. 1865 parowiec „Masovia", krążący po kanałach i jeziorach, rozbił się pod Rynem[31], sprowadzono na jego miejsce mały statek „Guziankę", który potrzebom całkiem wystarcza."[32].

„Już w r. 1681 poruszono myśl wybudowania kanału[33]. Ponawiano projekty w r. 1701, 1703, 1726 i 1733. Ostatecznie dokonano dzieła za panowania Fryderyka Wilhelma IV. Połączono ***kanałem t. z. Jeglińskim*** jez. Sekstyńskie z Warszowskiem, to jest Ś. z Warszowskiem. Z Jańsborka można teraz statkiem do Rynu dojechać. Kanał Jegliński jest 3 mile długi (…)

Oddawna kwitło na jeziorach mazurskich rybołówstwo. Odstawiano zdawna ztąd ryby rzeką Pissą do Narwi, a dalej Wisłą do Warszawy. Budowano w tym celu długie łodzie z topolowego drzewa, ryby ładowano w kadzie i przymocowywano po kilka do łodzi. Ryb jest wiele i różnego gatunku. Miano złowić raz suma 16 stóp długiego (około 5 m – przyp. C. W.), który, gdy go na saniach transportowano, choć głową przywiązany był przy dyszlu, ogonem wlókł się po ziemi (…)

Przy kopaniu kanału z Śniardw do jez. Warszowskiego, znaleziono także w głębokości 6-7 stóp 4 siekiery wojenne z rogami jeleniemi i łosiowemi, mieczyk z rogu jeleniego, dzidę z kości, inną dzidę z bardzo twardej, wygładzonej kości, z naciętymi karbami, kulę do rzucania z granitu; w głębokości zaś 3 stóp 2 okrągłe, płaskie kamienie, podobne do kuli granitowej."[34].

POST SCRIPTUM – AMBITNE PLANY DALSZEJ BUDOWY

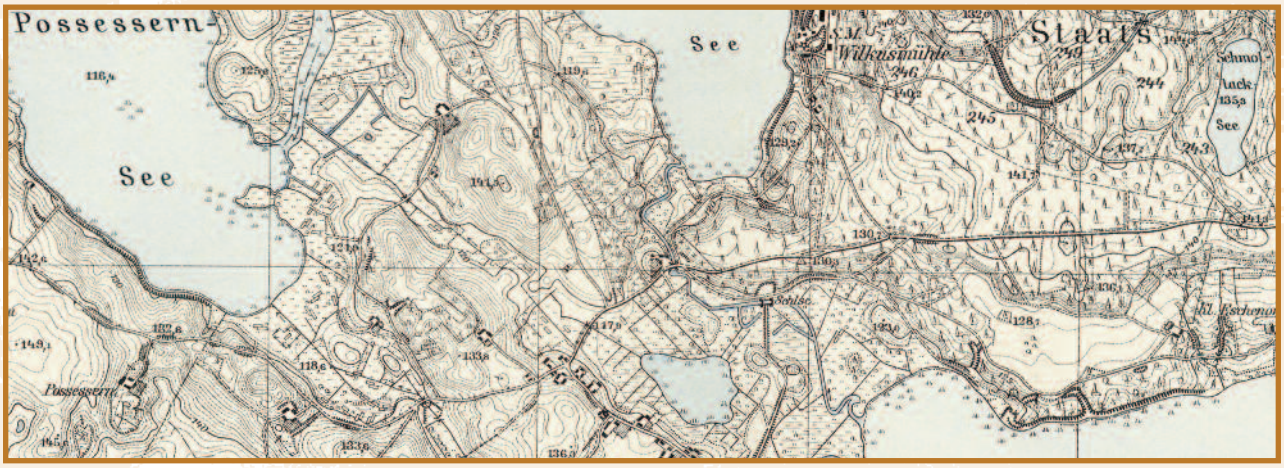
Łączenie w jeden wspólny system tak wielu, w tym tak znacznych jak WJM zbiorników wodnych, było zadaniem i dziełem godnym uznania. System ten miał już, w większości naturalne, połączenie

[25] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom XIII z 1893 r., s. 256.
[26] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom X z 1889 r., s. 928-929.
[27] Pierwszym znanym, który pokonał tę trasę w 1379 roku, był wielki mistrz Winrich von Kniprode. Kolejnym „żeglarzem" był wielki szpitalnik i komtur elbląski Werner von Tettingen. W 1393 roku oddział zbrojny pod jego dowództwem przepłynął z Rynu (zapewne w celu ominięcia nieprzebytych wówczas puszcz) jeziora systematu Śniardw, dotarł drogą wodną do Pisza, a następnie dopłynął, poprzez rzeki Pisę, Narew, Biebrzę i Nettę do jeziora Sajno (czyli za dzisiejszy Augustów), skąd wozami i łodziami miano dotrzeć, poprzez tamtejsze lasy, nad Niemen w okolicach Grodna (J. Bieszk: Zamki państwa krzyżackiego w Polsce. Bellona, Warszawa 2010, s. 183). Wiele wskazuje, że rejs ten mógł mieć charakter międzynarodowy. Jak podaje Ignacy Daniłowicz (Skarbiec diplomatów papieskich, cesarskich, królewskich, książęcych..., Wilno 1860, s. 295): „Że zaś w listopadzie (1392 roku – przyp. C. W.) dotychczasowy marszałek Engelhard Rabe z urzędu był złożony i przeniesiony na toruńskie komturostwo, zatem dowodził wojskami nowy marszałek Werner Tettingen, a arcykomturem Wilhelmem Helfenstein i wielu urzędnikami zakonu. Pod chorągwią ś. Jerzego były chorągwie księcia Geldrji, holenderskie i francuskie. Wyprawa cała wymierzona była przeciw miastu Grodnu. Trzy dni silnie szturmowano do miasta, które nakoniec poddać się musiało. Znaczna część załogi uległa zapalczywości nieprzyjaciela. Trzy tysiące niewolnika uprowadził do Prus tryumfujący nieprzyjaciel. Całym skutkiem tej wyprawy było zniszczenie miasta

od południa z Wisłą i Narwią. Realizacja kanałów WJM było jednak tylko częścią większego, hydrotechnicznego zamysłu. Wkrótce Prusaków czekało znacznie bardziej ambitne i nieporównanie trudniejsze (z punktu widzenia różnicy poziomów wód) zadanie – połączenie systemu WJM od północy z rzeką Pregołą, a więc stolicą państwa wschodniopruskiego – z Królewcem i w konsekwencji z Bałtykiem.

W tym celu rozpoczęli już nawet prace inżynieryjne, nie tylko na zaprojektowanej linii nowej drogi wodnej, ale zaczęli tworzyć kanały łączące system WJM z sąsiadującymi jeziorami, które miały w zamyśle stanowić zbiorniki retencyjne i wyrównawcze dla przyszłego **Kanału Mazurskiego** – bo taką ostatecznie miał on nosić nazwę. Jak pisał Mieczysław Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku*[35]: „Kruklanki – Szumiwoda (*Kruglanken*, 13 km) miasteczko o 600 m. całe zbudowane wzdłuż jednej na 2 km długiej ulicy. Założone w r. 1545, nosiło niegdyś litewską nazwę Krauklin – polska nazwa pochodzi od młyna, jaki tu niegdyś istniał przed budową kanału z jeziora Kruklin (...) Ładne położenie niedaleko południowego brzegu **jeziora Gołdopiwo** (*Goldapgarsee*). Jest to duże owalne jezioro o 9 km² pow., 118 m n. p. m., które przy zamierzonej budowie kanałów mazurskich miało odegrać rolę rezerwuaru wodnego (…) Wiludy (*Willuden*) 4 km na wschód wieś **Przerwanki**, której nazwę zmienili Niemcy w ostatnich czasach na ***Wiesenthal***, gdzie zaczęto przed wojną (I światową – przyp. C. W.) budowę wielkiej śluzy wodnej (śluza *Przerwanki* – przyp. C. W.) dla ujęcia wody do kanałów mazurskich.”.

Tak jak najbardziej znaną mazurską śluzą jest Guzianka, tak chyba najmniej znaną jest właśnie **śluza Przerwanki**. Wybudowana w 1910 roku na rzece Sapinie, miała spełniać rolę regulatora stanu wód jeziora Gołdopiwo, które z kolei miało pełnić funkcję zbiornika retencyjnego i wyrównawczego dla jeziora Mamry, a co za tym idzie – dla Kanału Mazurskiego.



Rys. 5.69. Rzeka *Sapina* oraz śluza *Przerwanki* na mapie z 1928 r.



Rys. 5.70. Współczesny widok śluzy *Przerwanki*

Jest to śluza ceglana, której komora ma długość 25 m, a szerokość 4,0 m. Współrzędne geograficzne tej budowli wodnej to: 54° 08’ 06” szerokości północnej **N** i 21° 55’ 40” długości wschodniej **E**.

Pozwala ona, dzięki rzece Sapina (niem. *Sapinen*), na komunikację wodną jeziora Gołdopiwo (niem. *Goldapgar-See*), poprzez jeziora Wilkus (niem. *Wilkus-See*), Pozezdrze (niem. *Possessern-See*) i Stręgiel (niem. *Gross Strengeln-See*), z jeziorem Święcajty (niem. *Schwenzait-See*), będącym wschodnią odnogą jeziora Mamry. Z tego punktu widzenia, rzeka, śluza i wymienione zbiorniki wodne przynależą więc (od północnego wschodu) do systemu wodnego WJM.

i splondrowanie sąsiednich okolic.”. Można zatem domniemywać, że inicjatorami pierwszych, krzyżackich rejsów po Wielkich Jeziorach Mazurskich i tamtejszych rzekach byli Holendrzy... Jednak ta wyprawa miała miejsce zimą, czyli bez możliwości żeglugi. Jak podaje Wigand z Marburga (Op. cit., s. 347): „Witold odbudował Grodno w r. 1393 w skutku tego mistrz rozkazał marszałkowi bratu Wernerowi Tetinger, aby tam pospieszył z wojskiem i łodziami, jakoż ten od zamku Rein spuścił się rzeką Pis do Narwy, zkąd krzyżacy idą w górę rzeką Leber (Biebrza – przyp. C. W.) zwaną i wchodzą na jezioro, po którem spiesznej płyną i statki na wozach przez ośm mil (około 60 km – przyp. C. W.) prowadzą do Niemna i spodziewali się znaleźć tam bród, którego szukał komandor z Balga, hrabia Konrad de Kiborg, ale go nie znalazł. Wójt samlandzki z komandorem szukają go w innem miejscu, idąc za przewodnikiem, w tem zdarzeniu wielu potonęło z powodu wezbrania rzeki, a między innymi sześciu braci. Wojt zaś samlandzki z wielu innymi przebył rzekę, przybył zbrojny i budowę zburzył i ze szczętem spalił”.

[28] Werner von Tettingen jako jeden z nielicznych komturów przeżył rzeź grunwaldzką, salwując się ucieczką z pola bitwy. Z formalnego punktu widzenia, jako wielki szpitalnik (krzyżacki odpowiednik ministra dyplomacji) był wówczas najwyższym rangą żyjącym dostojnikiem zakonnym.

[29] *Słownik geograficzny Królestwa...* Op. cit., Tom VI z 1885 r., s. 85.

Śluza Przerwanki oficjalnie niweluje różnicę około 1,0 m poziomu wód, choć w praktyce jest to różnica 0,3-0,4 m (lustro wody jeziora Wilkus leży na wysokości 116,5 m n.p.m., natomiast jeziora Gołdopiwo 116,8 m n.p.m.).

5.3. Kanał Mazurski (niem. *Masurischer Kanal*, ros. *Kanał Mazurskij*)

Udokumentowane idee i pomysły budowy Kanału Mazurskiego sięgają co najmniej XVII wieku, choć zapewne (co nie powinno nikogo dziwić) myśleli już o tym Krzyżacy. Kanał miał łączyć Wielkie Jeziora Mazurskie (od północy) z Łyną lub Węgorapą i Wystruciem, a poprzez nie z Pregołą i ostatecznie z Królewcem, a więc Zalewem Wiślanym i Bałtykiem. Taki kanał, stając się jednocześnie elementem większego systemu tamtejszych dróg wodnych, łączyłby również Wielkie Jeziora Mazurskie z Niemnem i Zalewem Kurońskim.

Już w latach 60. XVII wieku projekty budowy sztucznych połączeń Wielkich Jezior Mazurskich oraz przekopów łączących rzeki Pregołę i Niemen (czyli Dejmę i Gilgę) tworzył matematyk, architekt, geodeta i kartograf w służbie elektora Fryderyka Wilhelma – **Józef Narowicz-Naroński** (ok. 1610-1678). Prace te kontynuował jego współpracownik, kartograf, geometra i inżynier wojskowy w służbie tegoż elektora – **Samuel Suchodolec** (1649-1727), który między innymi wykonał projekty połączeń kanałowych jeziora Śniardwy z jeziorem Niegocin, a tych z rzeką Pregołą. Te z kolei pomysły rozwijał jego syn, **Jan Władysław Suchodolec** (ok. 1687-1751), kartograf, geodeta i architekt w służbie króla pruskiego Fryderyka Wilhelma I, projektant między innymi Kanału Brożajckiego (1726) oraz połączenia wodnego Pisza i jeziora Roś z rzeką Wystruć (niem. *Inster*), czyli z początkiem Pregoły (1744).



Rys. 5.71. Okolice Pisza (niem. *Johannisburg*), jezior *Śniardwy* i *Roś* (wówczas *Jezioro Warszawskie* – niem. *Warschau See*) na mapie Jana W. Suchodolca (Suchodoletz) z 1733 r.

Stosownie do stanu faktycznego, Kanał Mazurski jest obecnie niedokończoną, nieudostępnioną dla żeglugi sztuczną drogą wodną, biegnąca przez terytorium dwóch państw: Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej. Bez względu na kraj i język, kanał nazywa się *Mazurski*, choć bliższe prawdy byłyby nazwy: *Tajemniczy*, *Zaginiony*, *Niemalże Zapomniany*, *Prowadzący Donikąd*...



Rys. 5.72. Przebieg trasy (kolor niebieski) „Kanału Mazurskiego – w budowie" na mapie Polski z 1947 r. Sztabu Generalnego WP, wraz z przecinającą kanał granicą państwową (uwaga: początek kanału wykreślony zbyt na południe – powinien znaleźć się pomiędzy miejscowością *Przystań* i wyspą *Upałty* na jeziorze *Mamry*).

[30] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom X z 1889 r., s. 100.
[31] Zatoka Rominek, północno-zachodnia odnoga Jeziora Ryńskiego. Statek nie tyle rozbił się, co wpadł na brzeg, a zatonął w trakcie akcji ściągania z mielizny, w wyniku uszkodzenia kadłuba.
[32] Pierwszym parowcem była rzeczywiście jednostka pływająca o nazwie „Masovia" (Preussisches Handelsarchiv. Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrsanstalten. Berlin 1856, s. 448.). Dopóki żegluga na WJM była uzależniona od wiosel, kierunku wiatru i żagli, dopóty nie mogła być ona szybka i regularna. Sytuacja zmieniła się wraz z nastaniem ery parowców, w związku z czym rząd pruski przystąpił w latach 50. XIX wieku do gruntownej odbudowy i częściowej rozbudowy zaniedbanych połączeń kanałowych, pochodzących sprzed blisko wieku. W pierwszej kolejności przystąpiono do przebudowy mostów (maszty mogły być kładzione, ale parowce miały kominy): w Kobusach (początek Kanału Jeglińskiego przy jeziorze Roś) oraz w Mikołajkach, a także zaoferowano 8.000 talarów dotacji dla potencjalnego armatora, który uruchomiłby nowy rodzaj żeglugi. Takim oferentem okazał się być kupiec Hasenwinkel, który przystąpił do budowy w Królewcu parowca z silnikiem o mocy 35 koni mechanicznych. Po zwodowaniu (1 kwietnia 1854 roku) i przepłynięciu Wisłą, Narwią i Pisą do Pisza, a następnie zainstalowaniu kół łopatkowych, parowiec o nazwie „Masovia" rozpoczął regularne rejsy pomiędzy Piszem, Mikołajkami i Rynem. Na tyle pozwalał niedawno wybudowany Kanał Jegliński, na dalsze połączenia trzeba było poczekać do końca remontów reszty kanałów. Przykładowo w okresie od 23 kwietnia do 18 listopada 1855 roku parowiec odbył 130 regularnych rejsów na trasie Pisz-Ryn-Pisz, między innymi



Rys. 5.73.
Johann Friedrich von Domhardt

Kiedy w 1764 roku rozpoczęto budowę sztucznych odcinków kanałowych, mających łączyć Wielkie Jeziora Mazurskie, rozpoczęto również prace koncepcyjne nad połączeniem tworzonego systemu tych jezior z Pregołą. Jako jeden z pierwszych, monity budowy Kanału Mazurskiego oraz próby połączenia WJM z Pregołą podejmował Prezydent Kamery Wojny i Domen (Kammerpräsident) **Johann Friedrich von Domhardt**[1], który w latach 1764-1774 usiłował udrożnić dla żeglugi śródlądowej, wypływającą z północnego krańca jeziora Mamry, rzekę Węgorapę (niem. *Angerapp*). Dzięki temu, do czasu wojen napoleońskich, rzeka była spławna.

Ostatecznie zdecydowano się na projekt połączenia północnego krańca jeziora Mamry z północnym, dolnym odcinkiem rzeki Łyny – opodal miejscowości *Allenburg*. Do pokonania projektanci mieli różnicę około 111 metrów spadku poziomu wód, na odcinku blisko 50 kilometrów.

Pierwszy projekt kanału został wykonany w 1849 roku. Opracowano wówczas koncepcję szlaku z 6 stopniami wodnymi, co średnio dawało aż 18 metrów różnicy, przypadającą na jedną śluzę. Pomysł nie doczekał się jednak realizacji. Następny projekt został opracowany przez inżyniera Lange w 1862 roku. Projektowane budowy nazywano ***Kanałem Allenburskim*** (niem. *Allenburger Kanal*), od nazwy miejscowości Allenburg, gdzie miał się on zaczynać (na rzece Alle, a więc na Łynie). W owym czasie planowano między innymi, wzorem rozwiązań z uruchomionego w 1860 roku *Kanału Oberlandzkiego*, pobudowanie na trasie pochylni kanałowych, zamiast śluz, a parametry techniczne miały pozwalać na pływanie statków o 100 tonach wyporności. Merytoryczny nadzór nad obliczeniami miał sprawować pruski inżynier Carl Lentze, a więc specjalista, który kilka lat wcześniej współuczestniczył w projektowaniu konstrukcji i urządzeń pochylni kanałowych na *Kanale Oberlandzkim*.

W 1874 roku Pruski Parlament Krajowy zatwierdził budowę kanału według kolejnego projektu, jednak budowa nie ruszyła ze względu na problemy własnościowe gruntów oraz priorytety związane z rozbudową linii kolejowych. W latach 90. XIX wieku ponownie powrócono do koncepcji wznoszenia śluz i stopni wodnych, za to razem z elektrowniami wodnymi. Te z kolei plany skutecznie oprotestowali mieszkańcy doliny Pregoły, obawiający się zwiększonego zagrożenia powodziowego w okresach wiosennych, a okoliczni mieszkańcy znad górnego biegu kanału obawiali się nadmiernego ubytku wody (w celu zasilania śluz i elektrowni) w okresach letnich. W 1892 roku architekt **August Hess** opublikował pomysł budowy kanału w broszurze *Der Masurische Schifffahrtskanal in*



Rys. 5.74. Kanał Mazurski w budowie (wraz z zakreślonymi miejscami przyszłych śluz: *Leśniewo Górne* i *Leśniewo Dolne*) na mapie z 1927 r.

przewożąc 3.225 pasażerów. Już 19 czerwca 1854 roku rejs „Masovią" odbył król Fryderyk Wilhelm IV, który wypłynął z Rynu, poprzez Mikolajki dotarł na Śniardwy (Fort Lyck na wyspie Czarci Ostrów), a następnie zawrócił, wpłynął na jezioro Bełdany i dotarł do Guzianki. Po zakończeniu prac remontowych na kanałach mazurskich i ponownym włączeniu do systemu jezior Niegocin i Mamry, parowiec „Masovia" dopłynął w dniu 3 września 1856 roku (z Pisza, przez Giżycko) do Węgorzewa.

[33] Pomysłodawcą tym był Kwatermistrz Generalny (niem. General-Quartiermeister) von Scheidler (Der preussische Staat in allen seinen Beziehungen. Berlin 1835, s. 505).

[34] *Słownik geograficzny Królestwa*... Op. cit., Tom X z 1889 r., s. 928-929.

[35] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 73-74.

[1] Johann Friedrich von Domhardt (1712-1781) był zasłużonym zarządcą i pruskim urzędnikiem za czasów króla Fryderyka II, zwanego Wielkim. Ciekawostką jest, że siedzibą rodową Domhardtów stał się majątek Dobrocin (niem. *Bestendorf*), w obecnym powiecie ostródzkim, a niegdyś morąskim – położony opodal jeziora Ruda Woda, a więc przy późniejszym Kanale Oberlandzkim. Majątek ten zaś kupił w 1792 roku syn Johanna Friedricha (prawdopodobnie przenosząc z Królewca prochy ojca) – Ludwig Friedrich, od rodziny Truchsess von Waldburg – inicjatorów budowy Przekopów Fryderyka i późniejszego Kanału Seckenburskiego nad Zalewem Kurońskim.

Ostpreußen, a w 1894 roku profesor budownictwa wodnego **Otto Intze** sporządził raport, potwierdzający korzyści płynące z budowy nowej drogi wodnej. W 1898 roku Pruski Parlament Krajowy podjął decyzję o rozpoczęciu wykupu gruntów, potrzebnych do realizacji inwestycji.

Swoistym ewenementem w państwie pruskim było niewątpliwie przeprowadzenie konsultacji społecznych i uzgodnień założeń projektowych planowanej budowy z mieszkańcami, w 1906 roku – wszak Prusy kojarzą się z biurokracją i totalizmem. Wydaje się, że pogodzono dążenia inżynierów z oczekiwaniami mieszkańców (czytaj raczej: właścicieli ziemskich), ponieważ nowy projekt kanału został opracowany w 1907 roku, a dnia 14 maja 1908 roku Pruski Parlament Krajowy zatwierdził jego realizację. Koszt inwestycji oszacowano na 16.515.000 ówczesnych marek w złocie, z czego 1.815.000 marek przeznaczono – zgodnie z obietnicami – na budowę zbiorników retencyjnych i wyrównawczych.

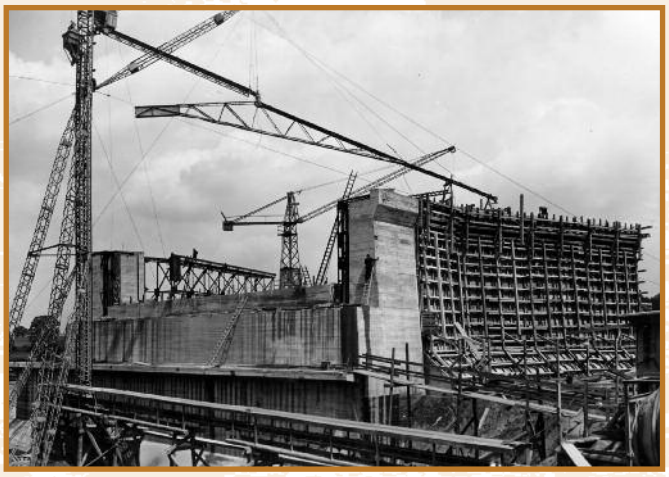
Ze względu na skalę planowanego przedsięwzięcia, w tym złożoność i specyfikę projektowanych budowli hydrotechnicznych, rozpisano konkurs i ostatecznie do realizacji inwestycji wybrano dwie uznane niemieckie firmy: *Philipp Holzmann* oraz *Dyckerhoff & Widmann*[2]. Trasę przyszłego kanału podzielono na dwa odcinki budowlane, a kierownictwo robót umiejscowiono w Insterburgu (pol. Wystruć, obecnie Czerniachowsk w obwodzie kaliningradzkim). Całość prac nadzorowało Pruskie Ministerstwo Robót Publicznych (a od 1919 roku Ministerstwo Transportu Rzeszy).

Budowa kanału ruszyła w kwietniu 1911 roku, lecz już w sierpniu 1914 roku przerwał ją wybuch I wojny światowej. Do tego czasu wykonano około 3/5 planowanych robót ziemnych, a także rozpoczęto wznoszenie 3 śluz. Praktyczni Prusacy, nie chcąc zaprzepaścić poniesionych nakładów – co prawda w ograniczonym stopniu, to jednak wznowili roboty budowlane już w początkach 1919 roku. Pracami kierował wówczas uzdolniony Baumeister Fritz Christoph Carl Flöge.



Rys. 5.75. Budowa śluzy Hünxe na *Lippe-Seitekanal* (Nadrenia Północna-Westfalia) przez firmę *Philipp Holzmann* (1927 r.)

Niestety, trudna sytuacja finansowa i gospodarcza kraju (przede wszystkim szalejąca wówczas inflacja) zmusiła ówczesne Ministerstwo Transportu Rzeszy do formalnego zaprzestania budowy w 1922 roku, przy czym jeszcze do 1924 roku prowadzono prace uzupełniające i zabezpieczające. W trakcie tej pierwszej fazy budowy wykonano około 20 kilometrów toru wodnego (dalsze 10 kilometrów było w realizacji) oraz wzniesiono większość budowli towarzyszących (jazy, przepusty, bramy i wrota bezpieczeństwa, mosty drogowe i kolejowe). Wybudowano też niemal w całości pierwszą od strony Łyny śluzę, w Allenburgu.



Rys. 5.76. Wznoszenie budowli hydrotechnicznej na *Dortmund-Ems Kanal* (Nadrenia Północna-Westfalia, Dolna Saksonia) przez firmę *Philipp Holzmann* (1932 r.)

Podsumowując ten fragment historii: I wojna światowa (oraz jej geopolityczne i ekonomiczne reperkusje) zniweczyła szanse realizacji projektu *Masurischer Kanal*.

Kolejna szansa dla kanału pojawiła się wraz z dojściem w Niemczech do władzy partii nazistowskiej, planującej zakrojone na wielką skalę roboty publiczne, w tym związane z budową sieci autostrad i dróg wodnych. Budowę kanału wznowiono pod koniec 1934 roku, a zakończenie całości planowano na maj 1941 roku. Postanowiono poszerzyć i pogłębić tor wodny, a także zmodernizować istniejące już częściowo śluzy oraz mosty. W tym czasie praktycznie wykonano niemalże wszystkie prace związane z realizacją toru wodnego (kopanie rowów, sypanie wałów, budowa nabrzeży), a także rozpoczęto lub kontynuowa-

[2] Firma Philipp Holzmann wybudowała między innymi w 1908 roku słynną zaporę wodną *Edersee* w Hesji, natomiast firma *Dyckerhoff & Widmann* uczestniczyła we wznoszeniu Hali Stulecia (Hali Ludowej) we Wrocławiu (lata 1911/13) – obiektu wpisanego obecnie na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

no realizację wszystkich pozostałych 9 śluz. Wybuch II wojny światowej sprawił, że prace od 1940 roku początkowo ograniczono, a ostatecznie wstrzymano w 1942 roku. Wszystkie siły i środki III Rzesza kierowała wówczas na inne, strategiczne dla niej zadania – między innymi budowę niedalekiego *Wilczego Szańca* (*niem. Wolfsschanze*), kwatery głównej Adolfa Hitlera w Gierłoży (niem. *Görlitz*) oraz kwatery Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych (OHK) w pobliskich Mamerkach (niem. *Mauerwald*). Jakby tego było mało, pod koniec 1944 roku wysadzono kanałowe mosty (w obawie przed przewidywaną radziecką ofensywą), a po 1945 roku kanał na trwałe przedzieliła państwowa granica.

Podsumowując ten fragment historii: II wojna światowa (oraz jej geopolityczne reperkusje) zniweczyła ostatecznie szanse dokończenia budowy *Masurischer Kanal*. Zarówno *Kanał Mazurski* (po polskiej), jak i *Kanał Mazurskij* (po rosyjskiej stronie granicy) – nigdy nie zostały ukończone.

Próbując opisać współczesny *Kanał Mazurski* w sposób jak najbardziej syntetyczny, należy powiedzieć, że: liczył on 50,40 km długości (z czego 29,97 km to odcinek północny, leżący po stronie rosyjskiej, a 20,43 km to odcinek południowy, znajdujący się po stronie polskiej granicy – w tym 3,45 km to naturalny odcinek jeziora Rydzówka); miał do pokonania 111,4 m różnicy poziomu wód (a do morza 116,5 m); rozpoczynał się w jeziorze Mamry (opodal miejscowości Przystań i Mamerki), a kończył na Łynie (w miejscowości Allenburg – obecnie Drużba), choć Niemcy liczyli kilometraż od Łyny w górę szlaku; roboty ziemne związane z torem wodnym i budowlami towarzyszącymi zostały ukończone w około 90%, natomiast roboty budowlane związane ze wznoszeniem śluz zostały wykonane w około 70% (łącznie śluz było 10, z tego 5 znajduje się obecnie po rosyjskiej, a 5 po polskiej stronie granicy, w tym zaledwie jedna, „polska" śluza o nazwie Piaski/Guja/ została ukończona w całości!); plany budowy kanału tworzono jeszcze w XIX wieku, oficjalną decyzję podjęto w 1908 roku, a samą budowę realizowano w trzech etapach, to jest w latach 1911-1914, 1919-1922/24 oraz 1934-1942.



Rys. 5.77. Kanał Mazurski w budowie (wraz z zakreślonymi miejscami budowanych śluz: *Allenburg I* i *II* oraz *Gross Allendorf*) na mapie z 1942 r.

Współrzędne geograficzne punktu początkowego kanału (wypływ z jeziora Mamry opodal miejscowości Przystań) to: 54° 11' 28" szerokości północnej **N** i 21° 39' 08" długości wschodniej **E**, natomiast punktu końcowego kanału (ujście do Łyny w miejscowości Drużba) to: 54° 30' 05" **N** i 21° 11' 43" **E**.

Druga woja światowa sprawiła, że jeszcze jednym punktem charakterystycznym („krańcowym") jest przecięcie z granicą polsko-rosyjską, to jest 54° 19' 16" **N** i 21° 28' 36" **E**.

„SROKOWSKIE" SROKOWO – Z BISMARCKIEM W TLE

Większość polskiego odcinka Kanału Mazurskiego (w tym 4 śluzy) leży na terenie gminy Srokowo, w obecnym powiecie Kętrzyńskim. Tak właśnie nazwano mazurską miejscowość **Dryfort** (niem. ***Drengfurth***) w 1950 roku dla uczczenia **Stanisława Srokowskiego**, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich* oraz przewodniczącego *Komisji Ustalania Nazw Miejscowości* (i *Obiektów Fizjogra-*



Rys. 5.78. Dryfort (Srokowo) i Kanał Mazurski na mapie Okręgu Mazurskiego z 1946 r. Wydawnictwa Instytutu Zachodniego, wraz z przecinającą kanał granicą państwową (uwaga: początek kanału wykreślony zbyt na północ – powinien znaleźć się poniżej miejscowości *Przystań*)

ficznych), tuż po jego śmierci. Tak przynajmniej brzmi oficjalna wersja, między innymi samej „zainteresowanej" gminy Srokowo.

W rzeczywistości Srokowo otrzymało swoją obecną nazwę już w listopadzie 1946 roku (M. P. z 1946 r. Nr 142, poz. 262), a więc z całą pewnością nie dla upamiętnienia śmierci S. Srokowskiego (!), co wcale nie wyklucza intencji docenienia zasług Stanisława Srokowskiego ze strony (kierowanej przez niego) Komisji...

Nazwa polska	Przypadek II przymiotnik	Powiat	Dawna nazwa (niemiecka)
Kalęczyn	-a, kalęczyński	piski	Dreifelde
Kalinowo	-a, kalinowski	olecki	Dreimühlen
Srokowo	-a, srokowski	kętrzyński	Drengfurth
Drzewice	-ie, drzewicki	ełcki	Drewitz

Rys. 5.79. Fragment rozporządzenia Ministrów: Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych, z dnia 12 listopada 1946 r.

Zbiegiem okoliczności, kilka rzeczy łączy zachodniomazurską Ostródę z północnomazurskim Srokowem. Obie miejscowości (co nie dla wszystkich jest oczywiste) leżą na Mazurach. Przy Ostródzie zaczynał się Kanał Oberlandzki (Ostródzko-Elbląski), opodal Srokowa (Dryfortu) zaczynał się Kanał Mazurski. Tu i tam budowano też kanałowe śluzy. Charakterystycznym, wspólnym wyróżnikiem tych miejscowości były i nadal są tzw. wieże Bismarcka (niem. *Bismarcktürm*).

Wieże takie były budowane w latach 1869-1934, głównie na terenie ziem pruskich i niemieckich, ale też na terenie całego świata (od Chile, przez Papuę-Nową Gwineę, po Kamerun), gdzie znajdowały się kolonie lub diaspory niemieckie – dla uczczenia pamięci „żelaznego" kanclerza Rzeszy (w dniu urodzin, a później również śmierci Bismarcka, na szczytach wież miał być palony ogień). Łącznie wzniesiono około 240 tego typu budowli. Wieże ostródzka i srokowska to niemalże rówieśniczki, których budowę rozpoczęto w 1901, a uroczyście otwarto w 1902 roku (ostródzka jest kilka miesięcy starsza).




Rys. 5.80-81. Siostrzane Wieże Bismarcka: nad Jeziorem Drwęckim w Ostródzie oraz na Diablej Górze w Srokowie

Zapoznajmy się więc z opisem Stanisława Srokowskiego, swoistego „patrona" Gminy Srokowo, autora *Dróg żeglownych w Prusiech Wschodnich*[3]:

„Najkapitalniejsze natomiast wschodnio-pruskie zadanie lokalne, jakiem jest budowa **kanału Mazurskiego**, nie ruszyło zgoła z miejca w okresie powojennym, mimo iż już przed dziesięciu laty (do 1918 r. – przyp. C. W.) wykonano bardzo poważną część dotyczących robót.

Marnieją one i rozpadają się znowu głównie dla dogodzenia polityce niemieckiej, przeznaczającej uparcie Prusom Wschodnim starą misję placówki polityczno-ekonomicznej, ekspandującej na europejski Wschód... Prusy Wschodnie dwoma szlakami wodnemi związałyby się z sąsiednią Polską, a sferom decydującym w polityce niemieckiej chodzi o to, aby były od niej jak najdalej, i aby ciągle żyły złudzeniem, iż kiedyś wrócą jeszcze stosunki przedwojenne, a zatem z jednej strony popłatny handel zbożem rosyjskim i drzewem, z drugiej zaś to wszystko, co na wschodzie obaliła wojna (I wojna światowa – przyp. C. W.)" (...)

„Znajdujący się w budowie **kanał Mazurski** (Masurischer Kanal), łączący „Mazurskie drogi wodne (Masurische Wasserstrasse)" z systemem Pregoły, a tem samem także z siecią kanałowo-rzeczną północnej części kraju, zaczyna się w pobliżu wsi Przystanie (Pristanien) u północnej krawędzi jeziora Mamry (Mauersee), przecina nieduże sąsiednie jezioro (Rehsauersee; Rydzówka – przyp. C. W.), le-

[3] S. Srokowski: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich*... Op. cit., s. 2 oraz 12-14.

żące na poziomie 82 m, i po prawie idealnie prostym przebiegu w kierunku północno-zachodnim, zataczając w swej ostatniej części lekki łuk, uchodzi poniżej Allenburga (ros. Drużba, w obwodzie kaliningradzkim – przyp. C. W.) do Łyny (Alle). Długość jego wynosi 51'5 km, a spadek 111 m, do którego pokonania, poza śluzą wyrównawczą przy ujściu, ma służyć 9 śluz innych o długości 45 m, szerokości 75 m i głębokości *25* m. Możliwem jest także mijanie się statków, jak niemniej przewidziane są miejsca na zimowy ich postój. Wodę otrzymać ma kanał w drodze naturalnego spadku z jeziora Mamry, leżącego w wysokości 116*4 m nad poz. morza.

Ta wielka różnica poziomów przy początku i przy końcu kanału sprawia, że średni jego spadek bardzo duży, bo wynoszący przeszło 2 m na 1 kilometrze, daje możność uzyskania znacznych sił wodnych. Prof. O. Intze (Otto, inżynier, projektant tam i zapór wodnych i wykładowca w Aachen – przyp. C. W.) obliczył, że rozchodzić się tu może o siłę 12.000 koni, gdy znowu dzieło Symphera (*Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben*. Berlin 1921 – przyp. C. W.) ustala, iż przy 24-godzinnej czynności odpowiednich urządzeń i przy odprowadzaniu kanałem z jezior Mazurskich 6 m³ na sekundę uzyskać się jest w stanie 7.000 koni.

Owa kwestja wody, przelewającej się kanałem Mazurskim do Łyny i Pregoły, przez dłuższy czas wywoływała jednak niepokój zainteresowanych tą sprawą rolników wschodnio-pruskich, którzy bali się zbytniego nawodnienia łąk nad Łyną, Pregołą i Dejmą, gdy znowu ci, którzy graniczyli z jeziorami Mazurskiemi parli do jak najspieszniejszego zaczęcia robot kanałowych, twierdząc, że jeziora mają za wysokie stany. W rezultacie po przeszło pół wieku trwających dyskusjach i najrozmaitszych projektach pogodzono obie strony *ustawą o budowie kanału* z maja 1908 roku, która zarówno przewiduje budowę arterji żeglownej jak i na przyjeziornym obszarze projektuje założenie zbiorników (Staubecken), gdzieby woda w bogatych w deszcze latach mogła być zatrzymywana, a w ubogich jeziorom doprowadzana (...)

Na południu, gdzie wody jezior odprowadza rzeka Pissek (Pisa) na pewne regulowanie ich stanu pozwala tama, wzniesiona w roku 1909 przy **kanale Jeglińskim** (*Jeglinner Kanał*), na północy zaś tę funkcję spełniają przepusty młyńskie na Węgorapie pod Węgoborkiem (Angerburg; Węgorzewo – przyp. C. W.). Że jednak przy silnych ulewach lub w okresie topnienia śniegów jeziora otrzymują do 100 m³ na sekundę wody, Pissek zaś z Węgorapą są w stanie wyprowadzić najwyżej 62 m³, przeto owe urządzenia już z tego powodu tracą zupełnie swą wartość. W suchych latach przypływ do jezior znika znowu całkowicie dzięki wzmożonemu parowaniu wielkich przestrzeni wodnych, przyczem wytwarzające się wtedy niskie stany wod są może jeszcze szkodliwsze niż wysokie. Tym kłopotom nie jest też w możności zaradzić wyprostowanie i pogłębienie koryta rzeki Pissek, bo wprawdzie w mokrych latach mogłoby tędy odpłynąć wiele wody, ale za to w suchych konsekwencje pogłębienia koryta byłyby fatalne. Jedynem wyjściem z sytuacji jest przeto tworzenie rezerwowych basenów (Staubecken), do czego warunki geograficzne okolicy zupełnie się nadają (...)

Zatem po wykonaniu wszystkich robót można rozporządzać tu zbiornikami o pojemności 124 miljonów m³, które w pewnych okresach byłyby napełniane, w innych zaś wyprożniane. Takie urządzenie, łącznie z tamami przy kanale Jeglińskim i przepustami młyńskiemi w Węgoborku, pozwoliłoby na łatwe utrzymanie stanu wód najpomyślniejszego dla miejscowych stosunków (...)

Kanał Mazurski jako arterja komunikacyjna, po jego ukończeniu związany u północnego końca jeziora Mamry z systemem wodnych dróg Mazurskich, tworzyłby ważne ogniwo w jednolitym szlaku wodnym między Królewcem a Jańsborgiem (Jańsbork, Pisz – przyp. C. W.). Cała ta droga miałaby wtedy około 250 km długości, w czem znowu na jeziora Mazurskie i połączenia międzyjeziorne wypadałoby około 88 km, bo tyle wynosi odległość między Węgoborkiem (Angerburg) a Jańsborgiem (Johannisburg), licząc w to naturalne i sztuczne połączenia żeglowne.

Kanał Mazurski stałby się wówczas szlakiem wodnym, który kiedyś musiałby być związany z Narwią i Wisłą. I ta zdaje się okoliczność wpłynęła decydująco na samo istnienie dzieła. Bo oto po wyrzuceniu wielu miljonów marek na budowę zatrzymano ją przed 14 laty i niema wcale pewności czy zostanie ona znowu podjęta (Wrogo usposobionem dla myśli dalszej budowy kanału, rzekomo ze względów finansowych, jest Ministerstwo Komunikacji Rzeszy, natomiast za ukończeniem robót oświadcza się Państwowa Rada Przyboczna Dróg Wodnych Rzeszy – Reichswasserstrassenbeirat).





Rys. 5.82-83. Poler cumowniczy przy podejściu do śluzy *Allenburg II* (ros. *Drużba II*) oraz wały kanałowe przy śluzie *Gross Allendorf* (ros. *Kostromino*)

A przecież skonstruowano już 36 dużych przepustów wodnych, 24 przewidzianych mostów, cztery mosty kolejowe, zaporę wodną (Sperrtor) w jez. Mamry, mola w jeziorach Rehsauer (Rydzówka – przyp. C. W.) i Mamry oraz jedną kompletną śluzę okrętową (*Allenburg I*, obecnie *Drużba I* – przyp. C. W.). Niemałą część robot przeprowadzono i przy 9 innych, prócz tego wznosząc liczne budynki na pomieszczenie lokali służbowych, a także na mieszkania dla urzędników i robotników. Najważniejszą atoli okolicznością jest to, że wykonano już całkowicie 20 km kanału, a 10 częściowo, wybierając przytem z koryta przeszło połowę wszelkiej usunąć się mającej ziemi, że nabyto wszystkie potrzebne grunta i że przeprowadzono w całości wywłaszczenie.

Dopóki nie będzie kanału Mazurskiego, tak długo tzw. **drogi wodne Mazurskie** nie posiędą należnego im znaczenia, lecz będą tworzyły oderwaną od całości i najmniej ważną lokalną arterję komunikacyjną południowo-wschodniej części kraju, tem bardziej, że rzeka Węgorapa, wypływająca z jez. Mamry i łącząca w sposób naturalny basen jeziorny z dorzeczem Pregoły, jako droga wodna jest bez znaczenia".

0,125 TYSIĘCY MIL „PODMORSKIEJ" ŻEGLUGI

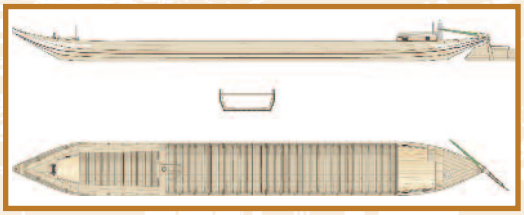
Kanał Mazurski (w tym przede wszystkim jego śluzy) był projektowany pod kątem pływania po nim łodzi (barek) towarowych typu ***Finow*** (niem. *Finowmass Kahne*), charakterystycznych dla dzisiejszego *Kanału Odra-Hawela*. Ta śródlądowa droga wodna leży na terenie Brandenburgii, a więc na obszarze Prus, łącząc m.in. Odrę z Morzem Północnym, no i oczywiście ze stolicą państwa, Berlinem.



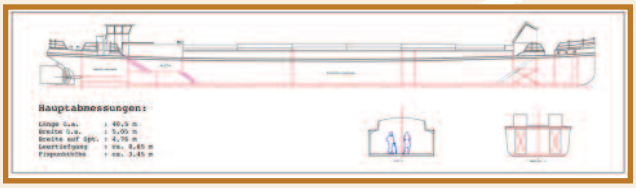
Rys. 5.84. Przebieg Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego)

Obecnie *Kanał Odra-Hawela* jest częścią tzw. *Międzynarodowej Drogi Wodnej E70*, idącej od holenderskiego Rotterdamu i belgijskiej Antwerpii, przez północne i środkowe Niemcy, Odrę, Wartę, Noteć, Wisłę, Nogat do Zalewu Wiślanego i rosyjskiego Kaliningradu, a ostatecznie do Zalewu Kurońskiego, Niemna i litewskiej Kłajpedy – czyli w części wiedzie wschodniopruskimi drogami wodnymi.

Ten specjalnie zaprojektowany w 1845 roku dla *Kanału Finow* statek, służył przez wiele lat jako punkt odniesienia i znormalizowana jednostka do projektowania niemieckich śluz i kanałów. Kilkadziesiąt lat później pojawiła się jeszcze druga, „większa" wersja statku, tzw. typ ***Gross-Finow***.



Rys. 5.85. Rekonstrukcja łodzi typu Finow z około 1880 r. (autor: Michael Sohn)



Rys. 5.86. Plany barki typu Finow: stalowa, rok budowy 1930, ładowność 296 ton

Były to barki budowane w Niemczech, a w okresie międzywojennym XX wieku także w Polsce, o konstrukcji ze stali lub drewna (*Gross-Finow* były zawsze żelazne). W Polsce nazywano je powszechnie „finówkami" lub „kanałówkami" i były one bardzo popularne w naszym kraju jeszcze po II wojnie światowej.

Należy domniemywać, że Kanał Mazurski był projektowany dla statków i barek służących przewożeniu ładunków o łącznej masie zbliżonej do 300 ton. To stosunkowo dużo, biorąc chociażby pod uwagę fakt, że *Kanał Oberlandzki* (z powodu niewielkich śluz i małego tonażu wózków na pochylniach) ograniczał ładowność jednostek pływających do około 60 ton.

Nazwa typu	Finowmass	Gross-Finowmass
Długość	40,20 m	41,00 m
Szerokość	4,60 m	5,10 m
Zanurzenie (min/max)	0,30/1,50 m	0,40/2,00 m
Ładowność	170-240 t	270-320 t

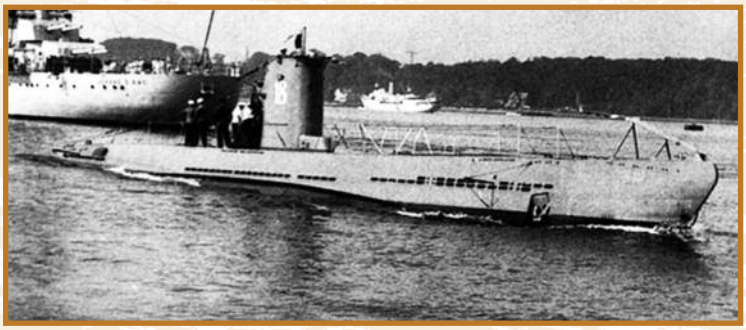
Tabela 5.2. Dane techniczne barek towarowych typu Finow

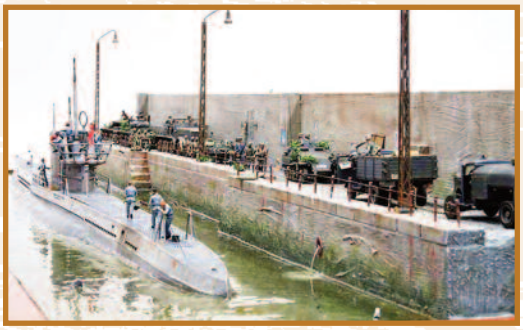
Źródło: opracowanie własne

Jednak wyłącznie jako legendę należy traktować informację, jakoby Kanał Mazurski miał za zadanie transportować (oczywiście nawodnie) z dala od morza, w czasie II wojny światowej, łodzie podwodne *Kriegsmarine*. Niech ta legenda dalej jednak się utrwala, bo dodaje to jeszcze temu kanałowi swoistego, tajemniczego uroku...

Na marginesie należy jednak wziąć pod uwagę chociażby następujące wątpliwości. Jak, skąd, a przede wszystkim dokąd i w jakim celu miałyby pływać łodzie podwodne? Do dalekiego Węgorzewa i Giżycka? Może do jakiejś planowanej, tajnej bazy remontowej na Mazurach (ponoć w *Mauerwald*, czyli *Mamerkach*) ale zatem płynąc bez możliwości zanurzenia się, na widoku setek przygodnych gapiów? Czy ktoś ryzykowałby wpłynięcie na takie „głęboko" śródlądowe wody morskiego okrętu wojennego, którego uszkodzenie, zniszczenie lub unieruchomienie mógłby spowodować rajd choćby jednego, samotnego bombowca? Przecież aby dopłynąć z Pilawy (Bałtijsk) Kanałem Królewieckim, następnie Pregołą, Łyną i Kanałem Mazurskim do zaledwie początku szlaku Wielkich Jezior Mazurskich, a więc północnego krańca jeziora Mamry (np. do Węgorzewa) – potrzeba pokonania blisko 230 kilometrów! To byłyby 2-3 doby (kanałowej, czyli w porze dziennej) żeglugi. No i najważniejsze: kwestie techniczne. Parametry toru wodnego i komór śluz kanałowych miały ograniczać tonaż jednostek pływających do 250-300 ton, natomiast ich długość i szerokość do odpowiednio 45,0 i 7,5 metra, a co najważniejsze: przy zanurzeniu nie przekraczającym 2,0-2,5 metra!

Tymczasem budowę kanału po raz ostatni wznowiono w 1934 roku, a prace ostatecznie wstrzymano w 1942 roku. Niemcy produkowali wówczas łodzie podwodne typu IA (lata 1934-1936, oce-





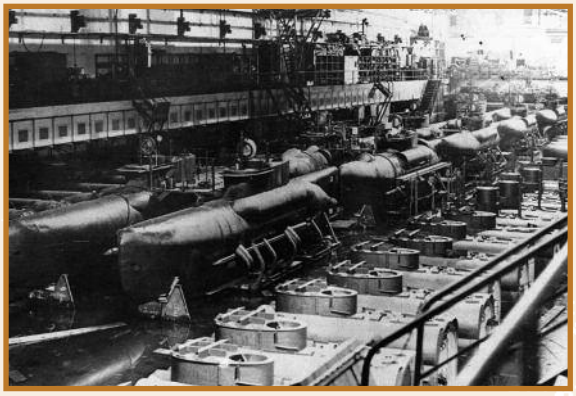
Rys. 5.87-88. Łódź podwodna typu IIB oraz diorama z łodzią podwodną typu VIIC (autor: Pieter Beneken Kolmer)

aniczne, 862 tony wyporności nawodnej), oraz typu IIA do IID (lata 1935-1941, 254-314 ton wyporności nawodnej, długość 40,9-44,0 metra, szerokość 4,1-4,9 metra). Takie parametry pasowałyby wręcz modelowo do wymiarów kanału, jednak tego typu u-booty wykluczało zanurzenie „na powierzchni", to jest 3,8-4,0 metra, co oznacza, że kanał byłby o połowę za płytki!

Kolejne okręty podwodne to łodzie typu VIIA do VIID (lata 1936-1942, 626-1.083 ton wyporności nawodnej, długość 64,5-77,6 metra, szerokość 5,8-7,3 metra, zanurzenie 4,3-5,0 metra) oraz typu IX do IXD (lata 1938-1944), typu X (lata 1939-1944) i typu XIV (lata 1940-1944), wszystkie oceaniczne, istotnie powyżej 1 tysiąca ton wyporności nawodnej.

Całkiem odrębny przypadek dotyczy przybrzeżnego u-boota, zwanego *Seehund* (pol. *Foka*), określanego również symbolem XVIIB 5. Te miniaturowe okręty podwodne (nomen omen produkowane przede wszystkim w stoczni *Schichau* nad rzeką Elbląg) miały wyporność zaledwie 14,9 tony, przy długości 11,9 i szerokości 1,7 metra, a co najważniejsze: zanurzenie „nawodne" wynosiło niespełna 1,3 metra!

Taka właśnie łódź (z zaledwie 2-osobową załogą) rzeczywiście mogłaby pływać po projektowanym i budowanym *Masurischer Kanal*, gdyby nie jedno drobne „ale": *Seehundy* zaprojektowano stosunkowo późno i zaczęto je produkować dopiero w 1944 roku...





Rys. 5.89-90. Hala montażowa oraz flotylla Seehundów

Budowa Kanału Mazurskiego nie została zatem wznowiona w latach 30. XX wieku z myślą o korzystaniu z niego przez u-booty, podobnie jak nie dla łodzi podwodnych (w tym samym okresie) rozpoczęto budowę **Kanału Gliwickiego**, łączącego kopalnie Górnego Śląska z Odrą, a który zastąpił leciwy **Kanał Kłodnicki**. Budowa tych dróg wodnych wpisywała się bowiem w szeroki plan robót publicznych, mających na celu rozwój społeczno-gospodarczy III Rzeszy. Jednak skojarzenia z wojskowością, w tym okrętami, nieodmiennie rodzą się na widok śluz przypominających bunkry kwatery Hitlera w pobliskiej Gierłoży (niem. *Görlitz – Wolfschanze*), a zwłaszcza ma to miejsce w przypadku ***Oberschleuse Fürstenau*** (śluzy *Leśniewo Górne*) – z nazistowską gapą.



Rys. 5.91. Ruiny *Oberschleuse Fürstenau* na *Masurischer Kanal*

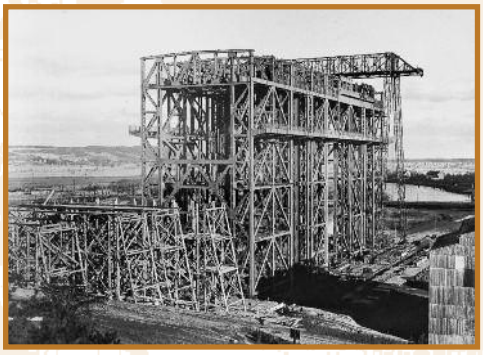
Zauważyć należy, że nie lada wyzwaniem (jeśli w ogóle wykonalnym) byłoby dodatkowo zmieszczenie się ówczesnej łodzi podwodnej (ze swoim wysmukłym kioskiem peryskopowym) w zamkniętym od góry prześwicie wrót betonowej śluzy.

Gdyby jednak wówczas doszło do uruchomienia i oddania do użytku Kanału Mazurskiego, mógłby on wyglądać tak, jak na zamieszczonych dalej fotografiach.





Rys. 5.92-93. Współczesny widok barki typu Finow



Rys. 5.94-95. Podnośnia *Niederfinow* w budowie oraz w trakcie eksploatacji



Skoro mowa o statkach typu Finow, nie sposób pominąć w tym miejscu „perły" sztuki hydrotechnicznej początków XX wieku – ***Podnośni Niederfinow***, tym bardziej że nie tylko narzucają się porównania do wschodniopruskich pochylni kanałowych, ale też i z powodu narodzin kolejnej „perły" sztuki hydrotechnicznej, tym razem z początków XXI wieku.

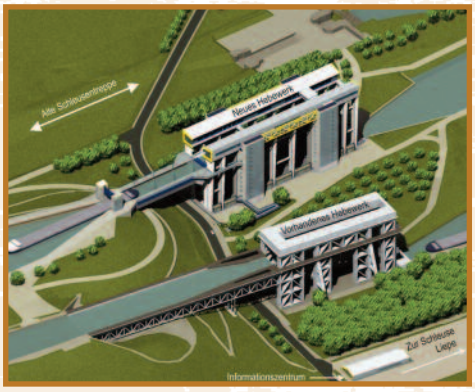
Podnośnia to inaczej *śluza windowa*, pozwalająca podnosić i opuszczać jednostki pływające – nie jak na pochylniach (przykładowo *Kanału Oberlandzkiego*): „ukośnie", ale bezpośrednio „w pionie", w specjalnych, wypełnionych wodą wannach. Podnośnia Niedefinow została wybudowana w latach 1927-1934 i pozwala ona pokonać różnicę 36 metrów poziomu wód.

Parametry techniczne podnośni umożliwiają żeglugę na tym odcinku nie tylko jednostkom pływającym typu Finow i Gross-Finow, ale statkom jeszcze od nich większym, nawet o ładowności do 600 ton (67 m długości i 8 m szerokości).

Jednak coraz większe gabaryty nowo budowanych jednostek pływających oraz rosnący ruch towarowy i pasażerski na tej drodze wodnej wymusił decyzję o budowie nowej podnośni, obok dotychczasowej, z myślą o dalszym, równoległym funkcjonowaniu dwóch podnośni. Ta nowa będzie parametrami „większa" od starszej siostry o około 30-40%, m.in. będą mogły nią pływać statki o długości ponad 100 m i szerokości 11 m.



Rys. 5.96. Barki i statki pasażerskie przechodzące przez Podnośnię *Niederfinow*





Prace budowlane rozpoczęły się latem 2008 roku, według planów zakończenie inwestycji i uruchomienie nowej podnośni ma nastąpić w 2014 roku.

Rys. 5.97-98. Stara i nowa (wizualizacja) Podnośnia *Niederfinow*

SZLAKIEM ZAMKÓW KANAŁOWYCH – PEREGRYNACJE ROSYJSKIE

Pierwotne znaczenie słowa określającego śluzę to „zamek" („blokada"). W języku angielskim śluza to wręcz synonim słowa „zamek", czyli „lock". Kanał Mazurski jest modelowym tego przykładem, większość śluz (choć betonowe) może rodzić skojarzenia z zamkiem, fortyfikacją, a nawet średniowieczną twierdzą...

NAZWA OBIEKTU	Kanałowy kilometraż	Długość odcinka (km)	Rzędne wody górnej	Spadek wód (m)	Stopień realizacji (%)
Schleuse **Allenburg I** (ros. ***Drużba I***) (Mündungsschleuse – Śluza wylotowa)	1,2	1,0	12,0	6,9	90
Schleuse **Allenburg II** (ros. ***Drużba II***) /Bahnhofsschleuse – Śluza przydworcowa/	2,2	5,8	20,0	8,0	80
Schleuse **Groß Allendorf** (okolica opustoszała – ros. nazwa od najbliższej miejscowości: **Kostromino**)	8,0	6,4	32,0	12,0	90
Schleuse **Wilhelmshof** (ros. ***Marinowka***)	14,4	5,4	39,5	7,5	85
Schleuse **Georgenfelde** (ros. ***Ozierki***)	19,8	12,5	55,0	15,5	95

Tabela 5.3. Wykaz śluz Kanału Mazurskiego po rosyjskiej stronie granicy

Źródło: opracowanie własne

Jeśli znajdziemy się obecnie po rosyjskiej stronie granicy, to „rosyjskie" śluzy można zwiedzić (jadąc samochodem) w ciągu około 3-4 godzin. W praktyce nie spotyka się tam „żywej duszy"... Śluzy są do naszej wyłącznej dyspozycji... Jeśli już kogoś się napotka i spyta się o śluzy, o kanał – to może co dziesiąty zapytany wskaże cel podróży (a najczęściej będzie to osoba mieszkająca w samym sąsiedztwie). Czasem jednak ciężko jest spotkać jakichkolwiek ludzi, gdyż okoliczne wioski są częściowo opustoszałe...

Szlak koryta kanału to istny survival... Gdzieniegdzie można dostrzec taflę wody, w większości tor wodny zarośnięty jest gęstwiną trzcin i krzewów, często poprzecznie przegrodzony też jest powalonymi drzewami. Przez większość śluz sączy się prąd, bądź strużka niewielkiego cieku wodnego, która przybiera na ich dolnych stanowiskach. Choć kanałem nie przepłynęła żadna jednostka, przy podejściach do śluz można napotkać wbetonowane w ziemne nasypy żelazne pachoły cumownicze. Wszystkie śluzy po stronie rosyjskiej były swego czasu niemalże na ukończeniu. Dwie pierwsze z nich (w Allenburgu) nie posiadały sterówek, zapewne ze względu na stosunkowo mały spadek poziomu wód i inną konstrukcję wrót.

Współrzędne geograficzne śluzy ***Allenburg I*** (*Drużba I*) to: 54° 29' 38" **N** i 21° 11' 48" **E**. W nomenklaturze niemieckiej była to pierwsza śluza kanałowa (dziesiąta od strony jeziora Mamry), początkująca cały kanał. Jest to miejsce, gdzie najłatwiej trafić i dojechać, bowiem położona jest w samej miejscowości o nazwie Drużba, tuż przy drodze, pełniąc jednocześnie rolę mostu drogowego. Konstrukcja w zasadzie identyczna co następna śluza (Drużba II). Na dolnym stanowisku znajduje się



Rys. 5.99-101. Widok śluzy Allenburg I (Drużba I)

dwoje stalowych wrót, z tym że jedne z nich są całkowicie uchylone. Ta śluza to *de facto* betonowa komora (choć z mostem), pokonująca niespełna 7-metrowy spadek wód. Tor wodny przed górnym stanowiskiem jest zarośnięty trzciną, przez betonowy próg przelewa się niewielki wodospad. Dolne stanowisko i podejście do śluzy to szeroki tor wodny, który kilkaset metrów dalej łączy się z pobliską Łyną (ros. Ławą)...





Rys. 5.102-104. Widok śluzy Allenburg II (Drużba II)

Współrzędne geograficzne śluzy ***Allenburg II*** (*Drużba II*) to: 54° 29' 17" **N** i 21° 12' 38" **E**. To druga śluza w kolejności (dziewiąta od strony jeziora Mamry). Na jej miejsce trafić jest najtrudniej, choć do samej miejscowości dojechać można najłatwiej... Budowli należy szukać w oddalonym od drogi gąszczu leśnym. Pierwszą pomocą w ukazaniu właściwego kierunku służą, ukryte wśród drzew, pachoły do cumowania... W poprzek toru wodnego (obecnie to niewielki strumyczek) wyjeżdżono bród, prowadzący w kierunku (już nieistniejącego) dworca kolejowego. Ta śluza to również betonowa komora, pokonująca 8 metrów różnicy poziomu wód. Cechą charakterystyczną jest (takie samo jak w *Drużbie I*), odmienne od reszty śluz, zamykanie dolnego stanowiska – mianowicie podwójne, pionowe, stalowe wrota (współcześnie częściowo uchylone). Uwagę zwracają żelazne odciągi wrót, wychodzące z bocznych otworów w betonowych przyczółkach.



Współrzędne geograficzne śluzy ***Gross Allendorf*** (*Kostromino*) to: 54° 28' 23" **N** i 21° 17' 41" **E**. To trzecia śluza w kolejności (ósma od strony jeziora Mamry). Trochę trzeba się natrudzić, aby do niej trafić. Trasa prowadzi gruntową drogą, która zresztą nagle urywa się przy wyniosłej łące, będącej pozostałością po całkowicie spalonej i zburzonej wsi. Współczesna nazwa *Kostromino* nawiązuje do innej, oddalonej o kilka kilometrów wsi. Pieszo trzeba pokonać (na wyczucie, bo okolica jest całkiem bezludna) około 400-500 metrów – pomocny jest widok w oddali usypanych bardzo wy-




Rys. 5.105-107. Widok śluzy i podejścia do śluzy Gross Allendorf (Kostromino)

soko wałów kanałowych (wskazujących kierunek toru wodnego) oraz niewielka ścieżyna prowadząca w kierunku zarośli (z samej „wsi" śluza jest niewidoczna).

Ostatecznie oczom ukazuje się jakże odmienny widok od wszystkich innych śluz Kanału Mazurskiego. W pierwszej kolejności zauważamy betonowe obramowania górnej sterówki, co świadczy o tym, że musiała ona być swego czasu całkowicie przeszklona. Po drugie, zniszczony jest most prowadzący na drugą stronę kanału (na drugi brzeg można dostać się wyłącznie pieszo, po koronie śluzy). Ta śluza robi wrażenie swoim ogromem, choć wyłącznie sama komora, bo ażurowa konstrukcja sterówki przydaje jej w pierwszej chwili „lekkości", a przecież różnica wysokości wewnątrz komory to kilkanaście metrów... Dolne stanowisko śluzy nie jest niczym zamknięte, istnieje swobodny przepływ wody. Górne stanowisko i podejście do śluzy to z kolei powalone w poprzek drzewa, niczym po przejściu pacyficznego tsunami... Zapewne jest to pruskie królestwo, oddane w niepodzielne władanie bobrom...

Współrzędne geograficzne śluzy ***Wilhelmshof*** (*Marinowka*) to: 54° 26' 12" **N** i 21° 21' 52" **E**. To czwarta śluza w kolejności (siódma od strony jeziora Mamry). Na jej miejsce można w miarę łatwo dojechać, pełni bowiem również rolę mostu do pobliskiej wioski.







Rys. 5.108-110.
Widok śluzy Wilhelmshof (Marinowka)

Przyczółki śluzy robią duże wrażenie, przywodząc na myśl bunkry i umocnienia wojenne – choć to dopiero przedsmak tego, co czeka nas na śluzie następnej... Śluza Marinowka jest od kolejnej po prostu o połowę mniejsza (7,5 metra różnicy poziomu wód). Niższe stanowisko jest całkowicie otwarte, bo pozbawione jakichkolwiek wrót.

Współrzędne geograficzne śluzy ***Georgenfelde*** (*Ozierki*) to: 54° 23' 53" **N** i 21° 24' 03" **E**. To piąta śluza w kolejności (szósta od strony jeziora Mamry). Można do niej najłatwiej dotrzeć, jest ona bowiem jednocześnie mostem drogowym do sąsiedniej wioski. Dwie potężne, betonowe sterówki z daleka







Rys. 5.111-114. Widok śluzy Georgenfelde (Ozierki), około 1939/1940 r. oraz współcześnie

sprawiają wrażenie bunkrów hitlerowskiego *Wilczego Szańca* w Gierłoży. Różnica poziomu wód (15,5 metra) robi olbrzymie wrażenie i miejscami wręcz przestrasza (chodząc po górnej platformie, mija się niczym nie zabezpieczone czeluści szybów i komór wlotowych). Niższe stanowisko jest zamknięte stalową, pionową zastawą, choć z całą pewnością nie do końca tak jest pod powierzchnią wody, przy niewidocznym dnie – o czym świadczy ruch wody, a przede wszystkim obecność w komorze śluzy bobrów! Uwagę przykuwa ciągle słyszalny szum wodnej kaskady – przelewającej się wodospadem z górnego stanowiska do betonowego wnętrza komory śluzowej.

SZLAKIEM ZAMKÓW KANAŁOWYCH – PEREGRYNACJE POLSKIE

Podobnie jak po rosyjskiej stronie granicy, „polskie" śluzy można zwiedzić (jadąc samochodem) w ciągu około 3-4 godzin. W praktyce również i tutaj nie jest łatwo o spotkanie „żywej duszy"... Widoki i odczucia z nimi związane są podobne, także i tu śluzy (poza całkiem ukończoną i oficjalnie dozorowaną śluzą „Piaski") są do naszej wyłącznej dyspozycji...

NAZWA OBIEKTU	Kanałowy kilometraż	Długość odcinka (km)	Rzędne wody górnej	Spadek wód (m)	Stopień realizacji (%)
Schleuse **Langenfeld** (pol. Śluza **Długopole**)	32,3	3,5	60,8	5,8	20
Schleuse **Klein Bajohren** (od 1938 do 1945 r. **Kleinblankenfelde**, pol. Śluza **Bajory Małe**)	35,8	5,1	72,0	11,2	70
Schleuse **Sandhof** (pol. Śluza **Piaski**, potocznie „Guja")	40,9	4,45	83,3	11,3	100
Unterschleuse **Fürstenau** (pol. Śluza **Leśniewo Dolne**)	45,35	0,7	99,5	16,2	15
Oberschleuse **Fürstenau** (pol. Śluza **Leśniewo Górne**)	46,05	4,35	116,5	17,0	40

Tabela 5.4. Wykaz śluz Kanału Mazurskiego po polskiej stronie granicy

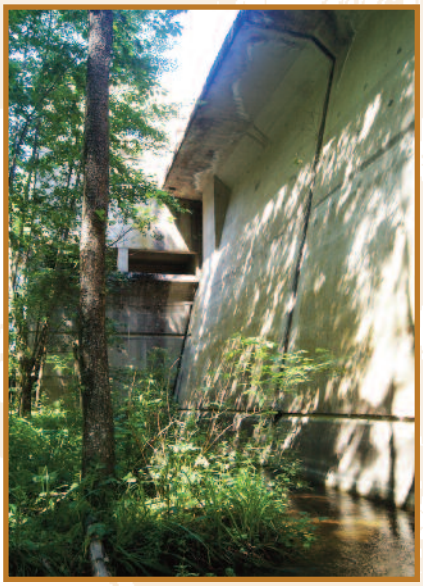
Źródło: opracowanie własne

Współrzędne geograficzne śluzy ***Langenfeld*** (*Długopole*) to: 54° 18' 22" **N** i 21° 29' 41" **E**. To szósta śluza w kolejności (piąta od strony jeziora Mamry). Można bezproblemowo dotrzeć niemalże do samej śluzy, choć należy zjechać z głównej drogi w Bajorach Wielkich. W pierwszej chwili może zastanawiać, jak śluzę mogły pokonywać jednostki pływające – skoro w poprzek toru wodnego znajduje się żelbetonowa zapora?!




Rys. 5.115-116. Widok śluzy Langenfeld (Długopole)

Dopiero po chwili konstatujemy, że to miał być dolny próg śluzy, a całość obramowania komory miała dopiero być wybetonowana w górę! W momencie przerwania budowy kanału, śluza ta była

Rys. 5.117-119.
Widok śluzy Klein Bajohren (Bajory Małe)

dopiero w fazie rozpoczynania jej faktycznej realizacji. Ze względu na stosunkowo niską różnicę poziomu wód, zapewne jej konstrukcja miała być zbliżona do śluz w Allenburgu (bez sterówki i z pionowymi, podwójnymi wrotami).

Współrzędne geograficzne śluzy ***Klein Bajohren*** (*Bajory Małe*) to: 54° 16' 44" **N** i 21° 31' 23" **E**. To siódma śluza w kolejności (czwarta od strony jeziora Mamry). Jest to miejsce, gdzie chyba najtrudniej dotrzeć po polskiej stronie granicy. Nie dość, że trzeba zjechać na polny dukt w Bajorach Małych, to jeszcze trzeba jej szukać w odległym lesie, idąc wcześniej przez pola. Jest to chyba najbardziej urokliwa śluza na Kanale Mazurskim. Z zewnątrz budowla wydaje się być całkiem

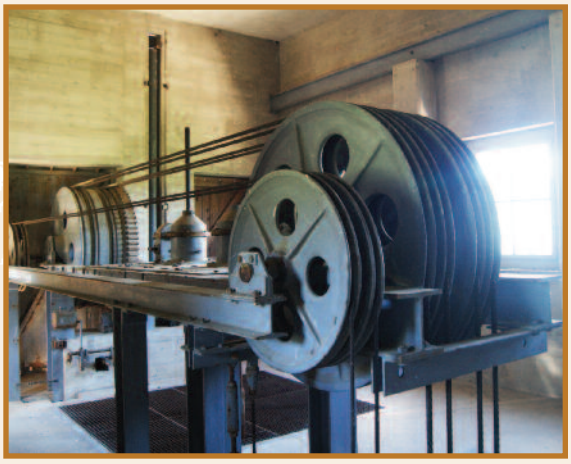




Rys. 5.120. Przełom rzeczno-kanałowy u podejścia do śluzy Bajory Małe

ukończona, a z dna wąwozu wydaje się być niedostępna i wręcz monumentalna. Oblewa ją z obu stron ciek wodny, tak więc faktycznie jest to „zamek" na wyspie. W momencie oddania do użytku kanału, niemalże cały wąwóz byłby zalany wodą, a tak sztuczne ściany tego wąwozu wydają się być naturalne, a górny bieg cieku wodnego sprawia wrażenie górskiego przełomu rzeki.





Rys. 5.121-122. Zastawa na stanowisku dolnym oraz urządzenia śluzy Sandhof (Piaski)

Współrzędne geograficzne śluzy ***Sandhof*** (*Piaski*) to: 54° 15' 07" **N** i 21° 34' 42" **E**. To ósma śluza w kolejności (trzecia od strony jeziora Mamry).

Na jej miejsce łatwo dotrzeć, ponieważ budowla pełni jednocześnie rolę mostu drogowego. Jest to jedyna śluza na kanale ukończona w całości! Posiada podwójne, stalowe wrota kwadratowe na stanowisku górnym oraz pojedynczą, pionową zastawę stalową na stanowisku dolnym. Tego właśnie typu budowla (z betonową, podwójną sterówką) miała dominować na Kanale Mazurskim.

Współcześnie zachowała się część urządzeń sterujących, a śluza – choć nie śluzuje jednostek pływających – służy do utrzymywania określonego poziomu wód na pobliskim, leżącym w górnym biegu kanału, jeziorze Rydzówka. Spacer po koronie komory śluzy budzi uznanie dla jej budowniczych... Po obu stronach śluzy doskonale i daleko, po horyzont widoczny jest tor wodny kanału.







Rys. 5.123-125.
Widok śluzy Sandhof (Piaski)

Współrzędne geograficzne **dolnej** śluzy ***Fürstenau*** (*Leśniewo Dolne*) to: 54° 12' 46" **N** i 21° 35' 17" **E**. To dziewiąta śluza w kolejności (druga od strony jeziora Mamry). Można do niej najłatwiej dojechać, znajduje się bowiem przy uczęszczanej szosie, gdzie można ją oglądać niemal nie wysiadając z samochodu. Byłoby tak zapewne, gdyby śluza została wykona w całości, tymczasem z dna podmokłego wąwozu kanałowego wystają ledwo wylane, betonowe fundamenty. To najmniej zaawansowana wykonawczo budowla, która w obecnym kształcie przypomina śluzę Długopole. Zapewne jednak ze względu na znacznie większą różnicę poziomu wód, przypominałaby ona śluzy: Ozierki, Bajory Małe lub Piaski.



Rys. 5.126. Widok dolnej śluzy Fürstenau (Leśniewo Dolne)

Współrzędne geograficzne **górnej** śluzy ***Fürstenau*** (*Leśniewo Górne*) to: 54° 12' 30" **N** i 21° 35' 37" **E**. To dziesiąta śluza w kolejności (pierwsza od strony jeziora Mamry). Położona jest ledwie kilkaset metrów dalej od siostrzanej śluzy *Leśniewo Dolne* i prowadzi do niej utwardzona, leśna droga.



Rys. 5.127-128. Widok górnej śluzy Fürstenau (Leśniewo Górne)

Śluza *Leśniewo Górne* miała być najpotężniejszą na kanale, pokonującą największą różnicę poziomu wód. Nie została wykonana nawet w połowie, ale i tak jej ogrom budzi podziw i szacunek. Dziwnego, swoistego „upiornego uroku" dodaje jej faszystowska gapa (a faktycznie puste miejsce w betonie po gapie), na szczycie dolnej głowy śluzy. Jest to chyba najbardziej „wyeksploatowana zdjęciowo" śluza na całym kanale, współcześnie umiłowali ją sobie miłośnicy wspinaczek skałkowych i parków linowych. Jej konstrukcja przypomina również śluzy: Piaski i Bajory Małe.







Rys. 5.129-130. Widok górnej śluzy Fürstenau (Leśniewo Górne)

Wody Kanału Mazurskiego wypływają z północno-zachodniej części jeziora Mamry opodal miejscowości Przystań (niem. *Pristanien*).



Rys. 5.131. Początek Kanału Mazurskiego od strony polskiej

MAZURSKI, CZYLI NIE-WARMIŃSKI...

Jak powiedziano na wstępie, kanał powinien zwać się „tajemniczy" i „niemalże zapomniany"... Początkowo (w połowie XIX wieku) zwano go *Kanałem Allenburskim*, a następnie *Kanałem Mazurskim*.

Tablica 51 (c. d.)

	II. Sztuczne drogi wodne	Dług. km	Największa nośn. statków ton	Głęb. tranzytowa w ciągu 270 dni żeglugi przez 215 dni śr. N. W. 80%	135 dni śr. W. 50%	Śluzy Ilość	Śluzy Długość i szerokość m
18.	Kanał Augustowski (w tej liczbie jeziora 24 km, skanalizowana Netta 12,5 km i Czarna Hańcza 43 km, kanał 41 km).	82.0	100	0.8	1.2	18	43.0×5.75
19.	Kanał Gopło – Warta (w budowie) (w tym jeziora 15 km).	32	550	2,5	2,5	4	57×9,6
20.	Jeziorne szlaki Mazurskie	191	250	1.8	1,5	3	45×7.5
21.	Kanał Mazurski (w budowie; część poza granicą Polski, część w Polsce)	22	250	2	2	3	45×7.5
	S u m a	1213,8				122	

Tabela 5.5. Sztuczne drogi wodne w 1948 r., wg T. Tillingera

Zapewne z powodu nieukończenia kanału oraz przecięcia go granicą państwową – choć przecież istniało żeglowne odejście od jeziora Mamry – po II wojnie światowej nie został on oficjalnie nazwany, zgodnie z obowiązującym w tym względzie prawodawstwem. Czasem ta droga wodna była wymieniana w oficjalnych dokumentach i wydawnictwach – czego jednak nie należy mylić z uprawnieniami do oficjalnego nadawania nazw obiektom fizjograficznym.

Przykładowo w 1948 roku została wydana praca zbiorowa *Drogi Wodne, Tom I*, pod redakcją Tadeusza Tillingera[4]. W tablicy pod nazwą „Wykaz polskich dróg wodnych", pod pozycją 21, znajdujemy następującą sztuczną drogę wodną: ***Kanał Mazurski*** (w budowie...). Zastanawiać musi liczba śluz po stronie polskiej, tj. 3 zamiast 5. Czyżby Rosjanie mieli mieć 7 zamiast 5 śluz? – ale wówczas musiałaby być po polskiej stronie mniejsza długość w kilometrach... Być może jednak autor pominął świadomie dwie śluzy, tj. *Leśniewo Dolne* i *Długopole* – jako obiekty, których budowę ledwo rozpoczęto, a pozostałe 3 były już niemal ukończone.

Interesująco określono kanał w zarządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 22 września 1952 r., a mianowicie w załączniku określającym żeglowne drogi wodne (M. P. z 1952 r. Nr 90, poz. 1410).

Skoro mowa o jakimś odgałęzieniu (kanale) idącym do granicy Państwa, należy domyślać się, że chodzi o (nie nazwany) Kanał Mazurski (ewentualnie o rzekę Węgorapę). **Jezioro Warszawskie** to dzisiejsze jezioro **Roś** (z którego wypływa rzeka Pisa). Z kolei w 1961 roku Minister Żeglugi powołał do życia *inspektoraty żeglugi śródlądowej* (M. P. z 1961 r. Nr 7, poz. 37), dzięki czemu wiemy, że we wcześniejszym zarządzeniu chodziło raczej o idący do granicy Kanał Mazurski.

14. Systemat Jezior Mazurskich, obejmujący połączone jeziora, rzeki i kanały od jeziora Warszawskiego do granicy Państwa z odgałęzieniami.

Rys. 5.132. Fragment wykazu żeglownych dróg wodnych, z 1952 r.

8) Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w Giżycku:
a) Kanał Augustowski od granicy Państwa,
b) Kanał Mazurski od jeziora Mamry do granicy Państwa,
c) systemat jezior mazurskich,
d) Pisa od Jeziora Warszawskiego (Roś) do ujścia do Narwi,

Rys. 5.133. Fragment zasięgu terytorialnego IŻŚ w Giżycku, z 1961 r.

Nazwa obiektu wodnego Name of water object	Końcówka nazwy w dopełniaczu Ending of hydronym in the genitive case	Rodzaj obiektu wodnego Kind of water object	Recypient Recipient	Współrzędne geograficzne szerokość długość Geographic coordinates latitude	longitude	Uwagi Remarks
Mazurski, Kanał	-ego, -u	kanał	Oświnka	54°19'16"	21°28'36"	jako ujście przyjęto punkt przecięcia kanału granicą Polski

Rys. 5.134. Fragment *Hydronimów* z 2006 r.

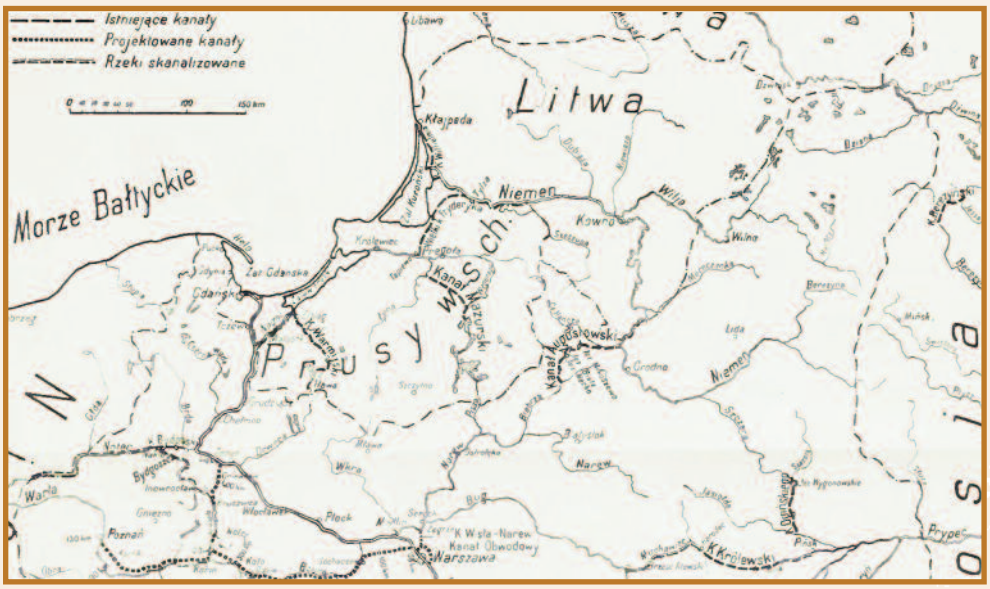
Według Gustawa Leydinga, autora *Słownika nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*[5], nazwą polską jest *Kanał Mazurski*, a nazwą niemiecką *Masurischer Kanal*, jest to kanał w budowie, który ma połączyć jez. Mamry z rzeką Łyną.

Nazwa Kanał Mazurski pojawia się jednokrotnie w „Hydronimach" (*Nazewnictwo Geograficzne Polski*, Tom I, Część I, Wykaz nazw wód płynących, str. 160), a wcześniej między innymi na mapach Wojskowego Instytutu Geograficznego z lat 30. XX wieku – z adnotacją: „w budowie".

Określenie *Kanał Mazurski* należy uznać za źródło nieporozumień i błędnego nazewnictwa *Kanału Oberlandzkiego*, a więc *Kanału Elbląskiego* (*Ostródzko-Elbląskiego*). Otóż co najmniej od lat 30. XX wieku, poprzez całą resztę XX wieku i praktycznie do dziś, a więc do połowy 2. dekady XXI wieku, wielu ministrów, dyrektorów urzędów centralnych i instytucji używało i używa nazwy *Kanał Warmiński*, bądź określenia „Kanał Elbląski, należący do Systematu Jezior Warmińskich".

Za jednego z prekursorów takiej nomenklatury należy uznać profesora Politechniki Lwowskiej Maksymiliana Matakiewicza, który w podręczniku akademickim[6] dla inżynierów i studentów budownictwa wodnego z 1931 roku, zamieścił tablicę z mapą dróg wodnych w Polsce. Na tejże mapie, obok Wielkiego Kanału Fryderyka, Kanału Wilhelma, Kanału Augustowskiego i **Kanału Mazurskiego**, odnaleźć można (idący od Iławy do Elbląga) **Kanał Warmijski**. Ciekawostką jest również fakt, że wedle profesora Matakiewicza, Kanał Mazurski jest kanałem już istniejącym – co jednak ze względu na stopień zaawansowania prac jest akurat wytłumaczalne, bowiem trudno już było uznać tę drogę wodną na początku lat 30. XX wieku za kanał dopiero projektowany...

[4] *Drogi Wodne*. Op. cit., s. 508.
[5] G. Leyding: *Słownik nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego*... Op. cit., s. 372.
[6] M. Matakiewicz: *Żegluga śródziemna i budowa dróg wodnych*. Komitet Wydawniczy Podręczników Akademickich, Warszawa 1931, s. 543.



Rys. 5.135. Drogi wodne w Polsce (Tablica IV), wg prof. M. Matakiewicza

Zapewne przyczyną takiego „nazewniczego" zabiegu była chęć odróżnienia tej właśnie drogi wodnej, to jest *Kanału Oberlandzkiego* od *Kanału Mazurskiego* i kanałów (Systematu) Wielkich Jezior Mazurskich. Rzecz jest to o tyle zadziwiająca, że dosłownie żaden fragment i żadna odnoga *Kanału Oberlandzkiego* (ani żadne jego jezioro) nie leży na Warmii! Znaczna część tej drogi wodnej leży natomiast na Mazurach! Niestety, wiele wskazuje, że historia z takim, niczym nie uzasadnionym nazewnictwem, dziać się będzie nadal...

Uwagi i spostrzeżenia końcowe

Pomysłów, planów i projektów budowy Kanału Mazurskiego było na przestrzeni dziejów wiele, jednak do realizacji samej inwestycji przystępowano wyłącznie w XX wieku, za to aż trzykrotnie. Za każdym razem prace przerywały ważniejsze, „wojenne priorytety" państwa pruskiego (niemieckiego) lub uboczne efekty i konsekwencje działań militarnych. Z tego punktu widzenia, Kanał Mazurski może być uważany za „ofiarę wojenną" obu wojen światowych!

Decyzje i próby budowy kanału podejmowano z powodów gospodarczych. Jak pisał Mieczysław Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku po Mazurach Pruskich i Warmii*[7], w 1922 roku: „Ważnym a dotychczas jeszcze nie rozwiązanym problemem pozostało połączenie jezior mazurskich z Bałtykiem za pośrednictwem tzw. Kanału Mazurskiego. Roboty zaczęto przed wojną (I światową – przyp. C. W.) (...) Praktyczni Niemcy obliczyli, że budowa Kanału Mazurskiego umożliwi eksploatację nieużytków w okolicy jezior, dając możliwość wywiezienia torfu (jego ilość obliczają na 276.000.000 m^3), bloków kamiennych (1.830.000 m^3), mniejszych kamieni (437.000 m^3), szutru (16.310.000 m^3) i wapienia torfowego (84.730.000 m^3), zamieniając to, co dziś jest ciężarem i nieużytkiem, na źródło ogromnych dochodów kraju".

Ponieważ budowę Kanału Mazurskiego wstrzymano w 1942 roku, sądzić należy, że było to ostatnie tego typu przedsięwzięcie, ostatnia realizacja na tych ziemiach sztucznego kanału wodnego w ogóle, którą wstrzymano nagle i niespodziewanie – kończąc tym samym, wówczas siedmiowiekową – historię wschodniopruskiego budownictwa wodnego. Spadkobiercami tego dziedzictwa są dziś trzy kraje i nacje: Polacy, Rosjanie i Litwini.

[7] M. Orłowicz: *Ilustrowany przewodnik*... Op. cit., s. 69.

ZAKOŃCZENIE

Wielowiekowa historia wschodniopruskiej państwowości wiąże się nierozerwalnie, od samego początku do samego jej końca, z historią inżynierii wodnej i żeglugi śródlądowej

Gdyby doszło do realizacji planów połączenia Kanału Oberlandzkiego z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi, a także ostatecznie został ukończony i oddany do użytku Kanał Mazurski – możliwa byłaby żegluga i moglibyśmy mówić o Małej Pętli Wschodniopruskiej. Przebieg jej trasy wyglądałby następująco: Zalew Wiślany – Elbląg – Kanał Oberlandzki – Wielkie Jeziora Mazurskie – Kanał Mazurski – Łyna – Pregoła – Królewiec – Zalew Wiślany.

Śródlądowa żegluga byłaby możliwa również po Wielkiej Pętli Wschodniopruskiej, pozwalającej opłynąć Prusy Wschodnie lub dopłynąć do wielu wschodniopruskich portów śródlądowych. Przebieg szlaku wodnego mógłby wyglądać wówczas następująco: Zalew Wiślany – Elbląg – Kanał Jagielloński – Nogat – Wisła – Narew – Pisa – Wielkie Jeziora Mazurskie – Kanał Mazurski – Łyna – Pregoła – Deima – Wielki Przekop Fryderyka – Kanał Seckenburski – Gilge – Niemen – Minia – Kanał Króla Wilhelma – Kłajpeda – Zalew Kuroński – Deima – Pregoła – Królewiec – Zalew Wiślany.



5.135. Drogi wodne w Polsce (Tablica IV), wg prof. M. Matakiewicza

Rys. 3. Mała (kolor czerwony) oraz Wielka (kolor żółty) Pętla Wschodniopruska

Współcześnie taka droga żeglowna stanowiłaby swoiste dziedzictwo, będące ukoronowaniem setek lat wschodniopruskiej tradycji żeglugowej i budownictwa wodnego. Niestety, chociażby z punktu widzenia obecnych trendów w turystyce wodnej i żeglarstwie (tworzenie i korzystanie z międzynarodowych dróg wodnych), do realizacji tej koncepcji – zapoczątkowanej rejsem wielkiego mistrza krzyżackiego Winricha von Kniprode – ostatecznie nigdy nie doszło.

Czy aby jednak na pewno? Istnieją bowiem przykładowo (obecnie ponad stuletnie!) archiwalne pocztówki, mogące swoim widokiem sugerować i „udowadniać" możliwości dopływania statkiem pasażerskim dosłownie na każdy akwen i do każdego miejsca leżącego na wschodniopruskim śródlądziu.



Rys. 4. Parowiec „Loewentin" (po prawej) w macierzystym porcie w Giżycku, około 1910 r.

Takim „naocznym" dowodem nieograniczonych wręcz możliwości żeglugowych jest historia medialnej kariery pasażerskiego statku „Loewentin" (pol. Niegocin). Ten zbudowany w 1892 roku w królewieckiej stoczni Gustawa Fechtera parowiec, mający swój macierzysty port na Kanale „Łuczańskim" w Giżycku, pływał z pasażerami po Wielkich Jeziorach Mazurskich. Nic zatem dziwnego, że odnajdziemy go na starej pocztówce, w momencie wypływania z portu w Angerburgu (pol. Węgorzewo) przy jeziorze Mauersee (pol. Mamry).

Jednak ten sam statek (z tymi samymi pasażerami, w tych samych pozach!) odnajdziemy na pocztówce z Osterode (pol. Ostróda), pływający po wodach Drewenzsee (pol. Jezioro Drwęckie) i Kanału Oberlandzkiego... Mało tego; tych samych pasażerów i na tym samym parowcu zobaczymy również na widokówce z Ragnit (pol. Ragneta), w trakcie rejsu po wodach rzeki Memel (pol. Niemen). Ciekawe, że to z kolei ujęcie zostało zrobione na tle fragmentu nadniemeńskiego portu o nazwie nieodłącznie kojarzącej się wyłącznie z Gdańskiem – Westerplatte.

Czy zatem doszło do połączenia kanałów królewieckich z oberlandzkimi, a tym samym z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi? Oczywiście nie. Statku „Loewentin" ponoć nie zwodowano w stoczni w Królewcu, lecz przywieziono nad mazurskie jeziora koleją, w kilku częściach.



Rys. 5. „Loewentin" wypływający z portu w Węgorzewie

Te archiwalne widokówki zawdzięczamy nierzadkim już wówczas zabiegom fotomontażu! Rzeczony statek pasażerski „Loewentin" nigdy nie dopłynął do Ostródy (ani Ragnety), choć w wielu wydawnictwach i opracowaniach na temat żeglugi ostródzkiej znaleźć można (powołujące się na widokówkę) takie twierdzenia...

Istnienie Małej i Wielkiej Pętli Wschodniopruskiej zawdzięczamy więc nie pruskim inżynierom i budowniczym, ale... pruskim fotografom z początków XX wieku.



Rys. 6. „Loewentin" pływający w ostródzkiej zatoce Jeziora Drwęckiego



Rys. 7. „Loewentin" pływający po Niemnie, na wysokości Westerplatte w Ragnecie

Jako ciekawostkę można traktować futurystyczny projekt z początków XX wieku budowy tzw. **Ostkanal** (pol. Kanał Wschodni), który miał łączyć obszar właściwych Niemiec (żegluga Łabą, Hawelą, Odrą, Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą i Wisłą) z terenami wschodniopruskimi (m.in. z Pre-

gołą i Niemnem, czyli z Zalewem Wiślanym i Kurońskim). Był to zatem pierwowzór dzisiejszej Międzynarodowej Drogi Wodnej E70.

Projekt ten zakładał budowę całkowicie nowego odcinka kanałowego, idącego od Wisły pod Toruniem do jeziora Jeziorak (a więc wzdłuż prawego brzegu Drwęcy), następnie wykorzystanie m.in. części Kanału Oberlandzkiego (odcinek Iława –Ostróda – jezioro Szeląg Wielki) oraz stworzenie kolejnego nowego odcinka kanałowego (na północ od Olsztyna), łączącego się z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi oraz właśnie co budowanym Kanałem Mazurskim.



Rys. 8. Przebieg Ost-Kanal na mapie Niemieckich Dróg Żeglownych, wg Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr 2, Berlin 1921, s. 12.

Całkowita długość kanału wynosiłaby 283 km. Miał on służyć statkom towarowym typu Gross-Breslauer-Mass-Kähn o wyporności 600 ton[1] (czyli ponad 2-krotnie większym niż na Kanale Mazurskim – przyp. C. W.), o długości 57 metrów, szerokości ponad 8 metrów i zanużeniu 1,75 metra. Takie zaś parametry jednostek pływających wymagałyby diametralnej przebudowy Kanału Oberlandzkiego. Wstępnie rozważano wręcz likwidację pochylni kanałowych (!) i budowę potężnych śluz betonowych (zapewne wzorem śluz Kanału Mazurskiego), bądź pionowych podnośni lub ewentualnie nowych, większych pochylni...

Ten projekt nigdy nie wyszedł poza fazę teoretycznych rozważań i koncepcji[2], nie tylko z powodu konieczności poniesienia olbrzymich nakładów finansowych, ale w tym przypadku z przyczyn geopolitycznych: I wojna światowa, a w konsekwencji nowe kształty granic państwowych.

Szanowny Czytelniku

Jeśli wziąłeś do ręki, przeczytałeś bądź chociażby przekartkowałeś tę książkę – oznacza to, że drzemią w Tobie zamiłowania do podróżowania i krajoznawstwa.

Zachęcam gorąco do odwiedzenia miejsc (bardziej lub mniej udatnie) ukazanych i opisanych, a do których udało mi się swego czasu dotrzeć lub dopłynąć. Wszak przeczytać – to jedno, a samemu dotknąć, poznać i obejrzeć – to drugie. Nic nie stoi zresztą na przeszkodzie, aby wybrać się w podróż – najlepiej rejs! – zabierając ze sobą „Osiem wieków".

Większość wschodniopruskich szlaków i dróg wodnych jest nadal żeglowna, można na nich z powodzeniem uprawiać różnorodną turystykę wodną. Oprócz tego, że turyści mogą ciągle – niejako śladem „Loewentina" – pływać statkami pasażerskimi po Jeziorze Drwęckim i Kanale Elbląskim, Niemnie, Pregole, Nogacie czy Wielkich Jeziorach Mazurskich, możliwe jest nawet sfotografowanie się na samym „Loewentinie" (!), którego (po wielu latach niszczenia i dogorywania na jeziorowym brzegu) zastąpiła replika, z kilkoma oryginalnymi elementami konstrukcyjnymi, kontynuująca od 2013 roku chlubne tradycje śródlądowej żeglugi pasażerskiej.



Rys. 9. Współczesny statek pasażerski „Loewentin" w porcie w Wilkasach, nad jeziorem Niegocin

Takie właśnie fakty i wydarzenia, obok rewitalizacji Kanału Elbląskiego oraz realizacji koncepcji Pętli Żuławskiej i MDW E70, projektu łączenia nowymi kanałami jeziora Niegocin i Śniardwy, od strony wschodniej, poprzez jeziora Tyrkło, Buwełno i Wojnowo, czy nawet (mniej lub bardziej realne) pomysły łączenia Wiel-

[1] P. Haas: *150 Jahre Elbing-Oberländischer Kanal II (Kanał Ostródzko–Elbląski)*. „Zeitschrift Binnenschiffahrt", Nr 10, Hamburg 2010.

[2] Jak cytuje A. Gąsiorowski (Podróże historyczne i krajoznawcze na pograniczu pruskim 1466-1939. Wydawnictwo UW-M, Olsztyn 2005, s. 138): „W tym celu 17 czerwca 1909 roku w Olsztynie odbyła się konferencja z udziałem 250 przedstawicieli powiatów, miast, organizacji handlowych i przemysłowych. Powołano nawet Stowarzyszenie Popierania Handlu Wschodniego (VFO; Verein zur Förderung des Ostkanals). W składzie zarządu VFO znaleźli się burmistrz Olsztyna Georg Zülich oraz przewodniczący Rady Miejskiej Karl Roensch. W obradach tych uczestniczyli także przedstawiciele towarzystw gospodarczych z Torunia i Gdańska. Projekt wzbudził duże zainteresowanie w Olsztynie, gdzie zaczęto podejmować pierwsze prace i angażować wykonawców tego przedsięwzięcia.". Samym projektowaniem kanału zajmował się radca budowlany i profesor Królewskiej Wyższej Szkoły Technicznej w Gdańsku, Paul Ehlers.

kich Jezior Mazurskich z Kanałem Augustowskim, budowy śluzy Guzianka II (wg założeń *Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020*) lub dokończenia budowy Kanału Mazurskiego – wprowadzają nas w kolejne, już z kolei dziewiąte stulecie wschodniopruskiej żeglugi i budownictwa wodnego.

Zatem do zobaczenia na historycznych terenach wschodniopruskich: szlakach Powiśla, Mazur, Warmii, obwodu kaliningradzkiego oraz Litwy Nadniemeńskiej.

Cezary Wawrzyński

Posłowie:

Sześć dni i siedem nocy szedł wiatr niosący potop,
jak zawieja z południa powalająca kraj.
Gdy nadszedł dzień siódmy, Wiatr Południowy,
niosący potop, osłabł w szale.
…..
Na górze Nisir zatrzymał się statek.
Góra Nisir zatrzymała statek i nie pozwalała mu płynąć.
Tak samo było pierwszego dnia i drugiego dnia,
tak samo było trzeciego dnia i czwartego dnia,
tak samo było piątego dnia i szóstego dnia.
A gdy nadszedł dzień siódmy,
wypuściłem gołębia, uwolniłem go.
Pofrunął gołąb, ale powrócił –
nie znalazł miejsca na odpoczynek i powrócił.
Wypuściłem jaskółkę, uwolniłem ją.
Pofrunęła jaskółka, ale wróciła –
nie znalazła miejsca na odpoczynek i powróciła.
Wypuściłem kruka, uwolniłem go.
Pofrunął kruk i spostrzegł odpływ wody,
Grzebał dziobem, podniósł ogon i nie powrócił.
Wyniosłem ofiarę i złożyłem ją na cztery strony świata,
złożyłem ofiarę kadzidlaną na szczycie góry...

Sumeryjski „Epos o Gilgameszu"

WSCHODNIOPRUSKIE KALENDARIUM HISTORII KANAŁÓW I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Rok	Zdarzenie
890	Relacja podróżnika Wulfstana, wymieniająca gród portowy Truso, nad jeziorem Druzno.
997	Wyprawa misyjna łodzią św. Wojciecha w okolice jeziora Druzno.
1231	Przeprawienie się Krzyżaków przez Wisłę z lewego brzegu (gródek Vogelsang w obecnym Toruniu) na prawy, rozpoczynające tworzenie państwowości.
1237	Mistrz krajowy Hermann von Balk wpływa dwoma statkami na wody jeziora Druzno, rozpoczynając budowę grodu o nazwie Elbląg.
1280	Rozpoczęcie budowy kanału Malborska Młynówka (doprowadzającego wodę do zamku), a w następstwie pierwszego akweduktu kanałowego.
1288	Hipotetyczne połączenie przez Krzyżaków Wisły i Nogatu.
1309	Przeniesienie stolicy Państwa Zakonnego z Wenecji do Malborka, nad żeglowny Nogat.
1334	Otwarcie Kanału Dobrzyckiego (na północ od jeziora Jeziorak), pierwszej sztucznej drogi wodnej (w tym z jedną drewnianą śluzą).
1376	„Wodno-lądowa" wyprawa wojenna wójta samlandzkiego Jana de Lorche, po Bugu i górnym Niemnie.
1379	Rejs wielkiego mistrza Winrycha von Kniprode szlakiem Wielkich Jezior Mazurskich, Pisą, Narwią i Wisłą oraz (być może) Nogatem.
1393	„Wodno-lądowa" wyprawa wojenna komtura Wernera von Tettingen, z Rynu nad Jeziorem Ryńskim do Grodna nad Niemnem.
1405	Prace regulacyjne na rzece Dejmie, w celu łączenia żeglugowego Pregoły z Zalewem Kurońskim (wielki mistrz Konrad von Jungingen).
1457	Przeniesienie siedziby wielkiego mistrza i stolicy państwa z Malborka do Królewca, który staje się głównym portem Prus Wschodnich.
1463	Przegrana przez flotę krzyżacką bitwa „morska" z połączoną flotą gdańsko-elbląską na Zalewie Wiślanym, na wysokości Suchacza.
1494	Przekopanie Kanału Jagiellońskiego, łączącego Nogat z Elblągiem.
1497	Przerwanie przez sztorm Mierzei Wiślanej na wysokości Pilawy (Baltijsk)
1510	Utrwalenie przez kolejny sztorm Cieśniny Pilawskiej, zapewniającej Królewcowi i ujściu Pregoły dostęp do otwartego morza.
1543	Początki olęderskiej i mennonickiej akcji osadniczej na Żuławach.
1572	Budowa wieży wodnej i wodociągu (nowatorskie urządzenia na skalę europejską) we Fromborku.
1616	Pierwsze regulacje kanałowe na rzece Gilge, w delcie Niemna.
1683	Oddanie do użytku tzw. Małego Przekopu Fryderyka, łączącego rzekę Gilgę (odnoga Niemna) z rzeką Nemonin.
1697	Zbudowanie tzw. Wielkiego Przekopu Fryderyka, łączącego rzekę Dejmę (Zalew Kuroński) z rzeką Nemonin i ramionami Niemna.
1733	Uruchomienie Kanału Brożajckiego, zwiększającego zdolności transportowe Węgorapy, łączącej Wielkie Jeziora Mazurskie z Pregołą.
1765	Budowa kanałów i drewnianych śluz, łączących ze sobą Wielkie Jeziora Mazurskie (Mamry, Niegocin, Śniardwy i Nidzkie).
1807	Wspólny „rejs pokojowy" po Niemnie w Tylży cesarza Napoleona I oraz cara Aleksandra I.
1828	Wybudowanie w Elblągu pierwszego (o konstrukcji drewnianej, ze szkockimi maszynami) parowca, o nazwie „Copernicus".
1834	Oddanie do użytku Kanału Seckenburskiego, zastępującego Mały Przekop Fryderyka.
1840	Powstanie w wyniku powodzi przełomu tzw. Wisły Śmiałej, na wysokości Górek Zachodnich.

1841 Uruchomienie regularnej żeglugi pasażerskiej pomiędzy Elblągiem i Królewcem parowcem „Schwalbe" (wybudowanym w Anglii).

1844 Wprowadzenie prawa, regulującego połowy na Zalewach oraz obowiązek identyfikacyjny łodzi (w efekcie powstanie tzw. wimpla kurońskiego).

1846 Wykonanie akweduktu kanałowego w poprzek jeziora, jako fragmentu Kanału Oberlandzkiego (odcinka zwanego Kanałem Iławskim).

1849 Zwodowanie w elbląskiej stoczni Michaela Mitzlaffa parowca „James Watt", pierwszej maszyny tego typu wykonanej całkowicie w Prusach.

1849 Uruchomienie Kanału Jeglińskiego, łączącego Pisz z jeziorem Śniardwy.

1850 Otwarcie Kanału Wiślano-Zalewowego, łączącego Gdańsk z Elblągiem.

1854 Wpłynięcie z Pisy na wody jeziora Śniardwy pierwszego parowca, o nazwie „Masovia"; początek regularnych rejsów towarowo-pasażerskich.

1854 Rejs króla Fryderyka Wilhelma IV parowcem „Masovia" po Wielkich Jeziorach Mazurskich (południowa część szlaku).

1856 Zakończenie remontów i rozbudowy kanałów systemu Wielkich Jezior Mazurskich, dopłynięcie parowca „Masovia" do Węgorzewa.

1856 Dopłynięcie pierwszego parowca do Ostródy (wedle monografii Osterode in Ostpreussen Johannesa Müllera, zapewne barka z Miłomłyna).

1860 Budowa w elbląskiej stoczni Mitzlaffa pierwszego parowca iławskiego, o nazwie „Kardinal".

1860 Uruchomienie 4 pochylni kanałowych i samego Kanału Oberlandzkiego.

1873 Otwarcie Kanału Króla Wilhelma, łączącego Kłajpedę z rzeką Minge i Niemnem.

1876 Ukończenie rozbudowy Kanału Oberlandzkiego (odcinka zwanego Kanałem Ostródzkim).

1879 Budowa współczesnej śluzy Guzianka, na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich.

1881 Uruchomienie ostatniej pochylni na Kanale Oberlandzkim.

1890 Zawiązanie Towarzystwa Żeglugowego w Giżycku, początek profesjonalnych przedsiębiorstw żeglugi pasażerskiej.

1895 Wykopanie i udrożnienie tzw. Przekopu Wisły (jej główne dziś ujście), otwarcie śluz Przegalina i Gdańska Głowa na wiślanych odnogach.

1901 Ukończenie budowy Królewieckiego Kanału Morskiego, łączącego Królewiec i ujście Pregoły z Morzem Bałtyckim (Cieśniną Pilawską).

1911 Rozpoczęcie budowy Kanału Mazurskiego, mającego łączyć Wielkie Jeziora Mazurskie z Łyną i Pregołą.

1912 Początek regularnej (ostródzkiej) żeglugi pasażerskiej na Kanale Oberlandzkim.

1917 „Odcięcie" od Wisły i „skanalizowanie" Nogatu, otwarcie wodnej kaskady z 4 śluzami.

1922 Formalne przerwanie budowy Kanału Mazurskiego.

1926 Skanalizowanie górnej Pregoły, budowa Kanału Insterburskiego.

1934 Wznowienie (nigdy niedokończonej) budowy Kanału Mazurskiego.

1942 Zaprzestanie budowy Kanału Mazurskiego, ostatniego tego typu wielkiego przedsięwzięcia hydro-technicznego na terenie Prus Wschodnich.

1947 Dokonanie formalnej likwidacji państwa o nazwie Prusy (dekretem Nr 46 Sojuszniczej Rady Kontroli Niemiec, z siedzibą w Berlinie).

1952 Zawał serca Adolfa Tetzlaffa, na pokładzie statku żeglugowego „Zbigniew" (niegdyś „Steenke", na którym uczył się za młodu sztuki szyperskiej), w czasie rejsu na śluzie Miłomłyn, a w następstwie śmierć twórcy regularnej żeglugi pasażerskiej na Kanale Oberlandzkim (Ostródzko-Elbląskim): symboliczna klamra, spinająca wielowiekową historię wschodniopruskiej żeglugi śródlądowej.

W 1996 roku rozpoczyna się realizacja projektu tworzenia międzynarodowych dróg wodnych, w tym MDW E40 (prowadzącej z Bałtyku – Wisłą i Bugiem – na Morze Czarne) oraz MDW E70 (prowadzącej z Antwerpii i Rotterdamu do Kalinigradu i Kłajpedy), w wyniku czego wschodniopruskie śródlądowe drogi wodne zyskują (docelowo) łączność ze śródlądowymi portami Europy oraz ponownie – ze sobą...

LITERATURA

Agricola G.: *De Re Metallica libri XII*. Officina Frobeniana, Bazylea 1556.

Albinus R.: *Königsberg Lexikon*. Würzburg 2002.

Amts-Blatt der Königl. Regierung zu Gumbinnen. Nr 8, Gumbinnen 1851.

Amts-Blatt der Königl. Preussischen Regierung zu Königsberg. Nr 28, Königsberg 1844.

Amts-Blatt der Königl. Preussischen Regierung zu Königsberg. Nr 22, Königsberg 1856.

Amts-Blatt der Königl. Preussischen Regierung zu Königsberg. Nr 6, Königsberg 1857.

Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Danzig. Nr 14, Danzig 1862.

Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Danzig. Nr 28, Danzig 1869.

Baczko (von) L.: *Handbuch der geschichte, erdbeschreibung und statistik Preussens*. T. II, Königsberg und Leipzig 1802.

Banderia Prutenorum Jana Długosza. Rękopis, 1448.

Berghaus H.: *Annalen der Erd-,Völker- und Staatenkunde*. Berlin 1835.

Bertram H., La Baume W., Klöppel O.: *Das Weichsel-Nogat-Delta*.

Beiträge zur Geschichte seiner landwirtschaftlichen. Danziger Verlags-Gesellschaft, Danzig 1924.

Bieszk J.: *Zamki państwa krzyżackiego w Polsce*. Bellona, Warszawa 2010.

Bindemann H.: *Die Abzweigung der Nogat von der Weichsel*. „Abhandlungen zur Landeskunde der Provinz Westpreussen", Danzig 1903.

Bujack J.G.: *Die Gruppe der Oberlandischen Seen, mit Bezugnahme auf eine Kanal-Verbindung derselben mit dem Drausensee*. „Waterlandisches Archiv für Wissenschaft, Kunst, Industrie und Agrikultur oder Preuß. Provinzial-Blätter", Königsberg 1838.

Chotkowski Wł.: *Królewiecka Tragedya* [w:] „Roczniki Towarzystwa Naukowego". Rocznik ósmy, Toruń 1901.

Chronik der Stadt Liebemühl 1800-1922. Kreisgemeinschaft Osterode Ostpreussen e. V., Osterode am Harz 1979.

Creutzwieser C.: *Beitrage zu einer historisch-statistisch-medizinischen Topographie von Pr. Holland*. „Preussische Provinzial-Blätter", Königsberg 1838.

Dekret z dnia 28 lipca 1948 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. o ustalaniu nazw miejscowości i o numeracji nieruchomości. Dz. U. z 1948 r. Nr 36, poz. 251.

Daniłowicz I.: *Skarbiec diplomatów papieskich, cesarskich, królewskich, książęcych; uchwał narodowych, postanowień różnych władz i urzędów posługujących do krytycznego wyjaśnienia dziejów Litwy, Rusi Litewskiej i ościennych im krajów*. Wilno 1860.

Das Oberland: Wanderblätter für den Kreis Osterode Ostpr. Osteroder Zeitung, Osterode 1925.

Der preussische Staat in allen seinen Beziehungen. Berlin 1835.

Deutsche Illustrirte Zeitung. Nr 21, Berlin 1892.

Drogi Wodne. Praca zbiorowa pod red. T. Tillingera, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1948.

Elbinger Anzeigen. Nr 90, 1844.

Elbinger Anzeigen. Nr 13, 1845.

Elbinger Anzeigen. Nr 37, 1845.

Elbinger Anzeigen. Nr 13, 1846.

Elbinger Anzeigen. Nr 30, 1851.

Elbinger Neueste Nachrichten. Nr 289, 1. December 1912.

Ephemeriden für das baufach. Beilage zür Allgemeinen Bauzeitung. Wiedeń 1848.

Epos o Gilgameszu, w tłum. K. Łyczkowskiej. Wydawnictwo „Agade", Warszawa 2010.

Erbkam G.: *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1861.

Gąsiorowski A.: *Podróże historyczne i krajoznawcze na pograniczu pruskim 1466-1939*. Wydawnictwo UW-M, Olsztyn 2005.

Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten. Nr 6 (1137), Berlin 1828.

Gloger Z.: *Dolinami rzek. Opis podróży wzdłuż Niemna, Wisły i Bugu*. Warszawa 1903. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002.

Haas P.: *150 Jahre Elbing-Oberländischer Kanal II (Kanal Ostródzko–Elblaski)*. „Zeitschrift Binnenschiffahrt", Nr 10, Hamburg 2010.

Haftka M.: *Zamki krzyżackie w Polsce*. Consort, Malbork-Płock 1999.

Hagen G.: *Handbuch der Wasserbaukunst, Zweiter Theil: Die Ströme und Kanäle*. Königsberg 1852.

Hartknoch Ch.: *Alt- und Neues Preussen Oder Preussischer Historien, Zwey Theile*. Königsberg, 1684.

Hausburg O.: *Amtlicher Bericht über die 24. Versammlung deutscher Land- und Forstwirthe zu Königsberg vom 23. bis 29. August 1863*. Königsberg 1864.

Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege, Berlin 1861.

Kanał Ostródzko-Elbląski. Praca zbiorowa pod red. S. Januszewskiego, Studio Artystyczno-Reklamowe „TAK", Wrocław 2001.

Kauffmann K.J.: *Geschichte der Stadt Deutsch Eylau. Danzig 1905 (Dzieje miasta Iławy, pierwsze polskie wydanie (niekrytyczne)*. W. Skrobot, Iława 2010).

Keller F.E.: *Der Preussische Staat. Ein Handbuch der Vaterlandskunde*. Minden 1864.

Kętrzyński W.: *O Bażyńskich* [w:] „Roczniki Towarzystwa Przyjaciół Nauk Poznańskiego", T. X, Poznań 1878.

Kirst H.H.: *Moje Prusy Wschodnie*. Interart, Warszawa 1995.

Kondracki J.: *Polska północno-wschodnia*. PWN, Warszawa 1972.

Kowalski R., Wawrzyński C.: *100 lat żeglugi pasażerskiej Ostróda-Iława-ELbląg 1912-2012*. Edytor „Wers", Olsztyn 2012.

Kowalski R., Wawrzyński C.: *150 lat Kanału Ostróda-Elbląg*. Edytor „Wers", Olsztyn 2010.

Kozłowski W.: *Słownik leśny, bartny, bursztyniarski i orylski*. Zeszyt pierwszy, Warszawa 1846.

Kronika Miasta Miłomłyna 1800-1922. Moja Biblioteka Mazurska, Dąbrówno 2005.

Kronika Wiganda z Marburga Rycerza i Kapłana Zakonu Krzyżackiego. Poznań 1842.

Kucharski A.: *Najdawniejsze pomniki prawodawstwa słowiańskiego*. Warszawa 1838.

Kujawski W.: *Mamry Szlak Wodny/Ein Wasserweg*. QMK, Olsztyn 2008.

Leyding G.: *Słownik nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego. Cz. II Nazwy fizjograficzne (zlokalizowane)*. PTPN, Poznań 1959.

Łysiak W.: *Cesarski poker*. Krajowa Agencja Wydawnicza, Warszawa 1991.

Mager F.: *Ostpreussen, die natürlichen Grundlagen seiner Wirtschaft, eine Quelle deutscher Kraft*. Hamburg 1922.

Mahlmann H.: *Statistisches Wörterbuch von Deutschland, mit Ausschlufs des österreichischen Antheils, den preufsischen Provinzen Preussen und Posen, und den Königreichen der Niederlande und Belgien, mit besonderer Rücksicht auf Gewerbe, Handel und Schifffahrt*. Berlin 1853.

Matakiewicz M.: *Żegluga śródziemna i budowa dróg wodnych*. Komitet Wydawniczy Podręczników Akademickich, Warszawa 1931.

Mikulski Z.: *Kształtowanie się działu wodnego na Wielkich Jeziorach Mazurskich* [w:] „Przegląd Geograficzny" T. XXXVIII, z. 3, Warszawa 1966.

Mohr E.: *Der Köenig Wilhelm-Kanal bei Memel*. „Deutsche Bauzeitung", Nr 9, Berlin 1872.

Müller J.: *Osterode in Ostpreussen. Darstellungen zur Geschichte der Stadt und des Amtes*. Osterode 1905 (Dzieje Ostródy. Muzeum w Ostródzie, Ostróda 2010).

Nazewnictwo Geograficzne Polski Tom I. Hydronimy Część I. Wody płynące, źródła, wodospady. Główny Urząd Geodezji i Kartografii, Warszawa 2006.

Nehring Wł.: *O życiu i pismach Jana Dymitra Solikowskiego* [w:] „O historykach polskich szesnastego wieku". Część trzecia, Poznań 1860.

Niesiecki (x.) K.: *Korona Polska przy złotey wolności starożytnemi rycerstwa polskiego y Wielkiego Xięstwa Litewskiego kleynotami ... ozdobiona ...* Societatus JESU, Lwów 1738.

Ohlert B.: *Der oberländischer Kanal* [w:] Altpreussische Monatsschrift zur Spiegelung des provinziellen Lebens in Literatur, Kunst, Wissenschaft und Industrie. Königsberg 1864.

Orłowicz M.: *Ilustrowany przewodnik po Mazurach Pruskich i Warmii*. Książnica Polska Towarzystwa Nauczycieli Szkół Wyższych, Warszawa-Lwów 1923 (Remix, Olsztyn 2006).

Orłowski B.: *Legenda i prawda o pseudokopernikowski wodociągach*. „Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej". Seria D. Historia Techniki i Nauk Technicznych, z. 2, Warszawa 1960.

Ościłowski J.: *Wel i Wkra czyli o pracach hydrotechnicznych na pograniczu mazowiecko-krzyżackim w XIV wieku*. „Nasze Korzenie" 1, Muzeum Mazowieckie w Płocku, Płock 2011.

Pawłowski S.: *Niektóre kanały spławne na ziemiach polskich*. Lwów 1911

Peter von Dusburg: *Chronicon Terrae Prussiae* [w:] „Scriptores Rerum Prussicarum. Die Geschichtsquellen der Preussischen Vorzeit bis zum Untergange der Ordensherrschaft", Leipzig 1861.

Preussisches Handelsarchiv. Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrsanstalten. Berlin 1856.

Projekt Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Województwo Pomorskie, Gdańsk 2008.

Prowe L.: *Hat Copernicus Wasserleitungen angelegt?* „Neue Preussische Provinzial-Blätter", Königsberg 1865, t. X.

Rada U.: *Niemen. Dzieje pewnej europejskiej rzeki*. Borussia, Olsztyn 2012.

Rakowiecki I.B.: *Prawda Ruska czyli prawa Wielkiego Xięcia Jarosława Władymirowicza*. Warszawa 1820.

Rewitalizacja Kanału Elbląskiego na odcinkach: Jezioro Drużno-Miłomłyn, Miłomłyn-Zalewo, Miłomłyn-Ostróda-Stare Jabłonki. RZGW w Gdańsku, Gdańsk 2011.

Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 13 grudnia 2013 r. w sprawie ustalenia, zmiany i zniesienia urzędowych nazw niektórych miejscowości oraz ustalenia nazwy obiektu fizjograficznego. Dz.U. z 2013 r. Poz. 1629.

Rozporządzenie Ministra Administracji Publicznej z dnia 2 kwietnia 1949 r. o przywróceniu i ustaleniu nazw miejscowości. M. P. z 1949 r. Nr 29, poz. 445.

Rozporządzenie Ministra Administracji Publicznej z dnia 11 lutego 1949 r. o przywróceniu i ustaleniu nazw miejscowości. M. P. z 1949 r. Nr 17, poz. 225.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych. Dz.U. z 2002 r. Nr 55, poz. 494.

Rozporządzenie Ministrów: Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych z dnia 12 listopada 1946 r. o przywróceniu i ustaleniu urzędowych nazw miejscowości. M. P. z 1946 r. Nr 142, poz. 262.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 stycznia 2011 r. w sprawie uznania za pomnik historii „Kanał Elbląski". Dz.U. z 2011 r. Nr 20, poz. 100.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. o ustaleniu nazw miejscowości i o numeracji nieruchomości. Dz.U. z 1934 r. Nr 94, poz. 850.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2002 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych. Dz.U. z 2002 r. Nr 210, poz. 1786.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 1998 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie opłat za szczególne korzystanie z wód i urządzeń wodnych. Dz.U. z 1998 r. Nr 162, poz. 1127.

Rozporządzenie Wojewody Warmińsko-Mazurskiego Nr 36 z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat. Dz. urz. woj. warmińsko-mazurskiego z 2008 r. Nr 71, poz. 1362.

Schinkel E.: *New sources, new look – the Ostrodzko-Elblaski Canal/Poland: About the network origins of its inclined planes*. 2nd ICESHS, Kraków 2006.

Schmid E.G.: *Der Elbing-oberländische Canal* [w:] „Zeitschrift für Bauwesen", Berlin 1861.

Schmidt, Bauer, Gehrmann: *Noch ein Wort zur Regulirung der Weichselmündungen*. Danzig 1879.

Schubert F.W.: *Handbuch der Allgemeinen Staatskunde des Preussischen Staats*. Königsberg 1846.

Seraphim A.: *Preussisches Urkundenbuch. Politische (allgemeine Abteilung)*. Königsberg 1909.

Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich. T. I-XV, Warszawa 1880-1902.

Srokowski S.: *Drogi żeglowne w Prusiech Wschodnich (Ostpreussens Wasserstrassen)* [w:] „Przegląd Geograficzny" T. IX. Warszawa 1929.

Srokowski S.: *Jeziora i Moczary Prus Wschodnich*. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, Warszawa 1930.

Sympher I.: *Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben*. Berlin 1921.

Szkice Brodnickie, Tom 2. Praca zbiorowa pod red. K. Grążawskiego, Towarzystwo Miłośników Ziemi Michałowskiej w Brodnicy, Brodnica 1993.

Szymański E.: *Regulacyja ujścia Wisły*. „Przegląd Techniczny", Nr 17 i 18, Warszawa 1897.

Tabellen und amtliche Nachrichten über den Preussischen Staat für das Jahr 1849. Statistischen Bureau zu Berlin, Berlin 1853.

Toeppen M.: *Geschichte Masurens: Ein Beitrag zur preußischen Landes- und Kulturgeschichte*. Danzig 1870.

Toeppen M.: *Historisch-comparative Geographie von Preussen*, Justus Perthes, Gotha 1858.

Ustawa z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych. Dz.U. z 2003 r. Nr 166, poz. 1612.

Violét A.F.: *Neringia oder Geschichte der Danziger Nehrung*. Danzig 1864.

Voigt J.: *Geschichte Marienburgs, der Stadt und des Haupthauses des deutschen Ritter-Ordens in Preußen*. Königsberg 1824.

Voigt J.: *Geschichte Preussens, von den altesten Zeiten*. Königsberg 1834.

Wańkowicz M.: *Na tropach smętka*. Wydawnictwo Literackie, Warszawa 1988.

Waszkiewicz A.: *Wiciny i wicinnicy na Niemnie*. „Magazyn Polski" Nr 1 (61), Warszawa 2011.

Wawrzyński C.: *Turystyczne wykorzystanie śródlądowej drogi wodnej osią rozwoju społeczno-gospodarczego na przykładzie Kanału Elbląskiego*. Rozprawa doktorska, Sopot 2011.

Wielka Ilustrowana Encyklopedja Powszechna, Tom IV. Wydawnictwo Gutenberga, Kraków 1929.

Wutzke J.C.: *Drewenz-Flusses* [w:] „Beiträge zur Kunde Preussens". Königsberg 1821.

Zarządzenie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku z dnia 13 marca 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych. Dz. urz. woj. pomorskiego z 2007 r. Nr 84, poz. 1300.

Zarządzenie Ministra Administracji Publicznej z dnia 4 kwietnia 1950 r. o przywróceniu i ustaleniu nazw miejscowości. M. P. z 1950 r. Nr 52, poz. 588.

Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania inspektoratów żeglugi śródlądowej. Monitor Polski z 1961 r. Nr 7, poz. 37. M. P. z 1967 r. Nr 63, poz. 301.

Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 22 września 1952 r. w sprawie uznania niektórych śródlądowych wód za żeglowne i spławne drogi wodne. M. P. z 1952 r. Nr 90, poz. 1410.

Zarządzenie nr 2 Prezesa Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 1969 r. w sprawie zmiany i ustalenia nazw niektórych miejscowości i obiektów fizjograficznych. M. P. z 1969 r. Nr 2, poz. 10.

Zarządzenie nr 52 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1953 r. w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych. M. P. z 1953 r. Nr 34, poz. 432.

Zarządzenie nr 198 Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 września 1958 r. w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw obiektów fizjograficznych w powiatach: elbląskim, gdańskim, kwidzyńskim, malborskim i sztumskim województwa gdańskiego oraz w powiatach: braniewskim, iławeckim, lidzbarskim, morąskim, nidzickim, ostródzkim, olsztyńskim, pasłęckim, suskim, reszelskim i węgorzewskim województwa olsztyńskiego. M. P. z 1958 r. Nr 90, poz. 502.

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 listopada 1950 r. w sprawie przywrócenia i ustalenia urzędowych nazw miejscowości i obiektów fizjograficznych. M. P. z 1950 r. Nr 134, poz. 1720.

Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Bureaus. Tom 6, Berlin 1866.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Nr 2, Berlin 1921.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Nr 43, Berlin 1927.

Życie Olsztyńskie. Nr 24, 1958.

SPIS TREŚCI

WSTĘP 7

Rozdział I
KANAŁY KRZYŻACKIE I NADWIŚLAŃSKIE 9
1.1. Malborska Młynówka 11
1.2. Kanał Dobrzycki 17
1.3. Kanał Kopernika 25
1.4. Kanał Jagielloński 30
1.5. Nogat i Przekop Wisły 35
1.6. Kanał Wiślano-Zalewowy i Panieńska Łacha 41

Rozdział II
ZALEWOWY KRAJ POLDERÓW I WIATRAKÓW 49
2.1. Osadnictwo olęderskie i mennonici 49
2.2. Niemen i Pregoła 52
2.3. Kanały rzeczne 60
2.4. Zalew Wiślany i Zalew Kuroński 66

Rozdział III
KANAŁY KRÓLEWIECKIE I NADNIEMEŃSKIE 79
3.1. Przekopy Fryderyka 79
3.2. Kanał Seckenburski 85
3.3. Kanał Króla Wilhelma 89
3.4. Królewiecki Kanał Morski 94
3.5. Masurischer Kanal 99

Rozdział IV
KANAŁY OBERLANDZKIE (ZACHODNIOMAZURSKIE) 101
4.1. Kanał Weinsdorfski 101
4.2. Kanał Elbląski 101
4.3. Kanał Bartnicki 116
4.4. Kanał Iławski 120
4.5. Kanał Ostródzki 127

Rozdział V
KANAŁY MAZURSKIE 137
5.1. Kanał Brożajcki 137
5.2. Kanały Wielkich Jezior Mazurskich 142
5.3. Kanał Mazurski 162

ZAKOŃCZENIE 181

KALENDARIUM 186

LITERATURA 188

Posłowie:

Sześć dni i siedem nocy szedł wiatr niosący potop,
jak zawieja z południa powalająca kraj.
Gdy nadszedł dzień siódmy, Wiatr Południowy,
niosący potop, osłabł w szale.
…..
Na górze Nisir zatrzymał się statek.
Góra Nisir zatrzymała statek i nie pozwalała mu płynąć.
Tak samo było pierwszego dnia i drugiego dnia,
tak samo było trzeciego dnia i czwartego dnia,
tak samo było piątego dnia i szóstego dnia.
A gdy nadszedł dzień siódmy,
wypuściłem gołębia, uwolniłem go.
Pofrunął gołąb, ale powrócił –
nie znalazł miejsca na odpoczynek i powrócił.
Wypuściłem jaskółkę, uwolniłem ją.
Pofrunęła jaskółka, ale wróciła –
nie znalazła miejsca na odpoczynek i powróciła.
Wypuściłem kruka, uwolniłem go.
Pofrunął kruk i spostrzegł odpływ wody,
Grzebał dziobem, podniósł ogon i nie powrócił.
Wyniosłem ofiarę i złożyłem ją na cztery strony świata,
złożyłem ofiarę kadzidlaną na szczycie góry...

Sumeryjski „Epos o Gilgameszu”

Pochylnia Buczyniec



Most w Małdytach



Kanał pomiędzy niwą a Miłomłynem

Pochylnia Buczyniec



Jezioro Drużno

Pochylnia Kąty

Pochylnia Buczyniec

Pochylnia Buczyniec

Pochylnia Buczyniec


Pochylnia Całuny


Pochylnia Jelenie

Pochylnia
Żaglówka







Pochylnia Oleśnica



Pochylnia
Żaglówka



Jezioro Drwęckie





Śluza na Miłomłynie





Śluza Piaski
na kanale
mazurskim



Śluza Guzianka



Remont
pochylni Buczyniec

Kanał mazurski
po stronie rosyjskiej

Fot: Wojciech Kozicz
(zdjęcia ze zbiorów Związku Gmin Kanału Ostródzko-Elbląskiego
i Pojezierza Iławskiego oraz Gminy Ostróda)