

POLSKIE TOWARZYSTWO HISTORYCZNE - ODDZIAŁ W ELBLĄGU

BIBLIOTEKA ELBLĄSKA IM. CYPRIANA NORWIDA

ROCZNIK ELBLĄSKI

TOM XXXII 2022

≈ ELBLĄG 2022 ≈

Dzieje transportu wodnego drewna z lasów ostródzko-iławskich w Krainie Kanału Elbląskiego

Pojęcie „transport wodny drewna” zgodnie z definicją prof. Mariana Kubiaka obejmuje wszystkie czynności związane z dostawą surowca drzewnego drogami wodnymi¹. Tematem niniejszego artykułu jest właśnie ten rodzaj transportu na wodach śródlądowych Krainy Kanału Elbląskiego z lasów ostródzkich oraz iławskich położonych nad j. Jeziorak realizowany w zorganizowany sposób od powstania państwa zakonnego do czasów współczesnych, a ściślej do ukończenia tego rodzaju działalności w latach 80.XX w. Tereny te położone na obszarze dawnej Puszczy Pruskiej znalazły się po sekularyzacji państwa zakonnego na terenie Prus Górnych zwanych później, aż do 1945 r. Oberlandem². Dlatego też nazwa ta i przymiotnik od niego utworzony dla nazwania Kanału, który obecnie nazywa się Elbląskim, będą używane w opisach do 1945 r.

Należy zaznaczyć, iż transport wodny drewna, jaki odbywał się na opisywanym obszarze, dzielił się na spław i przewozy barkami, przy czym ten pierwszy mógł być luźny (pojedyncze kłocce) lub wiązany (tratwy). Ponadto w zależności od siły użytej do transportowania, można mówić o spławie (przy którym wykorzystywano prąd wodny) i o holowaniu (drewno i barki były ciągnięte przy użyciu jakiegokolwiek siły)³.

Literatura na temat techniki transportu drewna wodami jest obszerna, ale opisująca przede wszystkim spław drewna rzekami. Z uwagi na to, że ten ro-

1 M. Kubiak, *Transport drewna w gospodarstwie leśnym*, Warszawa 1976, s.20.

2 Oberland (Prusy Górne, Pogórze, Górny Kraj) - niefunkcjonująca już jednostka kulturowo-geograficzna. Główne miasta to Ostróda, Iława, Miłomłyn, Zalewo, Morąg, Miłakowo, Pasłęk i Młynary. Do 1945 r. Kanał Elbląski nosił nazwę Kanału Oberlandzkiego.

3 Ibidem. Rozróżnia się holowanie ręczne, przy pomocy zwierząt pociągowych, za pomocą holowników lub łodzi motorowych, J. Czarniecki, *Transport wodny drewna (ważniejsze pojęcia, urządzenia i metody pracy)*, w: *Sylwan*, nr 1/1959, s.25-47.

dzaj transportu na wodach śródlądowych zakończył się, ostatnie publikacje na ten temat ukazywały się pod koniec XX w. Nie ma monografii lub dedykowanych stron innych publikacji, które opisywałyby tylko tego rodzaju działalność tj. transport drewna z lasów ostródzko-iławskich Drwęcą i Wisłą czy Kanałem Oberlandzkim (Elbląskim)⁴. Wzmianki na ten temat pojawiają się sporadycznie przy opisywaniu innych zagadnień, w szczególności gospodarki leśnej czy transportu wodnego śródlądowego. Publikacje niemieckie dotyczące transportu i handlu drewnem w Prusach Wschodnich opisywały przede wszystkim spław i holunek drewna na rzece Pregole i Niemnie do portów w Królewcu i Kłajpedzie, gdzie skoncentrowany był handel surowcem drzewnym w prowincji wschodniopruskiej.

Dostępne są natomiast niektóre dane statystyczne dotyczące przewozów drewna i jego surowców od czasu wybudowania Kanału Oberlandzkiego, szczególnie dla okresu jego największego wykorzystania to jest do schyłku XIX w. i w latach 30.XX w. Okazuje się, że pomimo rozbudowanej biurokracji w okresie Polski Ludowej, dane liczbowe dotyczące transportu drewna w Systemie Wodnym Kanału Elbląskiego są niekompletne i powiązane z innymi akwenami wodnymi.

Niestety, poszukiwania w polskich archiwach materiałów dotyczących transportu drewna w Systemie Wodnym Kanału Elbląskiego nie przyniosły pozytywnych rezultatów. Dokumenty na ten temat według opisu znajdują się w Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (Tajne Archiwum Państwowe Fundacji Pruskiego Dziedzictwa Kulturowego) w Berlinie, ale nie były dostępne Autorowi⁵.

W artkule wspomniane są dwa dość obszernie opisy spławów drewna na wodach Kanału oraz 12-minutowy film o tej tematyce. Dotyczą one okresu międzywojennego w XX w. O ile dość bogata jest ikonografia dotycząca tej tematyki w okresie międzywojennym w XX w., to niewiele zdjęć zachowało się z lat po II w. św.⁶ Niestety nie znaleziono osób, które bezpośrednio zaangażowa-

4 W ograniczonym zakresie tematykę tę podjął Autor niniejszego artykułu w opracowaniu pt. *Tartaki i flisactwo na jeziorach Ewingi i Jeziorak*, w: *Rocznik Historyczny Pojezierza Iławskiego*, nr 3/2013, s. 74-78. Bardzo wymowny tytuł artykułu Jacka Katera pt. *To warto zobaczyć! Kanał Ostródzko-Elbląski. Najstarszy wodny szlak transportu drewna* opublikowany w branżowym czasopiśmie *Przemysł Drzewny* (lipiec-sierpień 2011, s.54-57) jest co prawda wielce obiecujący, ale autor w formie fotoreportażu opisał tylko powstanie i budowlę Kanału.

5 Nr. 7: *Holzflößerei auf dem Oberländischen Kanal und Erhebung von Abgaben, 1853-192*, sygn. I. HA Rep. 120 MfHuG, C XV 2 Nr. 7 (1853-1922); *Flößerei in den Regierungsbezirken Königsberg, Gumbinnen und Allenstein*, sygn. HA Rep. 87, F Nr. 1626 i *Flößerei in den Regierungsbezirk Marienwerder*, sygn. HA Rep. 87, F Nr. 1633.

6 Przede wszystkim należy wymienić album Ernsta Vogelsanga, *Das Oberland in 144 Bildern* (Rautenberg

ne byłyby w transporcie drewna na wodach opisywanego obszaru. Zakończył się on bowiem w latach 80.XX w.

W załączniku zamieszczono przetłumaczone na j. polski nieznanym dotychczas w literaturze polskiej odnoszącej się do Systemu Wodnego Kanału Elbląskiego Regulamin 3257/7 I dotyczący flisactwa z J. Pauzeńskiego do J. Drwęckiego przez jaz młyną w Ostródzie z 1855 r.

Spław drewna z lasów ostródzko-iławskich do czasu budowy Kanału Oberlandzkiego

Największym bogactwem naturalnym północno-wschodniej Polski są lasy. Drzewostan zaczął pokrywać ten teren w okresie preborealnym, po ustąpieniu lodowca około 8000 lat p.n.e. Jego cofaniu towarzyszyło powstanie bogatej sieci wodnej. Tereny, na których obecnie znajduje się System Wodny Kanału Elbląskiego, we wczesnym średniowieczu zarastała puszcza kolonizowana przez Prusów, począwszy od VIII w.n.e. W Puszczy Pruskiej dominowały lasy liściaste mieszane, głównie dębowo-grabowe, z domieszką lipy drobnolistnej i klonu. W pierwszych latach XIII w. porastały one pomimo zasiedlania tych terenów przez Prusów prawie 60% powierzchni⁷. Po podbiciu Prus przez Zakon Krzyżacki i rozpoczęciu planowanego osadnictwa w drugiej połowie XIII w. nastąpiła ekstensywna eksploatacja tutejszych zasobów leśnych. Wraz ze zmniejszeniem powierzchni leśnej spowodowanej gospodarką człowieka następowało również przekształcenie składu gatunkowego lasów. Zmalała zasadniczo rola gatunków liściastych na korzyść gatunków iglastych (sosny i świerku), a po części także buka⁸.

1984) z kilkunastoma fotografiami obrazującymi transport wodny drewna na jeziorach i Kanale Oberlandzkim. W zasobach Narodowego Archiwum Cyfrowego w Warszawie znajdują się skany fotografii Stanisława Moroza, fotoreportera Centralnej Agencji Fotograficznej z lat 1962-1982 obrazujące spław drewna i holunek tratw przez holowniki „Flisak” „Sylwan” do tartaków w Samborowie i gminie Miłomłyn, na trasie wodnej Ostróda-Miłomłyn oraz na Kanale Warmińskim (pliki w zespole 3/4/0/-/). Prawa autorskie do nich posiada Polska Agencja Prasowa.

7 F. Mager, *Der Wald in Altpreussen als Wirtschaftsraum*, Bd. I, Köln Graz 1960, s.29. Pod koniec XIII w. wskaźnik ten dla całych Prus wynosił 80%. Ulegał on gwałtownemu zmniejszeniu i wynosił w 1525 r. ok. 60%, 1800 r. 33%, 1830 r. 25%, 1858 r. 22% a w roku 1900 już tylko 17,4%. Stosunkowo niewiele w porównaniu do innych obszarów ziem pruskich zmalała powierzchnia lasów nad j. Jeziorak oraz w pobliżu Ostródy i Miłomłyna, ibidem, s. 40-41 i 43. Zapewne z powodu trudności z transportem rzekami do morza, a po wybudowaniu Kanału Oberlandzkiego ze względu na małą jego przepustowość.

8 A. Jutrzenka-Trzebiatowski., C. Hołdyński, B. Polakowski, *Roślinność rzeczywista Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego*, Olsztyn 1997, s.10.



Ilustracja 1. Rozmieszczenie lasów w okolicach obecnego Kanału Elbląskiego według Friedricha Magera około 1280 r.⁹. Kolorem zielonym oznaczono lasy.

Właścicielem obszarów leśnych w Prusach do czasu sekularyzacji był Zakon Krzyżacki. On też czerpał korzyści z eksploatacji zasobów puszczy. Surowiec drzewny przeznaczony do wykorzystania przez człowieka należało dostarczyć do miejsc jego przeznaczenia. Uciążliwy był jego dowóz ówczesnymi środkami transportu lądowego. W przypadku dłużyc (bali, których długość według obecnych norm

przekraczała 6 m, a waga nawet kilka ton) jedyną formą transportu, była zrywka konna. Polegała ona na przeciągnięciu ściętego drewna końmi lub wołami po ziemi. Było to możliwe tylko na bardzo krótkich dystansach i sprzyjającym terenie. Jedynie mniejsze asortymenty możliwe było przewieźć na wozach lub zimą na saniach¹⁰. Dlatego też dobrodziejstwem była możliwość wykorzystanie sieci wód do transportu drewna szczególnie na dalszą odległość, ale też niedaleko, gdzie było na niego większe zapotrzebowanie, a w pobliżu brakowało surowca drzewnego. Na omawianym obszarze obejmującym w średniowieczu komturstwa dzierzgońskie i ostródzkie takim miejscem były na przykład okolice miasta Zalewa lokowanego przez Zakon w 1305 r. Tereny te były już wcześniej zasiedlone przez Prusów i przez to niezbyt zasobne w lasy. Dlatego też był to jeden z powodów, dla którego mieszczanie zalewscy zwrócili się do Günthera von Schwarzburga, komtura dzierzgońskiego o zgodę na wybudowanie kanału splawnego łączącego jeziora Ewingi i Jeziorak¹¹. Budowa tego najstarszego kanału żeglugowego w Polsce, wchodzącego obecnie do systemu szlaków wod-

⁹ Ibidem, s.11.

¹⁰ M. Kargul, *Abyście w puszczech naszych szkód żadnych nie czynili... Gospodarka leśna w województwie pomorskim w latach 1565-1772*, Gdańsk 2012, s.32 [Wyciąg udostępniony w: https://www.academia.edu/36069037/M._Kargul_Aby%C5%9Bcie_w_puszczach_naszch_szk%C3%B3d_%C5%BCadnych_nie_czynili_Gda%C5%84sk_2012_-_wyci%C4%85g.pdf].

¹¹ K. L. Skrodzki, współautorzy W. Cydzik, J. Sokołowski, *Dzieje ziemi zalewskiej 1305-2005*, Zalewo 2005, s.25-28.

nych Kanału Elbląskiego, ukończona została w 1334 r.¹²

Okolice j. Jeziorak, zwłaszcza jego zachodnią stronę porastała rozległa i bezludna puszcza. Rozciągała się ona na długości prawie 30 km i była również tak szeroka¹³. Rosły tu takie drzewa jak świerk (tak oznaczano ówczesnie sosnę), dąb, buk, klon, jesion, lipa, wiąz i brzoza. Transport ich kanałem, na potrzeby budownictwa do Zalewa i miejscowej cegielni do opalania pieca do wypalania cegieł był w miarę dogodny, bezpieczny i tani.

Nieco dalej na wschód od j. Jeziorak w okolicach Miłomłynna i Ostródy rozciągał się w średniowieczu kolejny duży kompleks lasów Puszczy Pruskiej obfitujący w bogatą sieć wodną.



Ilustracja 2. Fragment mapy Kaspara Hennebergera z 1584 r. obrazująca sieć wodną w Prusach¹⁴

Znajdują się tutaj rozciągające się wśród lasów jeziora takie jak np. Ilińsk, Bartężek, Ruda Woda, Tabórz, Szeląg, Pauzeńkie i Drwęckie. Niektóre z nich połączone były z sobą strumieniami, którymi możliwy był spław drewna pojedynczymi kłocami, np. z j. Tabórz Taborzanką do j. Szeląg i dalej rzeczką Szelążnicą do j. Pauzeńskiego koło Ostródy, czy z j. Ilińsk rzeką Liwą do J. Drwęckiego. Przez przepływającą przez J. Drwęckie rzekę Drwęcę Ostróda miała połączenie z han-

zeatycznym Toruniem i dalej Wisłą z Gdańskiem. Szlak ten co prawda liczył 400 km, ale był splawny dla tratw i ówczesnych statków. Warunki te wykorzystali Krzyżacy do eksportu surowca drzewnego i wyrobów z niego. Z tego też obszaru pochodzą pierwsze wzmianki z czasów krzyżackich o wywózce drewna na dalekie rynki. Krzyżacy, mimo ograniczeń określonych w swoich statutach, zaczęli uczestniczyć w handlu tym surowcem, podobnie jak zbożem i innymi towarami i to na bardzo dużą skalę. Zajmowali się tym zakonni urzędnicy, szafarze, w Malborku i Królewcu, którzy za pośrednictwem kupców z Torunia i Gdańska

¹² Więcej na ten temat K. Skrodzki, *Kanał Dobrzycki, najstarszy splawny kanał w Polsce*, w: *Technika w dziejach cywilizacji. Z myślą o przyszłości*, t. 15, 2019, s.103-122.

¹³ F. Mager, op. cit., t. I, s.102.

¹⁴ K. Henneberger, *Kurtze und warhafftige Beschreibung des Landes zu Preussen*, Osterberger 1584.

eksportowali drewno i produkty z niego do portów zachodnioeuropejskich¹⁵. Działalność ta nasiliła się z chwilą przekształcenia prokuratorstwa ostródzkiego w komturstwo w 1341 r.¹⁶. W 1391 r. zanotowano w Ostródzie dwa weihsekahne, statki o znaczących rozmiarach stosowane zarówno do przewozu towarów masowych, jak i do bieżących napraw wałów na rzekach¹⁷. Mogły one służyć również do przewozu drewna. W zapisach Das grosse Ämterbuch des Deutschen Ordens pod rokiem 1391 i 1392 jest również wzmianka o jednym promie (1 holczprom) na tamtejszym zamku do przewozu drewna, który przypisany był do składu odzieży¹⁸. Na przełomie XIV/XV w. następuje kulminacja eksportu tego surowca z Prus, który miał potężne znaczenie w wymianie między Wschodem i Zachodem Europy. Jak duży był w tym okresie handel drewnem pomiędzy komturstwem ostródzkim a portowym Gdańskiem, świadczy informacja, iż w 1397 r. wysłano z lasów ostródzkich 65 700 sztuk pni dębowych do tego portu, skąd wyeksportowano je na Zachód Europy¹⁹. Eksport drewna z komturstwa ostródzkiego trwał nawet po 1411 r., kiedy to zaczął następować powoli upadek państwa zakonnego. Brak co prawda wzmianek na ten temat w źródłach krzyżackich zapewne z tego powodu, iż w miejsce urzędników krzyżackich rolę pośredników w handlu drewnem zastępują miasta pruskie na czele z Gdańskiem²⁰. U schyłku XV stulecia inwentarze krzyżackiego zamku w Ostródzie również wykazują jednostki pływające, które mogły być używane do przewozu drewna. W 1488 r. w posiadaniu ostródzkiego spichlerza rybnego (uf dem fischsuller) było aż 100 tratw (1 hundert flosz), to jest platform z połączonych ze sobą pni drzew, belek, trzciny itp. służących jako środek transportu rzeką²¹. Z lasów ostródzkich, z okolic Taborza pochodziło najlepsze drewno na okrętowe maszty (sosna Taborska) i wręgi (dębina i buczyna na szkielety oraz

15 W. Sieradzan, *Uwagi o roli Ostródy i komturstwa ostródzkiego na pograniczu mazowiecko-krzyżackim w XIV i XV w.*, [w:] *Szkice dziejów Ostródy i okolic*, pod red. R. Sajkowskiego, Ostróda 2003, s. 51-66.

16 F. Mager, op. cit., t. I, s.33.

17 R. Domżał, *Statki i ich zalogi na dolnej Wiśle w XII-XV w.*, Gdańsk 2014, s.33.

18 *Das grosse Ämterbuch des Deutschen Ordens: Mit Unterstützung des Vereins für die Herstellung und Ausschmückung der Marienburg*, hrsg. v. W. Ziesemer, Danzig 1921 (reprinty: Wiesbaden 1968 i Sändig 2002); s.317 i 318. Prom to określenie płaskodennego statku o pionowych burtach, służącego jako lichtuga, tj. do dowożenia i odbierania ładunków do i z jednostek stojących na redzie lub na środku rzeki portowej. Promy służyły też do przejazdów, podróży, do przepraw, zapewniały stałą komunikację m.in. przez Wisłę, M. Radoch, *Śródlądowe jednostki pływające w dawnych księgach inwentarzowych zakonu krzyżackiego*, w: *Komunikaty Warmińsko-Mazurskie*, nr. nr 3 (313) 2021, s. 65-403.

19 F. Mager, op. cit., t. II, s.161.

20 Sieradzan W., op. cit.

21 W. Radoch, op. cit. według *Das grosse Ämterbuch...*, s.342.

poszycia statków), a jesien na wiosła. Bardzo cennymi produktami z drewna była smoła, potaż, dziegieć, terpentyna i żywica. Tratwy służyły również do ich transportu tak jak i innych towarów. Wskutek rabunkowej gospodarki lasów ich powierzchnia i zasoby cennych gatunków drzew zaczęły szybko maleć. To też już w 1448 r. kapituła generalna w Malborku proponowała oszczędzanie drewna (na budulec) i likwidowanie smolarni, z wyjątkiem jeszcze wschodnich Mazur²².



Ilustracja 3. Spław tratw na Wiśle w Krakowie według drzeworytu z 1626 r.²³

Po sekularyzacji Zakonu eksport towarów leśnych był nadal kontynuowany i to na dużą skalę przez władców w XVI i XVII w. ponieważ

ci ostatni mieli ciągłe problemy finansowe²⁴. I tak kolejne doniesienia o imporcie sosny Taborskiej pochodzą z 1559 r. Niedługo potem, w 1568 r. królowa Danii poprosiła księcia pruskiego o dostarczenie drewna z lasów Taborskich na potrzeby budowy okrętów²⁵. O wielkości takiego zapotrzebowania może świadczyć fakt, iż tylko na budowę średniej wielkości okrętu zużywano drewno dębowe z powierzchni 30 ha²⁶.

Drewno importowane z Prus było głównym surowcem do budowy okrętów i statków w państwach Zachodniej Europy. Popularność pruskiego drzewa w Anglii była tak duża, że nazywano go „spruce” od skrótu „is Pruce”, co oznaczało „z Prus”. W formie „Spruce”, „Sprw” nazwa drzewa z Prus używana była

22 M. Biskup, *Powinności pańszczyźniane chłopów czynszowych w Prusach Krzyżackich w pierwszej połowie XV wieku*, w: *Przegląd Historyczny*, 1962, z. 3, s.426.

23 A. Hierat, *Cracovia Metropolis Regni Poloniae, Coloniae Agrippinae*, 1618 (zbiory Biblioteki Narodowej).

24 F. Mager, op. cit., t. I, s.270.

25 J. Müller, *Osterode in Ostpreussen. Darstellungen zur Geschichte der Stadt und des Amtes*, Osterode 1905, s.277-278.

26 M. Kargul, op. cit., s.31.

już pod koniec XIV w. przy liczeniu towaru w portach angielskich. Nadal wyraz ten w języku angielskim oznacza „świerk”²⁷. Należy zaznaczyć, że świerk był ogólnym określeniem towarów sprowadzanych do Anglii przez hanzeatyckich kupców, póki nie zaczęto szczegółowo specyfikować towary i różne gatunki drewna²⁸.

Szczególnie cenione w Europie sosny Taborskie, z pniem gładkim, niemal doskonale pionowym, z drobnymi słojami i bez sęków dochodziły do 40-44 metrów wysokości i 3-3,6 metra w obwodzie²⁹. Najpiękniejsze okazy drewna stocznioowego i masztowego trudno było wywieźć z lasu nawet 16 końmi i dobrymi saniami³⁰. Ważnym docelowym miejscem zwózki sosny Taborskiej były bindugi na j. Szeląg rozciągającego się na przestrzeni 15 km na północny wschód od Ostródy. Friedrich Samuel Bock w opisie gospodarczej i naturalnej historii Prus Wschodnich i Zachodnich podaje, iż pewien gdański przedsiębiorca zawarł trzyletni kontrakt na wywóz drewna z nad j. Szeląg. W tym celu kazał wykopać kanał pomiędzy jeziorami Szeląg i Pauzeńskie, a także służę pod Ostródą, aby móc spławiać drewno do J. Drwęckiego i dalej Drwęcą oraz Wisłą do Gdańska³¹. Miejscem docelowym spławu był również Elbląg, ale utrudnieniem w spławie były pogarszające się warunki żeglugi na rzece Nogat uchodzącej do Zalewu Wiślanego³². Z portów kupcy wywozili statkami surowiec, a flisacy wracali do domów pieszo.

27 *Online Etymology Dictionary*, w: <https://www.etymonline.com/search?q=Spruce> [dostęp 02.07.2022].

28 Ibidem.

29 F. Mager, op. cit., t. II, s.192.

30 F. S. Bock, *Versuch einer wirtschaftlichen Naturgeschichte von dem Königreich Ost- und Westpreussen. Bd. 3. Welcher eine Beschreibung des Pflanzenreichs dieses Landes in sich begreift*, Dessau 1783, s. 59.

31 Ibidem, s.59. Bock nie podaje, kiedy dokładnie fakt ten się wydarzył. Można domniemywać, iż budowa kanału miała miejsce za życia autora, to jest w XVIII w.

32 S. Górczyński, *Wyręby lasów i spław drewna Wisłą w Polsce w XV i XVI wieku*, w: *Sylwan*, 1956, t. 100, nr 1, s.36-45.



Ilustracja 4. Młyn z jazem flisackim przy ujściu Liwy z j. Ilińsk w Miłomłynie na mapie Jana Władysława Suchodolca z 1732 r.³³

Wzmianki o spławie drewna na eksport pochodzą również z Miłomłyna. Zajmowali się tym na własny rachunek flisacy. W 1605 r. flisak Matzchke kupił dwie kopy i dziewięć sztuk drewna budowlanego, za co zapłacił dziewięć marek. Spławił je do Gdańska, gdzie sprzedał je po cenach znacznie wyższych, niż zapłacił za nie w południowym Oberlandzie³⁴.

Rzeką Drwęcą, do której wpada również wypływająca z j. Jeziorak Hławka spławiano także towary, w tym drewno z obszaru systemu wodnego tego jeziora. Pochodzące z Prus drewno było wysoko cenione na Zachodzie Europy nie tylko w przemyśle stoczniowym i budownictwie, ale także przez snycerzy i sławnych malarzy i rzeźbiarzy. Badania metodą dendrochronologiczną oraz innymi opracowanymi w ostatnich latach umożliwiły zidentyfikować oprócz okresu, z jakiego pochodziło drewno również miejsce jego pochodzenia dla zabytków sztuki wykonanych z surowca bałtyckiego³⁵. Okazało się, iż importowane najwyższej jakości dęby do Dani, Holandii i Belgii pochodziły między

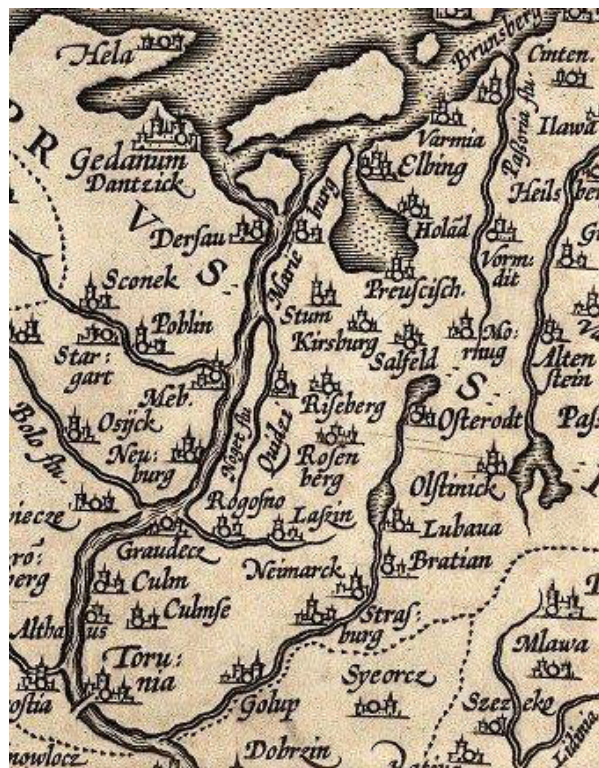
33 Fragment mapy *Ein Teil der Ämter Marienwerder, Preußisch Mark, Riesenburg, Schönberg, der Starostei Stuhm mit den Ämtern Mohrunen und Preußisch Holland sowie dem angrenzenden Bistum Ermland* autorstwa Suchodolca (Jana Władysława Suchodolca) z 1732 r. Zbiory Tajnego Archiwum Państwowego Fundacji Pruskiego Dziedzictwa Kulturowego w Berlinie, sygn. XX. HA, A 10057.

34 Nie był to pojedynczy przypadek i jednorazowy. Za przejście przez służę w Miłomłynie trzeba było uiścić specjalną opłatę. Mathies, prawdopodobnie ten sam, co wyżej wymieniony płacił za to 23 marki rocznie, a niejaki Hans Schön 27 marek, E. Hartmann, *Geschichte der Stadt Liebenmühl*, Würzburg 1964, s.191.

35 K. Haneca, T. Ważny, J. Van Acker, H. Beeckman, *Provenancing Baltic timber from art historical objects: success and limitation*, w: *Journal of Archaeological Science*, 32 (2005), s. 261–271.

innymi z okolic Ostródy, Zalewa i Przezmarku³⁶. Wykorzystywane były przez takich znanych malarzy jak Jan van Eyck (około 1395-1414), Hieronim Bosch (około 1450-1516), Pieter Bruegel Starszy (około 1525-1569) i Peter Paul Rubens (1577-1640). Również najlepsi rzeźbiarze niderlandzcy w XV-XVI wieku używali przede wszystkim importowanego z terenu Prus drewna jako materiału do budowy i rzeźbienia ołtarzy³⁷.

Inne rzeki, których źródła znajdują się w okolicach j. Jeziorak nie miały praktycznie znaczenia w transporcie drewna. Całkowicie nie nadawała się do tego Osa, a Liwa, choć częściowa była spławna od Prabut, jednak praktycznie nie była wykorzystywana ze względu na niewielką ilość drewna i niedogodności związane ze spławem³⁸.



Ilustracja 5. Dorzecze Drwęcy i rzeka Wisła na mapie Matthäusa Meriana z 1626 r.³⁹

Siłą napędową do poruszania się tratw na jeziorach była praca ludzka. Do ich odpychania służyły długie drągi. Zapewne stosowano również kołowrót, a w przy-

³⁶ Badane próbki drewna z poszczególnych okolic pochodziły z lat: Ostróda (1157-1346), Zalewo (1194-1361), Przezmark (1140-1390), *Table 1 Description of the selected historical and modern site chronologies from present-day Poland*, ibidem, s.265. Ostatnie wymienione lata przypadają na złote czasy Zakonu Krzyżackiego w Prusach i przed tym, jak cała strefa hanzeatycka wkroczyła pod koniec XIV w. w fazę długotrwałej depresji ekonomicznej, K. Skrodzki, *Zalewskie okno na świat – Kanał Dobrzycki, najstarszy kanał żeglowny w Polsce*, w: *Zapiski Zalewskie*, nr 32/2015, s.5-21.

³⁷ K. Haneca, T. Ważny, J. Van Acker, H. Beeckman, op. cit., s.261-271.

³⁸ Ibidem.

³⁹ Fragment mapy M. Meriana, *Abbildung der Schwedischen Schantz auff dem Weyssestrom in Preußen gelegen. Anno 1626*, Frankfurt, circa 1640.

padku wietrznej pogody żagiel⁴⁰. Na Kanale Dobrzyckim i strumieniach w lasach ostródzkich o niezbyt szybkim prądzie wody lub pod prąd możliwe było ciągnięcie pojedynczych beli lub tratw przez zwierzęta pociągowe i burłaczenie (ciągnięcie tratw za pomocą lin przez ludzi). Pewne utrudnienie w spławie drewna z lasów nad j. Jeziorak mogła sprawiać kanałowa śluza w Dobrzykach, a także jazy młyńskie w Łławie i Dziarnach na Łławce. Pomimo wartkiego nurtu wody na meandrującej Drwęcy, szczególnie wiosną spław drewna z J. Drwęckiego do Torunia nie należał do łatwych. Było to bardzo uciążliwe w przypadku dłużyc sosen Taborskich przeznaczonych na maszty, których długość dochodziła, jak wspomniano nawet do 44 m. Dodatkowym utrudnieniem na tej rzece były budowle wodne w jej dolnym biegu koło Torunia. Dlatego też w 1436 r. zakazano budowy młynów na Drwęcy. W późniejszym okresie, pod rządami polskimi, w 1527 r. wydano zezwolenie na budowę młyna w Lubiczu niedaleko Torunia, co znacznie utrudniło żeglugę⁴¹. Powodowało to też kłótnie i spory sądowe z tytułu utrudniania spławu drewna⁴². Na rzekach spławnych, na których nie można było na trwałe lokalizować budowli hydrotechnicznych, a taki status posiadała Drwęca, zaczęto już w średniowieczu umieszczać młyny łodne. Był to rodzaj młyna wodnego pływającego po rzece, którego położenie można było dostosować do przemieszczającego się w korycie nurtu rzeki. W XV w. największej młynów pływających (pływaków) operowało na Wiśle w okolicach Chełmna. Informacje o sześciu tego rodzaju młynach w źródłach pisanych na Drwęcy pojawiają się dopiero w XIX w., z czego po dwa w Brodnicy, Golubiu-Dobrzyńniu i Gumowie niedaleko ujścia rzeki do Wisły⁴³. W przypadku wystąpienia o zgodę na budowę nowych młynów łodnych na Drwęcy odpowiedź rejencji była wtedy negatywna. Uzasadniona była koniecznością pełnej dostępności rzeki, ze względu na spław drewna i nadgraniczny jej charakter. Dla umożliwienia swobodnego spławu właściciele tych obiektów nie mogli spiętrzać wody, a w momencie spławu pływaki musiały być cofane z rzeki i cumowane w spe-

⁴⁰ W przypadku kołowrotu długą linę zaopatrzoną na końcu w kotwicę należało wywieźć łodzią przed tratwę. Po zatopieniu kotwicy linę nawijało się na kołowrót znajdujący się na tratwie. Była to ciężka praca, zwłaszcza gdy wiał przeciwny wiatr, R. Kowalski, *Ostróda-Elbląg. Z dziejów żeglugi śródlądowej*, w: R. Kowalski, C. Wawrzyński, *100 lat żeglugi pasażerskiej*, Olsztyn 2012, s.64.

⁴¹ O. Teubert, *Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten*, Bd. 1, Leipzig 1912, s.27.

⁴² Zob. S. Spandowski, *Lubiczem przez wieki interesowało się bardzo wiele osób*, w: <https://nowosci.com.pl/lubiczem-przez-wieki-interesowalo-sie-bardzo-wiele-osob/ar/10871932>, 13.08.2014.

⁴³ D. Brykała, M. Prarat, *Rekonstrukcja rozmieszczenia młynów łodnych na Drwęcy i pomorskim odcinku Wisły w pierwszej połowie XIX w.*, w: *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, nr 40 (2) 2018, s.71–89.

cialnie wybudowanym kanale, jak miało to miejsce w Brodnicy⁴⁴.

Należy zaznaczyć, iż żegluga i spław drewna tratwami na Drwęcy skomplikował się jeszcze bardziej wskutek postanowień Kongresu Wiedeńskiego w 1815 r., kiedy stała się ona rzeką graniczną pomiędzy Królestwem Pruskim a państwem pruskim. W odpowiedzi na wprowadzenie przez Prusy ceł na przewożone z ziem polskich towary Wisłą, cła nałożyło również Królestwo Polskie na towary spławiane rzeką Drwęcą. Sytuacja taka trwała kilka lat.

Spław drewna dalej tratwą Wisłą do Gdańska nie był już tak problematyczny, jak na Drwęcy, ale i tak trwał co najmniej 4-5 dni, a do Elbląga 6-7 dni. Jednak przy niesprzyjającej pogodzie i niskiej wodzie pokonanie tych tras tylko od Torunia mogło potrwać nawet 2-3 tygodnie⁴⁵.

Brak dogodnej drogi transportowej w kierunku portów morskich dla towarów masowych, w tym drewna ciążył mocno na gospodarce południowo-zachodnich Prus Wschodnich. W drugiej połowie XVIII w. próbowano więc udroźnić dla żeglugi Drwęcę. Zaczęto rozważać również inne alternatywne połączenia wodne okolic Zalewa, Iławy i Ostródy z morzem⁴⁶. Zwrócono uwagę na rozwijający się ośrodek przemysłowy w Elblągu z portem morskim, który oddalony był zaledwie 62 km w linii prostej od tego ostatniego miasta. Wzrost zapotrzebowania na drewno a co za tym idzie osiągnięcie zysków z jego sprzedaży w erze rozwijającej się dynamicznie gospodarki kapitalistycznej i potrzeba zbytu nadwyżek produktów rolnych zdecydowała o tym, że sfery kupieckie, a także ziemiaństwo rozpoczęły starania o zrealizowanie idei budowy kanału do Elbląga. Transport wodny był wówczas nadal najtańszym środkiem komunikacji, a warunki naturalne sprzyjały takiemu przedsięwzięciu, chociaż jak się okazało nie było to takie łatwe w realizacji. Inż. Georg Jacob Steenke urzeczywistnił tę ideę poprzez zaprojektowanie i kierowanie budową Kanału Oberlandzkiego na przełomie pierwszej i drugiej połowy XIX w. Należy nadmienić, iż spośród dwóch wariantów budowy linii Kanału odrzucono wersję zalewską (j. Druzno-j. Ewingi-j. Jeziorak-j. Drwęckie). Wybrano tą, którą biegnie on obecnie z uwagi na większą grupę leśną, jaką są lasy w okolicach Ostródy obejmujące lasy Taborskie i Liwskie. Należały one do skarbu państwa w przeciwieństwie

44 Ibidem.

45 J. von Pannewik, *Das Forstwesen von West - Preußen in statistischer, geschichtlicher und administrativer Hinsicht*, Berlin 1829, s.87.

46 Na przykład rzeka Osą, K. Skrodzki, *Plany połączenia jezior Pojezierza Iławskiego z morzem - kanał jezioro Jeziorak - jezioro Szymbarskie i rzeka Osą*, w: *Rocznik Historyczny Pojezierza Iławskiego*, nr 10/2020, s.321-336.

do lasów wokół j. Jeziorak, gdzie dominowała własność prywatna⁴⁷. Zdecydował rachunek ekonomiczny: zwiększone dochody ze wzrostu sprzedaży drewna z dwóch znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie Kanału leśnictw państwowych miały gwarantować szybszy zwrot kosztów inwestycji⁴⁸.

Spław drewna i flisactwo po uruchomieniu Kanału Oberlandzkiego

Już rok po oficjalnym rozpoczęciu budowy Kanału inż. Steenke ogłosił w 1845 r. mającą się odbyć niebawem sprzedaż trzech barek, z których dwie „Liebemühl” (Miłomłyn) oraz „Saalfeld” (Zalewo) miały być przystosowane do przewozu drewna⁴⁹. Natomiast od 1851 r. możliwa była już w pełni żegluga pomiędzy miastami Ostródą, Miłomłynem, Iławą i Zalewem do Czulpy, a z końcem lata 1852 r. została przedłużona do Karczemki. Stało się więc możliwe spławianie drewna tratwami na dość znacznym obszarze. Dalszy transport towarów mógł odbywać się wozami konnymi z Karczemki do stacji kolejowej w Bogaczewie i stąd koleją do Elbląga lub z Zalewa do Dzierzgonia i dalej Dzierzgonią do j. Druzno i Elbląga⁵⁰. Wkrótce, bo już 19 lipca 1853 r. ustanowiono Taryfę, według której podatek na używanie kanałów i śluz między jeziorami górnymi [oberlandzkimi] w Prusach Wschodnich, a to między miejscami Osterode [Ostróda], Niemieckie Eylau [Iława], Saalfeld [Zalewo], Liebemuehl [Miłomłyn] i Hoffnungskrug [Karczemka] się ma pobierać, która opublikowa-

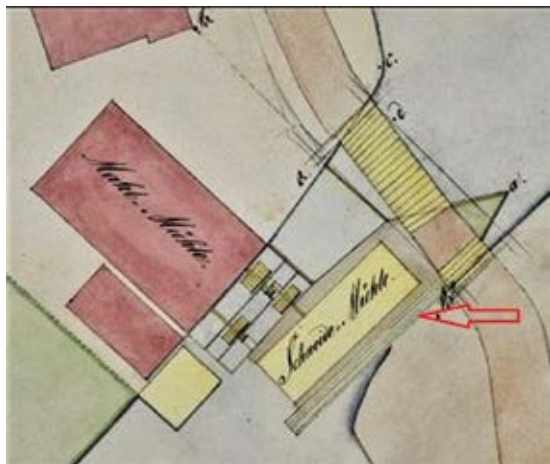
47 W zasięgu wód Kanału według wyliczeń inspektora budownictwa wodnego Steenke leżało 200 000 mórg lasów, z czego 109 000 mórg przypadało na królewskie nadleśnictwa Tabórz, Miłomłyn i Stary Dzierzgoń, *Der Elbing-oberländische Kanal*, w: *Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Königsberg*, Bd 56, Nr 46, 15.11.1866, s.391-393. Największe lasy prywatne wokół Kanału należały do majątków powiecie suskim: w Kamieńcu 16 000 mórg, Szymbarku 14 000 mórg, Stankowie 9 000 mórg, Rudzienicach 16 000 mórg oraz w Małdytach w powiecie morąskim 5 000 mórg, *Der Elbing-oberländische Kanal (Fortsetzung)*, w: *Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Königsberg*, Bd 56, Nr 47, 22.11.1866, s.403. Jedna morga pruska równa się 0,5673 ha.

48 F.C., (*Gewerbe- und Handels - Nachrichten*), w: *Königlich Preussischer Staats-Anzeiger*, No. 143, 21.06.1854, s.1105. W trakcie eksploatacji Kanału okazało się wkrótce, iż niskie opłaty za jego korzystanie nie wystarczają na spłatę zobowiązań zaciągniętych na realizację budowy, ani też nie pokrywają kosztów odsetek i jego utrzymania. Według danych opublikowanych w 1874 r. z tytułu opłat otrzymano niespełna 10 tys. talarów, podczas gdy koszty eksploatacji i utrzymania, w tym pensje urzędników, wynosiły ponad 20 tys. talarów, G. Hagen, *Handbuch der Wasserbaukunst. 2,4,1: Die Ströme: Uferschälungen, Strombauten und Schifffahrts-Canäle*, Königsberg 1874, s. 146.

49 Ogłoszenie inż. Steenke w *Elbinger Anzeigen* z 24.09.1845 r. cytowane przez R. Kowalskiego, *O parowcach raz jeszcze*, w: *Zapiski Zalewskie*, nr 29/2014 r., s. 19-24.

50 J. Engelmann, R. Andree, F. Luckenbacher, M. Lange, J. Zöllner, *Der Weltverkehr und seine Mittels. Rundschau der Schifffahrt und Welthandel. Die internationale Industrie-Ausstellung im Jahre 1867*, Heidelberg 1868, s. 144.

na została w języku niemieckim i polskim⁵¹. Ustalała ona opłaty za „czołna” (po niemiecku Kahn – łodzie) oraz za transportowanie „drzewa w tratwach wszelkiego rodzaju: jako to okrągłe drzewo, belki, kluby [kloce], deski, tarcice, drzewo sztabowe czy w tratwach, taflach albo w inny sposób wiązaniem”⁵². Dwa lata później uregulowano również kwestię przepraw tratw strumieniem z J. Pauzeńskiego, na którym znajdował się młyn w Ostródzie. Rozporządzeniem i obwieszczeniem Rządu Królewskiego opublikowanym 14 maja 1855 r. zarządono, „że do spławu drewna jest każdemu dozwolone korzystanie ze strumienia łączącego Jezioro Pauzeńskie z Jeziorom Drwęckim w powiecie Ostróda w rejencji królewieckiej. W związku z tym właściciel młyna i tartaku w Ostródzie, który ma prawo piętrzenia wody, jest zobowiązany przez cały rok do zapewnienia odpowiedniej ilości wody w jazie swojego młyna koniecznej do spławiania drewna”⁵³. Dołączony do tego aktu prawnego Regulamin obowiązujący od 1 września 1855 r. regulował szczegółowo kwestie związane z dostępnością tego przejścia dla tratw, procedurami z tym związanymi, remontami jazu, opłatami i nadzorem policyjnym nad ich przestrzeganiem.



Ilustracja 6. Plan sytuacyjny śluzy do spławu drewna w Ostródzie, autorstwa Köppena, z 1854 r. Właściwą śluzę (odmiana jazu) dla bali drewna zaznaczono strzałką⁵⁴

51 (Nr. 3818) Taryfa, według której podatek na używanie kanałów i śluz między jeziorami górnymi w Prusach Wschodnich, a to między miejscami Osterode, Niemieckie Eylau, Saalfeld, Liebemuehl i Hoffnungskrug się ma pobierać, w: *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten. Zbiór Praw dla Państw Królestwa Pruskiego* 1853.08.24, No 44, s.895-897.

52 Ibidem.

53 *Verordnungen und Bekanntmachungen der Königl. Regierung Nr 164. Reglement für Flösererei aus dem Pauzen-See in den Drewenz-See durch die Freischleuse der Mühle zu Osterode betr. 3257/7 I*, w: *Amts-Blatt*

Der Königlichen Preussischen Regierung zu Königsberg für das Jahr 1855, Jhr. 45, Berlin 1855, s.188-190. Tłumaczenie tego aktu prawnego na j. polski znajduje się w załączniku do artykułu.

54 J. Müller, *Dzieje Ostródy*, Ostróda 2010 (reedycja wydania niemieckiego z 1905 r.). Mapa pochodzi ze zbiorów Tajnego Archiwum Państwowego Fundacji Pruskiego Dziedzictwa Kulturowego w Berlinie.

Z końcem października 1860 r. ukończone zostały cztery pochylnie kanałowe (Buczyniec, Oleśnica, Kąty i Jelenie)⁵⁵. Wcześniej, bo przed 1854 r. wybudowano odcinek kanałowy pomiędzy Jeleniami a j. Druzno⁵⁶. Tak więc począwszy od ustąpienia lodów w 1861 r., cała główna linia Kanału była już dostępna dla żeglugi⁵⁷.

Oddanie do eksploatacji Kanału wiązało się ożywieniem gospodarczym Prus Górnych i Elbląga przejawiające się między innymi rozwojem przemysłu drzewnego i wywozem nadwyżek drewna na dalekie rynki. Przyspieszyła również ekstensywna wycinka oberlandzkich drzewostanów. Wywóz surowców leśnych do lokalnych odbiorców i poprzez port w Elblągu na dalsze rynki stał się odtąd szybszy i bardziej opłacalny. Gros przewozów drewna odbywał się tak jak dawniej drogą wodną, tratwami.

Organizacja całego tego procesu, począwszy od ścinki drzew w lasach, aż do dostawy surowca drzewnego od odbiorców wyglądała następująco. Drewno do spławienia musiało być dostarczone dostatecznie suche, tj. pochodzić z cięcia zimowego lub wiosennego w roku ubiegłym, w przeciwnym razie bardzo łatwo naciągało wodę i wskutek tego w czasie transportu wodnego tonęłoby lub utrudniałoby spław⁵⁸. Surowe pnie były cięte na odpowiednią długość, a tym przeznaczonym na sprzedaż nadawano numery. Już w trakcie wycinki przyjeżdżali kupcy, aby zorientować się co do wartości surowca. Sprzedaż drewna z lasów państwowych odbywała się w ramach zapowiadanych aukcji⁵⁹. Surowiec z lasów prywatnych wielkich majątków hrabiów Dohnów i Finckensteinów położonych w pobliżu j. Jeziorak przerabiany był w znacznej części w ich własnych tartakach, a resztę przeznaczano na zewnątrz. Z miejsca wycinki drzewo przeznaczone do dalszej sprzedaży transportowano do bindug położonych nad wysokimi brzegami jezior. Np. w Rewirze Leśnym Neu Schwalge (nieistniejąca już osada na zachodnim brzegu j. Jeziorak naprzeciwko wysp Gierczaków) na Jezioraku było aż 8 bindug⁶⁰. Składowano w nich i przygotowywano drewna

55 *Kanał Elbląski* pod red. S. Staniszewskiego, wyd. drugie uzupełnione, Wrocław 2021, s.64.

56 Ibidem, s. 43.

57 Poważnym utrudnieniem dla żeglugi na trasie od pochylni Jelenie do j. Druzno było 5 śluz, które ostatecznie zastąpiono pochylnią Całuny w pełni sprawną w 1883 r., ibidem, s. 40, 67 i 261.

58 A. Szwarc, *Transport drewna. Praktyczna Encyklopedia Gospodarstwa Wiejskiego*, nr 25-26, Warszawa 1922, s.47-48.

59 Np. w okresie międzywojennym XX w. aukcje prowadzone w miłomłyńskim hotelu „Zur Ostbahn”, w gospodzie Carla Riemkego w Tardzie, lokalu wycieczkowym w Piławkach i gospodzie „Gasthaus zur Eichenlaubeden” w Jerzwałdzie.

60 K. Radzimanowski, *Wir vom Geserich: von Bauern und Bürgern, von Händlern und Handwerkern, von Fi-*

do spławu. Po ustąpieniu lodów staczano kłody ze stromych zboczy prosto do wody, gdzie zbierano je obok siebie podłużnie w tablicę prostokątną (taflę), którą potem jeszcze wiązano jedną z drugą, tworząc niejako „pociąg” z tratw. Podczas budowy tratw obowiązywały pewne techniczne reguły, których trzymano się dość rygorystycznie, co wynikało nie tylko z wieloletniego doświadczenia, ale także z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa podczas spławu ludziom. Robili to flisacy, którzy w tym czasie mieszkali w szałasach. Pracami, jak i spławem zarządzał kierownik spławu (niem. Floßführer). Na jeziorach i łączących je kanałach wykonywany był spław wiązany (w tratwach). W czasie transportu używano wobec braku holowników kołowrotka, drągów, a czasami również żagla. W kanałach tratwy początkowo holowane były przez konie, które szły ścieżkami holowniczymi po jego brzegach. Także przez burlaków za pomocą lin. Czas spławu drewna tratwami „z góry w dół” to jest z j. Jeziorak czy okolic Ostródy do Elbląga trwał do dwóch tygodni⁶¹. Często zdarzały się postoje podczas sztormowej pogody na j. Druzno.

Już z chwilą rozpoczęcia Budowy Kanału Oberlandzkiego myśłano o wykorzystaniu do transportu surowca drzewnego barek. W przypadku kanałów był to bardzo dogodny środek transportu, gdyż możliwe było ciągnięcie barek przez zwierzęta lub nawet ludzi (burlaków). Jak już wspomniano, w 1845 r. ukazało się ogłoszenie inż. Steenke o zamiarze sprzedaży barek budowanych specjalnie dla potrzeb transportu drewna na Kanale. Z uwagi na parametry śluz i już projektowanych pochylni barki do żegluga po Kanale miały standardowe wymiary. Długość tak zwanej „barki oberlandzkiej” o napędzie żaglowym wynosiła maksymalnie 24,5 m, szerokość 3 m, a zanurzenie 1,1 m⁶². To właśnie sześć barek załadowanych drewnem 29 października 1860 r. odbyło pierwsze rejsy przez 4 kanałowe pochylnie i pięć śluz pomiędzy Jeleniami i j. Druzno. Te jazdy próbne w pełni spełniły oczekiwania, jakie pokładano w pochylniach i ich napędzie⁶³. Z surowców leśnych i wyrobów z nich barki służyły przede wszystkim

scheern, Flößern und Forstleuten - Portrait einer oberländischen Region zwischen Deutsch-Eylau und Saalfeld in Ostpreußen, Eggersdorf 2006, s.214.

61 Opis spławu tratwy z okolic Siemian nad j. Jeziorak do Elbląga w okresie międzywojennym XX w. na podstawie wspomnień flisaka Fritza Strauße zamieścił K. Radzimanowski w *Schwalgendorfer Chronik. Ein Streifzug durch 300 Jahre Geschichte des ostpreußischen Oberlandes*, Eggersdorf 2003, s.126-132. Rodzina autora, urodzonego w Niemczech Wschodnich mieszkała do 1945 r. w Siemianach nad j. Jeziorak i zajmowała się żegluga i flisactwem.

62 *Kanal...*, s.198.

63 *Gewerbe-und Handels-Nachrichten* [Przedruk szczegółowego opisu Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego z nr 46, 47 i 48 *Königsberger Regierungs-Amtsblatt*], w: *Königlich Preußischer Staats-Anzeiger*, No 300, 12.12.1866, s. 4400-4401.

do przewozu desek, belek, drewna opałowego, podkładów kolejowych, słupów telegraficznych, węgla drzewnego, potażu itp. Po uruchomieniu w pełni Kanału sama podróż barki np. z Ostródy do Elbląga trwała zazwyczaj 3 dni⁶⁴. Należy nadmienić, iż fracht z tytułu przewozu drewna barką na powyższej trasie był wyższy niż spław tratwami. Mianowicie koszt przewozu 1 metra sześciennego ściętego drewna barką wynosił w 1894 r. 1,2-1,8 marek lub 18,3-20 fenigów za milę, natomiast w przypadku spławu tratwami trzeba było wówczas zapłacić za metr sześcienny 1 markę 25 fenigów lub 14 fenigów za milę⁶⁵.

W 1862 r. pojawił się szlakach Kanału statek o napędzie parowym „Fortuna”, który służył również do przewozu drewna⁶⁶. Kilka lat po otwarciu Kanału statki i holowniki napędzane silnikiem parowym były już często używane w żegludze. Z uwagi na fakt, iż dominującym pędnikiem były koła łopatkowe, używano ich tylko na jeziorach, szczególnie na j. Druzno do holowania barek i tratw. Szersze zastosowanie parowców nastąpiło w chwili wprowadzenia napędu śrubowego. Wtedy też holunek tratw, szczególnie na jeziorach okazał się znacznie łatwiejszy i szybszy.

64 W serwisie internetowym YouTube pod adresem <https://www.youtube.com/watch?v=71VheEjGLhU> znajduje 12-minutowy film pt. *Holztransport auf dem Oberländer Kanal* [dostęp 11.08.2022] ukazujący rejs barką z drewnem z Oberlandu do Elbląga w latach trzydziestych XX w. Przedstawia unikalne ujęcia tego szlaku wodnego i funkcjonowania załogi. Jednostka ma napęd żaglowy i z konieczności na kanale załoga burlaczy lub odpycha się długimi drągami (bumsztakami) od dna. Opis tego rejsu P. Salecki, *Rejs barką z Pojezierza Iławskiego do Elbląga w latach trzydziestych*, w: <http://www.petlazuławska.com/node/6587>, [dostęp 11.08.2022].

65 D. Hess, *Der Masurische Schifffahrtskanal in Ostpreussen*, Königsberg i. Pr. 1894, s. 22.

66 *Kanal...*, s.203. Właścicielem „Fortuny” był S. Behrendt z Elbląga (niektóre źródła podają, iż dom handlowy Berendta z Iławy), ibidem.



Ilustracja 7. Holownik ciągnący tratwę na Kanale Oberlandzkim⁶⁷

Z uwagi na specyfikę żeglugi na Kanale spowodowaną istniejącymi budowlami hydrotechnicznymi jak pochylnie, wąskie śluzy, dedykowano tej drodze wodnej oddzielne prze-

pisy. Regulamin policji kanałowej dla Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego z 11 kwietnia 1861 r. regulował zasady jej prowadzenia, utrzymania i eksploatacji Kanału i jego budowli oraz spraw porządkowych⁶⁸. Precyzował między innymi wymiary tratw. I tak ich szerokość w dolnej części nie mogła być większa niż 8 stóp, to jest 2,51 m (1 stopa pruska = 12 cali = 31,385 cm), przy czym boczne belki tratw powinny być proste. Dopuszczało się składanie tratw w takiej liczbie warstw, aby największe zanurzenie nie przekroczyło 3 stopy 6 cali (1,1 m). Przy tego rodzaju konstrukcji tratwy jej górna szerokość, tzn. szerokość większej warstwy drewna, nie mogła być większa niż 9 stóp 6 cali (2,98 m). Tak zbudowana tratwa, przy zdrowym drewnie i starannym związaniu, zawierała 12 do 15 pni. Zabronione było spławianie drewna niezespolonego. Ster tratwy musiał być obciążony kamieniem lub innym obciążnikiem. Drewna nie wolno było spławiać porą nocną, tratwy po zmierzchu musiały być zacumowane przy brzegu. Zimą żadna tratwa nie mogła pozostać w kanale. Aneks do tego regulaminu z 20 stycznia 1863 r. nakazywał, aby tratwy składały się z co najmniej dwóch, mocno związanych jedna na drugiej warstw pni⁶⁹. Tratwę można było uformować z tyłu warstw ułożonych jedna na drugiej i związanych ze sobą, aby największe zanurzenie nie przekroczyło wymiaru 3 stóp 6 cali (1,1 m). Szerokość

67 W. Kramp, *Ostpreussen mit 66 Abbildungen*, Bielefeld-Berlin-Darmstadt 1955.

68 *Kanal-Polizei-Reglement für den Elbing oberländischen Kanal* z uzupełnieniami z 11.11.1861 r., 13.05.1862 r. i 20.01.1863 r., w: *Der Elbing oberländische Kanal und seine Bauwerke. Mit einem Anhang enthaltend den Frachttarif und da Kanal Polizei Reglement*, Elbing 1863, s.16-27. Tłumaczenie tych aktów na język polski prawnych znajduje się w *Kanal...*, s. 223-228.

69 Ibidem.

kość dolna, tzn. szerokość najniższej warstwy pni, której skrajne pnie muszą być proste, wynosić mogła nie więcej niż 8 stóp (2,51 m) – szerokość górna, tzn. szerokość wierzchniej warstwy pni nie mogła zaś przekraczać 9 stóp 6 cali (3 m).⁷⁰ Regulamin ten był kilkakrotnie aneksowany w następnych latach. Ujednoliconą jego wersją z 1 kwietnia 1895 r. w stosunku do wersji pierwotnej z 1863 r. różniła się niewiele. W odniesieniu do spławów dozwolony był już on w bezksiężycową noc, ale tylko na torach wodnych o szerokości powyżej 40 m. Tratwy musiały też posiadać białą tablicę z danymi właściciela, kierownika tratwy i jej numerem⁷¹.

Od spławianego drewna wszelkiego rodzaju związanego w tratwy lub w inny sposób, obowiązywały opłaty. Wspomniana Taryfa z 19 lipca 1853 r. określała opłaty za używanie kanałów i śluz, które pobierane były pomiędzy Ostródą, Iławą, Zalewem, Miłomłynem i Karczemką⁷². Od spławianego drzewa różnego rodzaju opłata naliczana była od powierzchni tratwy znajdującej się w śluzie: 1 talar i 10 srebrnych groszy za 10 stóp szerokości i 100 stóp długości albo za 1000 stóp kwadratowych⁷³. Za transportowany na tratwie towar o wadze powyżej dwóch centnarów należało dodatkowo uiścić fracht w wysokości 6 srebrnych groszy. Czołna ręczne (łodzie), które towarzyszyły płynącym tratwom, tak jak i wyposażenie tratw zwolnione były od opłat.

Opłata za spław drewna tratwami musiały być ustalone zbyt wysoko, skoro w Taryfie z 11 lutego 1861 zmniejszono ją z 1 talara 10 groszy na 20 groszy⁷⁴. Taryfy z 1853 r. i 1861 r. preferowały lokalne surowce, o ile przewożone były dodatkowo na tratwach. Były to materiały opałowe, siano, sitowie, trzcina, kamienie budowlane, brukowe, młyńskie, wapienne i gipsowe, ziemia, piasek, glina, również popiół, mierzwa i smoła⁷⁵. Opłaty od takich ładunków pobierane

70 Ibidem.

71 *P. v. d. H. R. Pr. z. K. v. 24. 10. 04 für den Elbing-Oberländischen Kanal*, w: Held O., *Gesetze und Verordnungen für die Polizeiverwaltung und Strafrechtspflege unter besonderer Berücksichtigung der von dem Herrn Oberpräsidenten der Provinz Ostpreußen, von dem Herrn Regiergspräsidenten und der Königlichen Regierung zu Königsberg i. Pr. erlassenen Polizeiverordnungen*, 95, Berlin 1895, s. 413-417.

72 (Nr. 3818)...

73 Jeden talar pruski = 30 srebrnych groszy = 360 miedzianych fenigów. W 1873 r. zastąpiony został marką niemiecką.

74 Dla zobrazowania siły nabywczej ówczesnych srebrnych groszy można podać, że średnia płaca robotnika w Zalewie za lata 1850-1860 wynosiła 9-15 groszy srebrnych za 12-godzinny dzień pracy, E. Deegen, *Geschichte der Stadt Saalfeld*, Mohrunen 1905, s. 322-323.

75 Około r. 1880 zabronił rząd pruski transportowania na tratwach towarów, tonących w wodzie, W. Winid, *Kanal Bydgoski*, Warszawa 1928, s.75.

były w połowie albo w 1/6. Ponadto w celu usprawnienia pokonywania śluz dopuszczono możliwość, o ile pozwalają na to przepisy policji kanałowej, ułożenia na tratwie kilku warstw związanych ze sobą pni, belek itp. Taryfa z 1861 r. określała ponadto, że opłatę trzeba uiszczać na stopniu wodnym w Miłomłynie przy tamtejszej śluzie lub wrotach bezpieczeństwa oraz przy pokonywaniu śluz w Klepinie. Kolejna Taryfa wydana 27 grudnia 1871 r. utrzymała w mocy wysokość stawki za transport drewna na Kanale i okolicznych akwenach w wysokości 20 srebrnych groszy, ale już uwzględniając obecnie obowiązujące miary metryczne dla przestrzeni kwadratowej 100 metrów kwadratowych⁷⁶. Obowiązujące stawki za korzystanie z Kanału Oberlandzkiego budziły wątpliwości jego budowniczego inż. Georg Jacob Steenke. Dał temu wyraz w artykule *Ueber den Elbing oberländische Kanal* [O Kanale Elbląsko-Oberlandzkim] opublikowanym w 1873 r. Wyraził się, że „Niestety, taryfa Kanału, która jest wprawdzie bardzo umiarkowana, pozostawia wiele do życzenia”⁷⁷. Może dlatego też obowiązująca od 1861 r. w jednakowej wysokości opłata dotycząca przewozu drewna tratwami przez stopnie wodne w Miłomłynie i Klepinie została zmieniona i ustalona w różnej wysokości w 1875 r: 10 srebrnych groszy w Miłomłynie i 20 srebrnych groszy w Klepinie⁷⁸. Zmniejszenie jej dla tratw pokonujących śluzę w Miłomłynie, ale niekoniecznie cztery pochylnie i ówczesną śluzę w Klepinie w drodze „z góry” do Elbląga było z pewnością po myśli inż. Steenke. Spory ruch w Systemie Wodnym Kanału, szczególnie spławów drewna był bowiem np. z lasów ostródzkich do Ostródy, Miłomłyna a znad Jezioraka do Iławy czy do Zalewa nad j. Ewingi. Większość jednak przewozów drewna z Oberlandu odbywała się do portowego Elbląga. Dostępne dane statystyczne w tym zakresie

76 *Taryfa na mocy której pobierać się mają podatki za korzystanie z kanałów i śluz na traktach wodnych w prowincji Pruskiej pomiędzy osadami Osterode [Ostróda], Niemiecką Iławą [Iława], Saalfeld [Zalewo], Liebemuehl [Miłomłyn], Hoffnungskrug [Karczemka], Kleppe [Klepina] i Elblągiem, jako też na pochyłych płaszczynach pomiędzy osadami Hoffnungskrug i Kleppe*, w: *Zbiór Praw dla Państw Królestwa Pruskiego* 1872, Berlin 1872, s. 85-88.

77 *Ueber den Elbing oberländische Kanal*, w: *Deutsche Bauzeitung*, Jahrg. VII, 26.04.1873, s.319-320. Steenke uważał, iż opłata z tytułu pokonywania Kanału bez ładunku powinna być niższa niż pod obciążeniem. Dotyczyło to szczególnie barek bez ładunku wracających z Elbląga do Oberlandu.

78 (Nr 8258.) *Allerhöchster Erlaß vom 31. Dezember 1874, betreffend die Abänderung der Tarife für die Benutzung der DREWENZ-Brücke bei Leibitsch, für die Benutzung der Kanäle und Schleusen auf den Wasserstraßen der Provinz*

Preußen zwischen den Orten Osterode, Deutsch Eylau, Saalfeld, Liebemühl, Hoffnungsstrug, Kleppe und Elbing, sowie der geneigten Ebenen zwischen den Orten Hoffnungsstrug und Kleppe und für die Benutzung der Landungsplätze auf beiden Ufern der Weichsel bei Kurzebrack und des Hafens daselbst, vom 1. Januar 1875, w: *Gesetz Sammlung für die Königlichen Preussen* 1875, Berlin, s.88.

uwzględniają jedynie przewozy odnotowane początkowo w Klepinie a później w Buczyńcu. Nie uwzględniano w danych statystycznych ruchu żeglugowego pomiędzy punktami załadunku i wyładunku jednostek, które nie obciążano opłatami w Klepinie, np. holunku tratw z bindug na j. Jeziorak do tartaków w Zalewie, Miłomłynie czy Iławie. Należy w tym miejscu określić, co było właściwą jednostką spławu. Mianowicie tablice (najmniejsza jednostka uformowana z pni w celu spławu drewna) związane ze sobą tworzyły „pociąg” z tratw. To dopiero było właściwą jednostką spławu⁷⁹. Dla poznania miejsc, z których odprawiane były tratwy podążające do Elbląga z Prus Górnych, wielce pomocne mogą być dane statystyczne dla ruchu statków i tratw na Kanale Oberlandzkim w 1889 r. (tab. 1).

		LICZBA	
Z	Iława	60	
	Zalewo	42	
	J. Jeziorak	179	
Razem basen Jezioraka			281
	Ostróda	113	
	J. Drwęckie	73	
	J. Szelaż	255	
Razem okolice Ostródy			441
	Miłomłyn	153	
	J. Ruda Woda, Sambród, Piniewo	521	
Razem pozostałe			674
		SUMA	1396
DO	Gdańsk, Nw Dwór Gdański	168	
	Elbląg	897	
	Zalew Wiślany i Królewic	11	
	Stare Dolno i j. Druzno	320	
		SUMA	1396

Tab.1 Miejsca początkowe rejsów statków i spławu tratw na Kanale Oberlandzkim do Elbląga według danych z pochylni w Buczyńcu za 1889 r. (w liczbach)

Źródło: Verordnungs-Blatt des k.k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr 123, Wien 23 October 1890, s. 1856.

79 W. Winid, op. cit., s. 75.

Co prawda, powyższe dane nie wyodrębniają w ogólnym rachunku tratw, ale wskazane w wykazie miejsca początkowe rejsów wyraźnie wskazują na fakt, iż większość transportów do Elbląga musiała dotyczyć surowców leśnych, a mianowicie pochodzących z j. Jeziorak (poza Hławą), J. Drwęckiego (poza Ostródą), j. Szelaż i Miłomłyną (lasy Taborskie) oraz j. Ruda Woda. W ramach tych kursów przewieziono w r. 1889 łącznie „w dół” 2 730, 46 m³ drewna ciętego, desek i listew oraz 27 130 m³ drewna opałowego i chrustu, to jest łącznie po przeliczeniu około 30 tys. ton⁸⁰.

Natomiast z danych z tab. 2 wynika, iż w po otwarciu Kanału spław tratw w kierunku Elbląga i dalej był ilościowo dość znaczny. Należy zauważyć, iż w przeciwnym kierunku, „w górę” w niektórych latach w ogóle go nie notowano albo też brakowało danych (skrót „bd”). Transporty drewna z Elbląga do Oberlandu mogły dotyczyć produkowanej w tartakach tarcicy, która wysyłana była w przeważającej części drogą wodną.

Rok	„w dół”		„w górę”	
	Statki	Tratwy	Statki	Tratwy
1861	767	b.d.	671	bd
1863	1901	2646	1312	0
1864	1426	bd	1383	bd
1865	1702	291	1674	0
1866	1065	1528	1329	0
1868	1677		1416	
1871	1624	bd	1618	bd
1872	2862	bd	1620	bd
1874	1170	34	632	3
1878	991	bd	955	bd
1889	1396		1048	
1890	bd	672	bd	bd
1891	875	419	857	138
1898	966	558	945	138

Tab.2 Ruch statków i tratw na Kanale Oberlandzkim w XIX w. (w liczbach)

Źródło: 1861 r. – Bericht über der Gang Handels, der Gewerbe und der Schiffahrt. Elbing in Jahre 1861, Elbing, s.8. 1863 r. – B. Oehler, Skizzen aus Alt-Preussen, w: Altpreußische Monatsschrift,

80 *Verordnungs-Blatt des k.k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt*, Nr 123, Wien 23 October 1890, s. 1856.

Erster Bd., 1864, s.286-311. 1864 r. – Bericht über der Gang Handels, der Gewerbe und der Schiffahrt. Elbing in Jahre 1864, Elbing 1865, s.8. 1865 r. – Königlich Preußischer Staats-Anzeiger, No 300, 12.12.1866, s.4401. 1866 r. – Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrsanstalten, Jahrgang 186, Erste Hälfte, Berlin 1867, s. 87. 1868 r. – Jahrsberichte der Handelskavern und kaufmännischen Korporationen des Prußischen Staats für 1868, Berlin 1869, s.140. 1871 r. - Jahrsberichte der Handelskavern und kaufmännischen Korporationen des Prußischen Staats für 1871, Berlin 1872, s.157 i 158. 1872 r. - Jahrsberichte der Handelskavern und kaufmännischen Korporationen des Prußischen Staats für 1872, Berlin 1873, s. 215. 1874 r. – T. H. Schunke, Die Schiffahrts - Kanäle im Deutschen Reiche, s.285-293, w: A. Petermann, Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt über wichtige neue erforschungen auf 1 dem Gesamtgebiete der Geographie, Bd 23, 1877, Gotha 1877. 1878 r. – B. Meyer, Denkschrift über die Kosten der Binnenschiffahrt, Hannover 1881, s.26. 1889 r. - *Verordnungs-Blatt des k.k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt*, Nr 123, Wien 23 October 1890, s.1856. 1890 r. - R. Kowalski, Elbląg - Zalewo - Ostróda. Żegluga parowa na przełomie XIX i XX wieku, w: *Zapiski Zalewskie*, nr 28/2014, s. 22-27. 1891 r. – *Verordnungs-Blatt des k.k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt*, Nr 135, Wien 24 November 1892, s.1980. 1898 r. – H. Keller, Memel-, Pregel- und Weichselstrom, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse. Eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Darstellung, Berlin 1899, s.371.

Znaczne wahania w ilości kursów statków, barek i tratw w poszczególnych latach uzależnione były od koniunktury w gospodarce, zakłóceń w handlu zagranicznym, nieurodzajów i długości sezonu żeglugowego. Także wpływ na to miały ograniczenia w żegludze na Kanale z powodu prac porządkowych lub remontów jak to miało miejsce od 1 maja 1895 r., kiedy to żegluga na odcinkach Kanału od Karczmiska do Miłomłyną i od mostu w Drulitach do pochylni Nowe Całuny została wstrzymana z wyjątkiem dla małych łodzi wiosłowych⁸¹. Tratwy składające się z wielu tafli, a jak wynika z powyższych danych, dla bardzo dobrego roku pod względem ilości spławów 1866 r. płynęły ich dzienne nawet średnio 6-7, utrudniały i spowalniały żeglugę innych jednostek⁸². Dotyczyło to zwłaszcza przejścia przez śluzy i pochylnie. W niekorzystnym dla żeglugi na Kanale roku 1874 spławiono w kierunku Elbląga tylko 34 tratw. Dla tego roku znana jest waga drewna przewieziona przez nie, mianowicie 290 960 cetnarów co wynosi w przeliczeniu na jedną tratwę około 400 ton (1 cetnar =

81 *P. V. d. H. R. Pr. z. K. v. 24. 10. 04...*, §. 9.

82 Bernhardt Ohlert w opisie podróży po Kanale i opublikowanym w 1864 r. zanotował, iż „...Na naszej wyprawie spotaliśmy grupę około 30 tratw z kłód, które zostały już pozbawione kory i przycięte na żądaną długość, tzw. podkłady...”, B. Ohlert, *Skizzen aus Alt-Preussen*, w: *Altpreußische Monatsschrift*, Erster Bd., 1864, s.286-311. Żegluga handlowa na Kanale trwała od 7 do 8 miesięcy lub 225-240 dni, zatem średnio 232 dni, Steenke, *Schiffahrt auf dem Elbing-Oberländischen Kanäle* (Ref. 5 u. 6). (Zu A.), w: *Denkschrift über des Kosten der Binnenschiffahrt*. Bearbeitet von G. Meyer, Bauinspektor a.D. zu Berlin (*Extra-Abdruck aus der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur - Vereins zu Hannover*), Hannover 1881, s.27.

51,447 kg)⁸³. Tymczasem barki kanałowe były w stanie przewieźć jednorazowo tylko do 60 ton ładunku. Dlatego też używano je przeważnie do transportu obrobionego lub przerobionego już surowca drzewnego. W ostatnich latach XIX w. przeciętnie transportowano na Kanale 19-20 tys. ton drewna tratwami, podczas gdy cała żegluga towarowa zamykała się w przedziale 70 - 75 tys. ton ładunków⁸⁴.



Ilustracja 8. Zalewo, składowanie drewna przed tartakiem, w tle widok na miasto. Lata 1900-1913⁸⁵.

Największymi odbiorcami drewna były lokalne tartaki. Ich powstanie i rozwój spowodował duch przedsiębiorczości, jaki pojawił się w małych miastach leżących nad Kanalem po jego zbudowaniu. Zwrócił na to uwagę podczas podróży po jeziorach oberlandzkich Bernard Ohlert w 1864 r.⁸⁶ Na przykład pierwszy tartak parowy w Zalewie powstał w 1862 r.⁸⁷ W 1929 r. funkcjonowało tutaj ich aż pięć⁸⁸. Lista około kanałowych tartaków działających do 1945 r. jest dość znaczna, wśród nich należy wymienić:

Łława: Schlobach, Thude, Lehrke, H. Seifert, Tschenscher („Rotkrug”), Niziny. Samborowo: Emil Lindenblatt. Ostróda: bracia Schwarz/Albert Millenet/

bracia Gutstein (Neidenburger Dampfmühle), E. Moschall/ Willy Pester, Adolf Wirth/Edmund Wirth/ Emilie Wirth, Glitz/ Berkau & Auge, Wilhelm Deiters. Buńki/Stare Jabłonki: Friedrich W. Januschewski. Miłomłyn: Constantin Becker, Otto Binder, Gustaw Wichert. Jerzwałd: G. Mursch/Paul Kornatz. Zalewo: Michael Janke/ Sally Goldstein („J. Goldstein”)/Kruske, Paul Szcapaniski, „Vowinkiel & Richtberg“, „Schütt & Cie. Sägewerk“, Porsch. Szymonowo: hr. Hans v. Finckenstein. Karczemka. Leśnica/Małdyty: Ernst Hildebrandt. Dolno. Elbląg: D. Wieler, „Wittkowsky G. m b.“, A. Dobbert, Wilhelm Thiessen.

Drewno, już od czasów krzyżackich było drugim po zbożu ważnym towarem, który eksportowano z elbląskiego portu. W latach 60. XIX w. zaczęła jednak maleć rola Elbląga jako portu, do którego prowadziła droga z otwartego morza płytką zatoką⁸⁹. Kanał Oberlandzki w sposób znaczący nie przyczynił się do jego ożywienia, z uwagi jak już wspomniano na jego dostępność tylko dla statków o nośności nieprzekraczającej 60 ton, poza tym 4-5 miesięcy w roku nie był żeglowny. Znacząco nie poprawiły tego również transporty drewna wodą z kierunku rzeki Wisły czy Pregoi. W 1887 r. odpłynęło z Elbląga z ładunkiem 60 statków. W 1913 r. przeładowano zaledwie 104 tys. ton, czyli 1/7 obrotów handlowych Gdańska i 1/11 obrotów Królewca⁹⁰. Ruch w portach Królewca i Pilawy wzrósł dość znacznie po 1932 r., przy czym zmalała nieznacznie wysyłka drewna. W porcie elbląskim jak pokazują dane w tab. 3 przy utrzymywaniu się tej w mniej więcej tej samej wysokości eksportu kilkakrotnie wzrosła wysyłka drewna kosztem innych towarów.

Tab.3 Wysyłka towarów, w tym drewna z portów w Królewcu i Pilawie oraz w Elblągu w latach 1933 i 1937 (w tonach)

Tab.3 Wysyłka towarów, w tym drewna z portów w Królewcu i Pilawie oraz w Elblągu w latach 1933 i 1937 (w tonach)

Porty	1933		1937			
	Ogółem	w tym drewno	Ogółem	w tym drewno		
	tys. ton		tys. ton			
		%		%		
Królewiec i Pilawa	695,819	52,849	8%	942,77	43,724	5%
Elbląg	36,322	4,123	11%	39,061	12,484	32%

Źródło: Tab. 165b. Güterversand über See in den Häfen Königsberg (Pr)-Pillau nach Gütergruppen und Herkunfts- und Bestimmungsländern 1932-1937 i Tab.168. Güterverkehr über See im Hafen Elbing nach Gütergruppen 1933-1937, w: Statistisches Handbuch für die Provinz Ostpreußen 1938. Ein Wegweiser durch Verwaltung, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung seit der Machtübernahme 1933 - 1937, Schlossberg (Ostpr.) und Leipzig 1938, s. 238-239 i 241.

83 *Wochenschrift...*, s.87. W 1880 r. spławiono z Miłomłyna do Elbląga 33 tratw, przewożąc 3.360 ton drewna (średnio 102 t drewna na tratwę). Natomiast w odwrotną stronę, z Elbląga „w górę” popłynęła tylko jedna tratwa z 15 tonami drewna, *Statistik des Deutschen Reichs*, Bd. LII, Berlin 1881, tab. I.9.

84 H. Keller, *Memel-, Pregel- und Weichselstrom, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse. Eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Darstellung*, Berlin 1899, s.371.

85 Poczłówka ze zbiorów Towarzystwa Miłośników Ziemi Zalewskiej.

86 B. Ohlert, op. cit.

87 K. Skrodzki, *Tartaki...*, s. 74-8.

88 H. Schultz, *Oberland. Ein Führer und Wegweiser*, Königsberg 1929, s. 23. Wydarzenia rozgrywane się w związku działalnością jednego z zalewskich tartaków i stolarni stały się kanwą wydanej przez Manfreda Vogla w 2008 r. w powieści *Das Gatter: Ein Manager und der Staat* (Brama. Menadżer a państwo).

89 Do portu zawiązywały zazwyczaj statki o tonażu do 1000 ton.

90 Palmowski, *Port elbląski - dawniej i współcześnie*, w: *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. VII, Komisja Geografii Komunikacji PTG, 2001, s. 169-188.

O ile średnie przewozy drewna na tratwach dla Pomorza w latach 1922-1930 wynosiły do Gdańska 55,7 tys. ton, to dla Elbląga tylko 19,7 tys. ton⁹¹. Ciekawe pod względem znaczenia poszczególnych szlaków żeglownych w Prusach Wschodnich w latach 30.XX w. są dane zawarte w tab. 5 obrazującej przewożone ładunki w żegludze śródlądowej.

Droga wodna	Dł. w km	1933	1934	1935	1936	Średnio w t
Kanał Oberlandzki	99	22	23	27	26	24
Łyna od Frydlandu do Welawy	54	18	25	29	28	25
Mazurskie trasy wodne		21	37	19	12	22
Nogat	61	43	60	60	120	71
Zalew Wiślany łącznie z rz. Pregołą do Królewca i rz. Elbląg do Elbląga		246	361	423	512	385
Pregoła od rz. Dejmy do Królewca	45	517	570	559	615	565
Rz. Niemen od granicy litewskiej do rz. Gilgi	63	496	595	600	679	593
Trasa rz. Gilga-rz. Dejma	94	454	508	500	533	499

Tab.4 Ładunki w żegludze śródlądowej (łącznie z tratwami) na drogach wodnych Prus Wschodnich w latach 1933-1936 (w tys. ton)

Źródło: Tab.147 Tonnenkilometrische Leistungen auf Binnenwasserstraßen 1933-1936, w: Statistisches Handbuch für die Provinz Ostpreußen 1938. Ein Wegweiser durch Verwaltung, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung seit der Machtübernahme 1913-1937, Schlossberg (Ostpr.) und Leipzig 1938, s.213.

91 Wyliczenia własne na podstawie Tab. VI. Statystyka przewozu drzewa w tratwach na terenie Pomorza (w tonach), w: M. Rybczyński, *Drogi Wodne na Pomorzu*, Toruń 1935, s. 62.



Ilustracja 9. Wodne szlaki komunikacyjne w Prusach Wschodnich⁹²

Należy zatem stwierdzić, że Elbląg nie odgrywał znaczącej roli jako ośrodek handlu drewnem w Prusach Wschodnich w okresie międzywojennym. Przyczyną tego stanu rzeczy był fakt, że zaplecze Elbląga w surowiec drzewny było regionalne, obejmujące głównie kilka powiatów na południu od miasta. Natomiast do Gdańska docierało drewno z całego dorzecza Wisły, a do Królewca

i Kłajpedy (do czasów I w. św.) również z bardzo zasobnych lasów imperium rosyjskiego położonych za granicą Królestwa Prus. Poza tym Wisła, Pregoła i Niemen były bardziej predysponowane do żeglugi statkami i barkami dużej ładowności, a także spławu formowanego w tratwach na dużą skalę.

Dynamiczny rozwój kolei na pograniczu Prus Wschodnich i Zachodnich w drugiej połowie XIX w. miał początkowo niewielki wpływ na spław drewna⁹³. Kolej, która sama z siebie zwiększyła popyt na drewno (podkłady kolejowe, słupy telegraficzne, opał), przejęła przede wszystkim transport jego półproduktów. Ten środek transportu drewna stosowano też jako uzupełnienie, gdy nie było możliwości transportu wodnego lub ze względu na wyższą wartość materiału i konieczność szybszej i niepowodującej uszkodzenia dostawy⁹⁴. Dla Kanału Oberlandzkiego konkurencją stała się linia kolejowa Ostróda-Miłomłyn-Zalewo-Myślice-Elbląg oddana do użytku stosunkowo późno, bo dopiero w 1893 r.

92 S. Srokowski, *Studium geograficzne, gospodarcze i społeczne*, Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń 1945, s.237.

93 Kolej spowodowała natomiast spadek przewozów Kanałem innych towarów niż surowiec drzewny. Tendencja ta zahamowana została tylko na krótko w latach 80.XIX w. E. Carsten, *Wirtschaftliche Entwicklung Elbings im neunzehnten Jahrhundert*, w: *Altpreussische Monatsschrift*, Bd. 50, 1913, s. 453-483.

94 J. Marchet, *Der Holzhandel Norddeutschlands*, Wien 1908 [dostęp pod adresem <http://www.lmarchetxikus.de/bibliothek/Der-Holzhandel-Norddeutschlands>, 29.03.2022].

W zachodniej Europie żegluga śródlądowa rywalizując z koleją o ładunki, zaczęła się szybko modernizować. Dbano o drogi wodne, systematycznie je pogłębiając. Starano się zapewnić możliwie jak najdłuższe odcinki bez konieczności dokonywania przeładunków. Dzięki temu zwiększano ładowność, szybkość i regularność kursowania statków⁹⁵. Także żegluga śródlądowa w Prusach Wschodnich rywalizując z koleją o ładunki, powinna była się modernizować. Co prawda rozważano możliwości zwiększenia przepustowości i tonażu pływających na Kanale statków oraz połączenie go z będącym w fazie projektów Kanałem Wschodnim (niem. Ostkanal), ale nigdy tych planów nie wdrożono⁹⁶. Wobec powyższego ogólne przewozy kanałowe zmniejszyły się do 1932 r., ale udział w nich drewna stale rósł. Świadczą o tym np. dane z lat 1927 i 1928 z rejestru Urzędu Budownictwa Wodnego w Ostródzie (tab. 5).

Rok	Towary ogółem	w tym drewno tratwami	
	ton		%
1927	30 068	19 710	40
1928	26 064	23 439	47

Tab.5 Przewozy towarów i drewna na Kanale Oberlandzkim w latach 1927 i 1928 (w tys. ton)

Źródło: W. Striewski, *Der Einfluss des Oberländischen Kanals auf die Landeskultur im Kreise Osterode Ostpr., Königsberg 1930*, s. 28

Udział drewna przewożonego Kanałem, wobec zmniejszenia znaczenia tego szlaku żeglugowego jako drogi transportu innych towarów, odtąd zwiększał się i w 1939 r. wynosił już 60% z łącznego tonażu 62 525 ton⁹⁷.

Prawie stuletni okres (do 1945 r.) transportu wodnego drewna z lasów ostródzko-iławskich, jaki trwał po wybudowaniu Kanału Oberlandzkiego,

95 *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*, cz. 7, w: <https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles/180-6/z-dziejow-zeglugi-srodladowej-w-polsce>, [dostęp 09.06.2022].

96 Projekt budowy kanału z okolic Torunia opracował przed I w. św. królewski tajny radca budowlany i prof. Wyższej Szkoły Technicznej w Gdańsku, Paul Ehlers. Miał on być przedłużeniem szlaku żeglownego z Niemiec Notecią, Kanałem Bydgoskim, Wisłą i dalej z Torunia przez j. Jeziorak, Olsztyn na Wielkie Jeziora Mazurskie. Zmieniające się trendy w transporcie masowym, na korzyść głównie kolei, ale przede wszystkim wybuch pierwszej wojny światowej i zmiany, jakie nastąpiły po jej zakończeniu na mapie Europy, spowodowały zaniechanie budowy Kanału Wschodniego. Na początku lat 20. XX w. podjęto inicjatywę budowy kanału żeglugowego pomiędzy Ostródą i Olsztynem skomunikowanego z Kanałem Oberlandzkim, ale ostatecznie nie zrealizowano tego pomysłu.

97 L. Słodownik, *Kanał Elbląski*, w: <http://historia.bibliotekaelblaska.pl/artukul/936>, 28.10.2008, tenże, *Tajemnice Kanału Elbląskiego*, w: <https://krainakanaelblaskiego.pl/docs/Tajemnice%20Kana%C5%82u%20Elb%C4%85skiego.pdf>, 20.10.2017.

skłania również do wskazania pewnych negatywnych zjawisk towarzyszących spławom. Już w pierwszych latach funkcjonowania żeglugi kanałowej wzmożony spław tratw na j. Jeziorak spowodował protesty, gdyż miało to powodować szkody w rybołówstwie. Dlatego też miasto Iława żądało opłaty od każdego spławu i zaczęło robić trudności flisakom. Sprawa ta nawet trafiła do władz re-jencji, gdy pewien przedsiębiorca drzewny odmówił zapłacenia takiej opłaty, argumentując, iż Jeziorak należy do wód otwartych. Władze uznały jego rację i potwierdziły, że jezioro należy do wód otwartych. Co prawda miasto Iława odwoływało się jeszcze do ministra, ale ten nakazał rezygnację z wszelkich roszczeń o odszkodowania związane ze skutkami budowy kanału⁹⁸. Tak też flisacy nie napotykali już więcej trudności ze strony Iławy, które jako administrator, od 1845 r. miało prawo również do północnej części Jezioraka, znajdującej się w Prusach Wschodnich⁹⁹. Zdarzało się, że tratwy szczególnie na kanałach i przy pokonywaniu śluz oraz pochylni hamowały ruch na wodzie. Długotrwałe pokonywanie przez poszczególne tafle tych budowli wodnych powodowało tworzenie się kolejek oczekujących na przeprawę. Porzucone kłody również utrudniały żeglugę innym jednostkom. Notowano przypadki, że spławiane tratwy z uwagi na masę i nieprzewidziane sytuacje (załamanie pogody, ludzka nieuwaga) powodowały szkody w budowlach nawodnych (prześlach mostów, nabrzeżach i śluzach). Dlatego też przy zbliżaniu się do mostów i zapór kierownik tratwy wyznaczał strażnika, z zadaniem zapobiegania ewentualnym zatorom blokującym przepływ, a także uszkodzeniom nabrzeża i urządzeń śluzy. Na poczet poczynionych w trakcie spławu strat władze mogły zająć i zlicytować spławiane drewno.

Spławy przyczyniały się do zaśmiecania wód, czemu starano się przeciwdziałać, wydając odpowiednie zakazy. Zabroniono używania drutu do wiązania bali, który po wrzuceniu do wody mógł niszczyć sieci rybackie. Poza tym mógł spowodować skaleczenia dłoni flisaków, co często sprowadzało się do zakażenia krwi.

98 C. J. Kaufmann, *Geschichte der Stadt Deutsch-Eylau*, Danzig 1905, s.143, *Dzieje miasta Iławy* / K. J. Kaufmann; tłum. J. Skrobot, W. Skrobot. - Tyt. oryg.: *Geschichte der Stadt Deutsch Eylau*, Iława 2010, s.123 (nowsze wydanie 2018 r., s.125).

99 C. J. Kaufmann, op. cit., s. 129; *Dzieje miasta Iławy*, op. cit, s. 112.



Ilustracja 10. Odpoczynek i gotowanie posiłku przy śluzie w Ostródzie¹⁰⁰

Flisacy byli narażeni nie tylko na niebezpieczeństwa wynikające z wykonywania swojej profesji. Nieodpowiednie warunki higieniczne podczas wielodnio-

wej, często nawet wielotygodniowej podróży nierzadko sprzyjały wybuchowi groźnych chorób. Bywało, że przemierzając dalekie okolice, przywozili ze sobą choroby zakaźne. Było to na przykład przyczyną zakażeń śmiertelnych cholera azjatycką na obszarach wokół Kanału w 1894 r. Warunki naturalne Prus Wschodnich z ich rzekami, licznymi ciekami wodnymi i kanałami, na których odbywała się żegluga, szczególnie sprzyjały rozprzestrzenianiu się cholery. Duży ruch panował na Kanale Oberlandzkim, gdzie często przez poszczególne śluzy i pochylnie przepływało 20 lub więcej statków oraz tratw dziennie. Wzdłuż jego żeglownych szlaków znajdowało się 44 miejscowości, w których wielu mieszkańców czerpało z niego wodę do picia, jak i do innych celów. Zdarzało się, że marynarze i flisacy załatwiali swoje potrzeby fizjologiczne do wody. Szyper Schädlich, który zmarł 11 sierpnia 1894 r. na cholera koło Piniewa w czasie rejsu barką „Vlene” z Ostródy do Elbląga, wypróżnił 14 dni wcześniej stolec do J. Drwęckiego i w ten sposób spowodował prawdopodobnie zarażenia tą chorobą w Ostródzie. W pobliżu zatoki J. Drwęckiego, gdzie zakotwiczył Schädlich zmarła bowiem żona pracownika kolei Scholla, która właśnie tam pobierała wodę dla celów gospodarczych. Cholera, która pojawiła się wkrótce po śmierci Schädlicha na Kanale w okolicach Wilamowa i Wińca i spowodowała śmierć kilku osób, mogła być również spowodowana wodą zanieczyszczoną odchodami. W międzyczasie w okolicach Ostródy u flisaka Rußa po powrocie z Torunia, gdzie pływał na tratwach po Wiśle, zanotowano wszystkie objawy cholery, ale w ciągu kilku dni wyzdrowiał. W tym czasie na Wiśle wystąpiło już kilka zachorowań na cholera, a jego przypadek stał się podstawą do wydania przez władze zarządzenia, że wszyscy flisacy powracający z rejonu Wisły do

100 E. Vogelsang, op. cit., s.37.

Ostródy i okolic muszą zgłosić się do władz w ciągu 8 godzin od przybycia i przez 6 dni mają być monitorowani przez policję pod kątem stanu zdrowia. Nie zaobserwowano jednak dalszego rozprzestrzeniania się choroby tą drogą. Na szczęście dzięki skutecznemu przeciwdziałaniu władz, przypadki tej choroby w 1894 r. utrzymywały się, w przeciwieństwie do poprzednich XIX wiecznych jej fali w umiarkowanych granicach, tak że nie można było mówić o prawdziwej epidemii¹⁰¹.

Wydane w 1878 r. przepisy zobowiązywały przedsiębiorcę do uzyskania dla każdej tratwy pozwolenia przez wypełnienie stosownego formularza. Zawierał on dokładne dane o objętości, miejscu pochodzenia i przeznaczeniu drewna, czasie, w jakim tratwa musiała być rozebrana, a także dane personalne flisaków. Pozwalało to na zidentyfikowanie ewentualnego źródła pochodzenia zagrożenia epidemiologicznego¹⁰². W 1893 r., gdy pojawiły się pierwsze przypadki zachorowań na cholera azjatycką, w graniczących z Prusami terenach ziem polskich po rosyjskim zaborem, wprowadzono przepis o poddawaniu kontroli sanitarnej osób zatrudnionych przy żegludze i spławach¹⁰³.

Pruski lekarz wojskowy Friedheim szczegółowo opisał początek cholery w żegludze i spławie drewna Wisłą z zaboru rosyjskiego do Prus Zachodnich w 1894 r.¹⁰⁴. Co prawda odnosi się w swoim raporcie do polskich flisaków, ale warunki pracy ludzi tej branży w Prusach w ówczesnym czasie nie były dużo lepsze. Na podstawie własnych obserwacji scharakteryzował warunki ich życia na tratwach: „Sposób życia „flisaków” jest tak nędzny i skromny, że każdemu, kto to zna, jest oczywiste, że nie są w stanie zapewnić sobie odporności w przypadku wybuchu epidemii. Ludzie, którzy żyją tygodniami i miesiącami półnędzy na wietrze i zmiennej pogodzie na wodzie, których nędzna słomiana buda, upstrzona brudem i robactwem, z jej skromnym słomianym legowiskiem,

101 E. Esmardh, *Die Cholera in Ostpreußen im Jahre 1894*, w: *Arbeiten aus dem Kaiserlichen Gesundheitsamte. (Beihefte zu den Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamtes)*, Zwölfter Band. Erstes Heft, Berlin 1895, s.1-41. O środkach podjętych w 1893 r. w Toruniu i na Wiśle dokąd docierali flisacy z Ostródy, aby przeciwdziałać rozprzestrzenianiu się zarazy, E. Seelig, *Wie kam die Cholera nach Berlin? – Flößerei während der Cholera-Zeit*, 2019, w: <https://www.unser-finowkanal.eu/2020/12/10/floesserei-waehrend-der-cholera-zeit/> [dostęp 20.08.2022]. O przypadkach cholery w Zakątku nad j. Szela i innych miejscowościach w okolicach Ostródy w 1893 r. E. von Esmarch, *Die Cholera in Ostpreußen*, w: *Arbeiten aus dem Kaiserlichen Gesundheitsamte (Beihefte zu den Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamtes)*, Bd.1, Berlin 1895, s.154-171.

102 R. Bętkowski, *Lyna, rzeka flisaków*, w: *Debata* 5/92, 2005, s. 37-44.

103 E. Seelig, op. cit.

104 Cytat za E. Seelig, op. cit.

nie oferuje bezpiecznego zakwaterowania, którzy, słabo odżywieni, mają skłonność do ekscesów w jedzeniu i picciu, dla których trunki nie jest już wystarczającym stymulantem i którzy zastępują go eterem i lekami przeciwbólowymi, tacy ludzie naturalnie stanowią najlepszy obiekt ataku dla plagi takiej jak cholera”¹⁰⁵.

Eberhard Seelig przytaczający w artykule obserwacje lekarza wojskowego Friedheima podsumował stwierdzeniem, iż „zachowane relacje odzwierciedlające warunki pracy i życia flisaków w żaden sposób nie odpowiadają często romantycznym przedstawieniom spławów z dzisiejszej perspektywy [1964 r.]. Flisactwo było ciężkim, niebezpiecznym i wyczerpującym zawodem”¹⁰⁶.

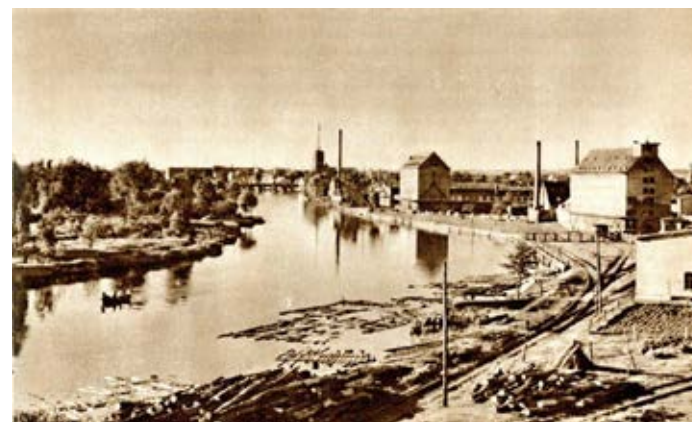
Spław drewna po II wojnie światowej

Cezurą w dziejach ziem położonych nad Kanałem Oberlandzkim, który obecnie nosi nazwę Kanału Elbląskiego, był rok 1945 r. Dotyczyło to również przemysłu leśnego i transportu wodnego na Kanale. Z powodu zniszczeń wojennych, podpaień i grabieży przez Sowieców mienia pomieckiego na długo, albo niektórych dziedzinach w ogóle nie udało się odbudować potencjału gospodarczego Krainy nad Kanałem¹⁰⁷. Sama ta droga wodna, jego budowle i infrastruktura również ucierpiały. Jednak już w 1946 r. ruszyły po naprawieniu urządzeń kanałowych, wydobyciu przeszkód wodnych i wraków pierwsze spławy tratw.

105 Ibidem. Działanie eteru jest porównywalne z działaniem alkoholu, ale efekt narkotyczny pojawia się znacznie szybciej. W relacji Friedheim wymienia specyfik „Pain expeller” - odpędzacz bólu. Był to środek do nacierań, po którym bóle zniknęły zazwyczaj po pierwszym użyciu.

106 Potwierdzają to relacje z życia flisaków na akwenach oberlandzkich: E. Eissinga, *Auf der Holztraft von Eckschilling nach Saalfeld*, w: *Osteroder Zeitung*, Folge 20, Juni 1964, s.25-31 i wspomniana już relacja K. Radzimanowskiego, *Schwalgendorfer...*, s.126-132. Obszerne fragmenty relacji Ernsta Eissinga w opracowaniu autora zamieszczone będą w nr 53 tegorocznych *Zapisków Zalewskich*.

107 Za czasów niemieckich na terenach województwa olsztyńskiego w granicach z 1955 r. było czynnych 430 tartaków, w 1955 r. tylko 40. Przemysł tartaczny wschodnio-pruski był nadmiernie rozbudowany jeszcze przed I w. św. kiedy był tu przerabiany surowiec sprowadzany z sąsiednich krajów jak: Rosji, Polski i Litwy, a wyroby wysyłane na zachód, Z. Januszko, M. Kielczewska-Zalewska, *Województwo olsztyńskie. Zarys geografii gospodarczej*, Warszawa 1955, s.44-45.



Ilustracja 11. Tratwy na rzece Elbląg, pierwsze lata powojenne¹⁰⁸

Kanał oficjalnie został oddany do użytku dopiero 28 września 1947 r.¹⁰⁹ Szczęśliwie udało się odzyskać część jednostek pływających, które profilaktycznie zatopione zostały

przez Niemców, aby nie dostały się w ręce Rosjan. Oprócz zniszczonego lub zabranego przez „trofiejne” komanda taboru pływającego w pierwszych latach powojennych brakowało ludzi i odpowiedniej kadry do prowadzenia właściwej gospodarki leśnej, a także środków transportu do wywózki drewna z lasów¹¹⁰. Zniszczone i ogołcone z maszyn były tartaki, a linia kolejowa z Ostródy do Elbląga pozbawiona szyn i nigdy już nieodbudowana na odcinku Miłomłyn-Elbląg¹¹¹. Na terenach, które po wojnie powróciły po czasach rozbiorów lub przypadły Polsce dokonano również historycznych zmian własnościowych. Na podstawie dekretu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z 12 grudnia 1944 r. grupy operacyjne Ministerstwa Leśnictwa rozpoczęły w lipcu 1945 r. akcję obejmowania w posiadanie Skarbu Państwa wszystkich lasów pomieckich. Nastąpiła też, po krótkotrwałym epizodzie gospodarki wolnorynkowej, nacjonalizacja zakładów przemysłu drzewnego, w tym tartaków, jak również przedsiębiorstw żeglugowych i spedycyjnych¹¹². W latach 1945-1947 prywatni

108 Foto T. Trepanowskiego, w: E. Paukszta, *Warmia i Mazury*, Katowice 1970, s. 149.

109 J. Klim, *Kanał Elbląski – zaczęło się od drewna*, w: *I Flis Kanałem Elbląskim 12-26.06.2022. Flisacy – materiały konferencyjne*, Biblioteka Elbląska, 25 czerwca 2022.

110 W. Fafiński, *Pięćdziesiąt lat działalności gospodarczej Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Olsztynie (1945-1994)*, Olsztyn 1955, s.203.

111 Odcinek Ostróda-Miłomłyn rozebrany został w 2006 r.

112 Wśród 272 tartaków (określanych jako przecieralni drewna), które znacjonalizowano w 1946 r. w ówczesnym województwie olsztyńskim, 28 znajdowało się w pow. ostródzkim (w tym 4 w Ostródzie i 1 w Miłomłynie), 18 w powiecie morąskim (w tym 4 w Zalewie i 1 w Małdytach) 18 w powiecie suskim (w tym 3 w Hławie), *Zarządzenie Przewodniczącego Wojewódzkiej Komisji do Spraw Upaństwowienia przedsiębiorstw w Olsztynie z dnia 28 października 1946 r.*, poz. 139, w: *Olsztyński Dziennik Urzędowy nr 10 (13) z 20.12.1946 r.* Wiele tartaków przejętych przez Skarb Państwa, z powodu braku pełnego wyposażenia technicznego lub tylko sezonowego ich wykorzystywania, względnie innych powodów, krótko po ich przejęciu, zostało zlikwidowanych, W. Fafiński, op. cit, s.203.

kupcy i sprzedawcy drewna obsługiwali jeszcze rynek krajowy handlem drewnem. W międzyczasie Ministerstwo Leśnictwa rozpoczęło uspołecznianie obrotu drewnem, rezerwując je dla odbiorców kontyngentowych i na cele związane z odbudową kraju¹¹³. Transport wodny zlecano państwowym przedsiębiorstwom żeglugi. W 1947 r. powołana została do żeglugi na Wiśle oraz na jej dopływach, połączeniach i rozgałęzieniach, a więc także na wodach Systemu Wodnego Kanału Elbląskiego Państwowa Żegluga na Wiśle¹¹⁴. Brakuje jednak informacji o tej działalności na wodach Kanału. Kolejnym przedsiębiorstwem żeglugowym, które zajmowało się żeglugą i spławem drewna w zachodniej części województwa olsztyńskiego była Żegluga Gdańska, która jako przedsiębiorstwo państwowe powołane zostało również w 1947 r. Firma ta eksploatująca między innymi Kanał Elbląski wraz z Żeglugą Mazurską dysponowały do 1948 r. jedynie jednym holownikiem i barkami bez własnego napędu¹¹⁵. W tym czasie Żegluga Gdańska nie świadczyła jeszcze usług transportowych drewna na Kanale Elbląskim, gdyż wśród przedsiębiorstw zajmujących się tego rodzaju działalnością w Polsce nie była odnotowana¹¹⁶. Dopiero w latach 1949–1951 Żegluga Gdańska dorobiła się własnego holownika. Co prawda w następnych latach ilość holowników wzrastała, ale był to przeważnie tabor stary, poniemiecki, częściowo wyeksploatowany. Pierwsze informacje o przewozach towarów, w tym drewna przez Żeglugę Gdańską na wodach województwa olsztyńskiego pochodzą z 1950¹¹⁷r. W latach 50 i 60. XX w. przeholunek tratw do miejscowych tartaków odbywał się przy pomocy holowników, a nawet statków pasażerskich, które po sezonie letnim angażowano do tego rodzaju czynności. Nagminnie wobec ich niedostatku, szczególnie na krótkich odcinkach stosowano ciągniki,

113 *Z dziejów lasów państwowych i leśnictwa polskiego 1924–2004*, tom 3(1) *Lata powojenne i współczesność*, Warszawa 2006, s.288.

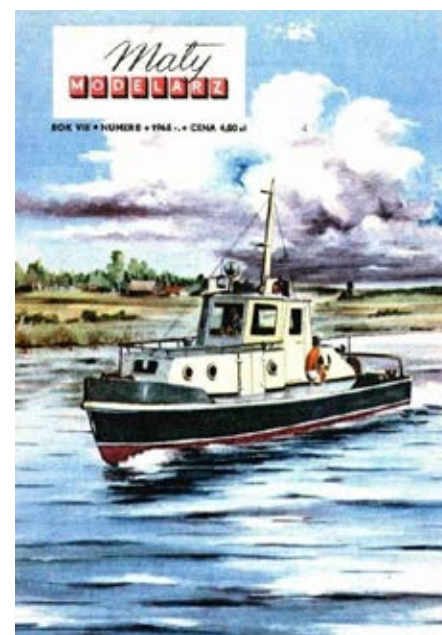
114 Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 grudnia 1947 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą "Państwowa Żegluga na Wiśle", M.P.1948.3.8.

115 Z. Pietkiewicz, Z. Zienkiewicz, *Transport i łączność*, w: *Województwo olsztyńskie. Monografia ekonomiczno-społeczna 1945-1969*, Wrocław 1974, s.401-441.

116 *Tabl. 12 Przewozy towarów na drogach wodnych śródlądowych*, w: *Rocznik Statystyczny 1950*, Warszawa 1950, s. 65.

117 W 1950 r. Żegluga Gdańska przewiozła 41,7 tys. ton ładunków, w 1950 r. 41,0 tys. ton, Tabela 25 Przewozy ładunków żegluga śródlądową w województwie olsztyńskim, w: Z. Pietkiewicz, Z. Zienkiewicz, *Transport...*, s.425. Do 1955 r. udział w przewozach towarów podatnych do przewozu barkami był wtedy nieznaczny, rzędu 5%-10%. Główne przewozy stanowił więc przeholunek tratw do tartaków. Jedynie w latach 1955-1956 przewozy barkami stanowiły 15-20% z uwagi na większą podaż materiałów budowlanych. W następnych latach struktura przewozów kształtowała się różnie, jednakże w każdym roku udział przewożonego surowca drzewnego wynosił od 89 do 99%, ibidem, s.425-426.

wciągarki, konie, a także siłę ludzką (burłaczenie). Do obsługi spławów drewna na wodach Kanału Elbląskiego i jeziorach Żegluga Gdańska posiadała holowniki „Łosoś”, „Nieszawa” i „Rekin”¹¹⁸. Spedytorzy i tartaki miały jednak spore kłopoty z wynajmowaniem tych jednostek dla swoich potrzeb. W 1958 r. Ministerstwo Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego zdecydowało się na zamówienie pewnej liczby holowników przeznaczonych do spławu drzewa. W 1960 r., na jego zlecenie Tczewska Stocznia Rzeczna w Tczewie wybudowała holownik „Flisak”. Przez rok portem macierzystym „Flisaka” będącego własnością Okręgowego Zarządu Lasów Państwowych w Olsztynie była Ostróda¹¹⁹.



Ilustracja 12. Holownik rzeczny (śródlądowy) HR-60 „Flisak” na okładce „Małego Modelarza”¹²⁰

W 1967 r. Zespół Składnic Lasów Państwowych w Ostródzie otrzymał holownik „Sylwan” do holunku tratw zbudowany rok wcześniej w Bazie Remontowej Żeglugi Mazurskiej w Giżycku. Kilka lat później, w 1972 r. sprawy związane ze spławem drewna na Kanale przejęły Lasy Państwowe. Od tego też roku Żegluga Gdańska zaprzestała już świadczyć tego rodzaju usługi¹²¹.

Holownik „Sylwan” będący na stanie posiadania Lasów Państwowych był wykorzystywany przy spławie drewna do holunku tratw na wodach Systemu Wod-

118 Informacja kpt. żeglugi śródlądowej Janusza Miszewskiego. *Życie Olsztyńskie* z 28 kwietnia 1954 r. podało wiadomość o wejściu do służby holowników „Łosoś” i „Rekin”, R. Kowalski, *Ostróda-Hawa-Elbląg. Z dziejów żeglugi śródlądowej*, Olsztyn 2016, s.162.

119 Holownik został przekazany przez Okręgowy Zarząd Lasów Państwowych w Olsztynie do Oddziału w Rucianem, a portem macierzystym było Giżycko. Jeszcze w 2008 r. „Flisak” był użytkowany w prywatnej „Żwirowni Wisła” w Grudziądzu, Valdemaras [Waldemar Danielewicz], w: <https://www.zegluga-rzeczna.pl/forum/thread/view/260/holowniki-hr-60/sort-by/latest> [dostęp 12.04.2022].

120 *Mały Modelarz*, nr 8/1965.

121 Informacja kpt. żeglugi śródlądowej Janusza Miszewskiego oraz na podstawie danych liczbowych zebranych przez niego w archiwum Żeglugi Gdańskiej.

nego Kanału Elbląskiego do czasów zaprzestania transportu drewna drogą wodną w 1988 r. Sprzedany został w 1990 r.¹²².

Dane techniczne:

Wymiary: dł. 11,1 m, szer. 2,8 m, zanurzenie 0,7 m.

Silnik: 4 cylindrowy o mocy 72 KM.

Prędkość: 10 km/godz.

Załoga: 2 osoby.



Ilustracja 13. Holownik „Sylwan” na rozgałęzieniu dróg żeglownych Kanału Elbląskiego w Miłomłynie, lata 1982-1988¹²³.

W pierwszych pięciu powojennych latach sprawy żeglugi śródlądowej i spławu tratw regulowały przedwojenne przepisy: Ustawa wodna z dnia 19 września 1922 r. z późniejszymi zmianami i rozporządzenie

Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych z późniejszymi zmianami¹²⁴. W 1950 r. uwzględniając nową rzeczywistość polityczno-gospodarczą weszła w życie Ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych¹²⁵. W okresie do zaprzestania transportu towarowego i flisactwa na wodach Kanału i sąsiadujących akwenach obowiązywały na mocy ww. ustawy

122 Nabywcą holownika był Zakład Wydobywania Kruszywa 'Wir-Bud', Wiąg/k. Świecia. W 2008 r. był jeszcze w użytkowaniu, ibidem.

123 Fot. kpt. żeglugi śródlądowej Janusza Miszewskiego.

124 Dz.U. 1922 nr 102 poz. 936, Dz.U. 1928 nr 29 poz. 266. Ustawa wodna z dnia 19 września 1922 r. utraciła swą moc dopiero z chwilą wejścia w życie ustawy z 30 maja 1962 r. *Prawo wodne*, Dz.U. 1962 nr 34 poz. 158.

125 Dz.U. 1950 nr 10 poz. 108. Ustawa uchyliła rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych.

zarządzenia wykonawcze Ministra Żeglugi w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych¹²⁶. Ich przepisy dla obszaru całej Polski szczegółowo regulowały m.in. takie kwestie jak: oznakowanie i wyposażenie tratw, dokumenty tratwy i załogi, kierownictwo tratwami, skład i kwalifikacje załogi oraz zasady spławu tratw (formowanie, przejście przez śluzy, postoje, wypadki). W paragrafie 5 Zarządzenia Ministra Żeglugi dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych podano ujednolicone polskie nazewnictwo powojenne związane z formowaniem tratw. Podano m.in. że „Kłoc drewna ułożone na wodzie wzdłuż obok siebie i związane za pomocą lin, łyka, drutu itp. określa się nazwą „tafla”. Kilka tafli połączonych ze sobą wzdłuż określa się nazwą „pas”. Kilka pasów połączonych wszcz ze sobą określa się nazwą „tratwa”. Tafle lub pasy transportowane oddzielnie uważa się za tratwę”.

W okresie przed 1945 r. z tytułu żeglugi i spławu tratw na drogach wodnych Kanału Oberlandzkiego pobierano każdorazowo opłaty ustalone specjalnie dla tego szlaku na wyznaczonych śluzach i pochylniach, natomiast po wojnie za korzystanie z dróg wodnych opłaty były jednakowe dla obszaru całego kraju i płatne z góry. Pierwsze rozporządzenie w tej sprawie wydano w 1949 r. na podstawie ustawy wodnej z dnia 19 września 1922 r.¹²⁷. Opłata za jednorazowe przeprowadzenie przez śluzę i pochylnię tratwy uzależniona była od jej powierzchni (tak jak przed 1945 r.) i różnicy poziomów wody na stopniu (od 0,30 zł do 0,80 zł od m²). Była też określona minimalna opłata za przeprowadzenie całej tratwy w wysokości 50 zł dla różnicy poziomów wody na stopniu ponad 5 m. Opłaty pobierane przez właściwy państwowy zarząd wodny należało uiszczać z góry za cały okres lub sezon. W następnych latach zmodyfikowano zasady pobierania tych opłat. Przy schyłku flisactwa na wodach Warmii i Mazur (w latach 1986-1988) opłaty uzależnione były od masy przewożonego, holowanego lub spławianego drewna, długości trasy i odcinka drogi wodnej¹²⁸.

126 Zarządzenie Ministra Żeglugi dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych, M.P. 1952 nr 87 poz. 1368. Od 1961 r. obowiązywało natomiast Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 23 lutego 1961 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych, M.P. 1961 nr 23 poz. 111.

127 Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 marca 1949 r. o opłatach za specjalne świadczenia na śródlądowych wodach publicznych, Dz.U. 1949 nr 18 poz. 127. Z dniem jego wejścia w życie straciło moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 marca 1933 r. o pobieraniu opłat od statków, łodzi, tratw i spustu drzewa luźnego oraz za specjalne świadczenia na śródlądowych wodach publicznych żeglownych i spławnych.

128 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 1986 r. w sprawie opłat za korzystanie z wód i urządzeń wodnych, Dz. U. Nr 7, poz.39.

W razie braku informacji o tonażu ładunku w liście przewozowym przyjmowano, że 1 m³=3,5 m² powierzchni tratwy=0,7 tony). Dodatkowo należało też zapłacić za każde słuźowanie i przejście przez pochylnię. Na odcinku dróg wodnych „Kanał Warmiński [obowiązująca wtedy nazwa Kanału Elbląskiego] w systemie jezior Warmińskich (od wsi Miłomłyn (km 0,0) do jeziora Drużno (km 52,0) i od wsi Miłomłyn (km 0,0) do jeziora Szelał (km 19,1)” należność wynosiła 0,35 zł/tonokilometr). Należności z tego tytułu rozliczono ryczałtem z Okręgową Dyrekcją Gospodarki Wodnej w Gdańsku¹²⁹.

Obecnie, pomimo zaprzestania towarowych spławów drewna w Polsce nadal funkcjonują przepisy dot. spławu i holowania tratw i opłat z tego tytułu. W Systemie Wodnym Kanału Elbląskiego obciążenia z tytułu spławu dotyczą kanału od Miłomłyna (km 0,0) do j. Drużno wraz z tym jeziorem (km 59), j. Szelał Wielki (km 21,4), j. Jeziorak (11,5 km), Kanału Bartnickiego (od km 0,0 do km 1,00) i rzeki Elbląg od km 0,00 do km 1,0¹³⁰. Na podstawie tak zwanej ustawy antycovidowej z dnia 17 listopada 2021 r., wydanej w celu wsparcia przedsiębiorców, do 31 grudnia 2022 r. nie pobiera się jednak opłat.

Z okresu powojennego dostępne są tylko wyrywkowe i bardzo ogólne dane statystyczne odnośnie do spławu drewna w Systemie Wodnym Kanału Elbląskiego. Roczniki statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego w ogóle nie podają danych odnoszących się do ładunków przewożonych Kanałem. Dane dotyczące żeglugi śródlądowej w zakresie przewozu drewna i jego przetworów zaczęto publikować, począwszy od Rocznika Statystycznego 1948. Podane za 1947 r. dane wielkości przewozów Państwowej Żeglugi na Wiśle (ogółem różnymi środkami 30,9 tys. ton drewna) dotyczyły również systemu wód Kanału, gdyż przedsiębiorstwo to, jak już wspomniano, powołane zostało również na prowadzenie żeglugi dopływach, połączeniach i rozgałęzieniach rzeki Wisły¹³¹. W latach 1947, 1948 i 1949 Państwowa Żegluga na Wiśle holowała w tratwach odpowiednio 22,3/74,0/42,0 tys. ton drewna¹³². Informacje o dostawach drewna

¹²⁹ Ibidem.

¹³⁰ Zwolniony jest zatem z opłat spław po j. Jeziorak i Kanałem Dobrzyckim, Rozporządzenie Ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej z dnia 22 marca 2018 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych i ich odcinków oraz słuź i pochylni, Dz.U. 2018 poz. 654.

¹³¹ Usługi te świadczyła w Polsce tylko Państwowa Żegluga na Wiśle. Podana wielkość (30,9 tys. t) dotyczyła drewna nieobrobionego (przeliczono je na tony, przyjmując wówczas, że 10 m³=9 ton), drewna obrobionego, drewna opałowego i faszyny, Tabl. 30 Przewozy towarów na drogach śródlądowych w 1947 R., w: *Rocznik Statystyczny 1948*, Warszawa 1948, s. 139.

¹³² Tabl. 12 Przewozy towarów na drogach wodnych śródlądowych, w: *Rocznik Statystyczny 1950*, Warszawa 1950, s. 65.

tartaczego do odbiorców transportem wodnym (spławem) od 1956 do 1980 r. w obrębie jezior ostródzko-iławskich i j. Kalwa koło Pasymia w pow. szczyecińskim zebrane zostały z różnych źródeł dla potrzeb cytowanej już publikacji autorstwa Władysława Fafińskiego wydanej przez Regionalną Dyrekcję Lasów Państwowych w Olsztynie¹³³. Zestawiono je z danymi Żeglugi Gdańskiej dotyczącymi spławu drewna tratwami po odpowiednim przeliczeniu w latach 1956-1971¹³⁴.

Tab.6 Dostawy drewna tartaczego do odbiorców transportem wodnym (spławem) w obrębie jezior ostródzko-iławskich i j. Kalwa oraz przewozy drewna tratwami przez Żeglugę Gdańską.

Wy- szczególnienie	Jedn. miary	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	
Dostawy drewna tartaczego spławem do odbiorców w obrębie jezior ostródzko-iławskich i jez. Kalwa wg danych Lasów Państwowych ¹																											
	tys. m ³	54	54	52	63	48	42	50	38	36	21	29	28	29	25	26	19	11	11	20	24	21	11	13	5	6	
w przeliczeniu na tys. ton		38	37	36	44	33	29	35	26	25	15	21	20	20	18	18	13	7	7	14	17	15	8	9	3	4	
Holowanie tratw przez Żeglugę Gdańską wg danych przedsiębiorstwa ²																											
Ogółem	tys. ton	bd	44,2	bd	26	27	27	28	30	bd	41	44	41	39	37	37	38										
w tym:																											
Kwiecień																											
Maj					5	6	4	4																			
Czerwiec					4	3	4	9																			
Lipiec					5	7	4	3																			
Sierpień					4	4	6	4																			
Wrzesień					5	4	7	3																			
Październik					2	3	1	5																			
Listopad					1																						

¹³³ Tabela Nr 49 Dostawy drewna tartaczego do odbiorców transportem wodnym (spławem) w latach 1956-1988 w obrębie dwóch szlaków wodnych: 1) szlakami Wielkich Jezior Mazurskich; 2) szlakami jezior iławsko-ostródzkich i na jeziorze Kalwa, w: W. Fafiński, op. cit., s. 195.

¹³⁴ Tab. Przewozy ładunków w tonach według typów jednostek towarowych za lata 1967-76 (w tys. ton), w: *Żegluga Gdańska* [folder], Gdańsk 1978 i informacje dotyczące spławu drewna tratwami za okres lat 1957-1971 od kpt. żeglugi śródlądowej Janusza Miszewskiego uzyskane z archiwum Żeglugi Gdańskiej. W przeliczeniu m³ drewna na tony przyjęto, że 1 m³=0,7 tony (aktualnie obowiązujący przelicznik dla określenia należności za holowanie i spław tratw).

Źródło: 1.W. Fafiński, Pięćdziesiąt..., Tab. 49 Dostawy drewna tartacznego do odbiorców transportem wodnym (spławem) w latach 1956-1988 w obrębie dwóch szlaków wodnych: 1) szlakami Wielkich Jezior Mazurskich; 20 szlakami jezior iławsko-ostrowskich i na jeziorze Kalwa, s.195. W przeliczeniu m³ drewna na tony przyjęto, że 1 m³= 0,7 tony (wg przelicznika dla określenia należności za holowanie i spław drewna (art.308 ust.1 Prawa Wodnego). 2.Żegluga Gdańska,[folder], Gdańsk 1978, Tab. Przewozy ładunków w tonach według typów jednostek towarowych za lata 1967-76) w tys. ton) oraz dane dotyczące spławu drewna tratwami za okres lat 1957-1971 uzyskano od kpt żeglugi śródlądowej Janusza Miszewskiego pozyskane z danych archiwalnych Żeglugi Gdańskiej.

Należy przypuszczać, iż spław drewna na j. Kalwa do tartaku w Pasymiu nie miał istotnego udziału w podanych wielkościach. Dane Lasów Państwowych, które zatem de facto dotyczą Systemu Wodnego Kanału Elbląskiego pokazują sukcesywny spadek i malejące znaczenie holunku tratw do tartaków. Brak ich dla lat po 1980 r., kiedy to przetransportowano drogą wodną zaledwie 4 tys. ton drewna, może oznaczać, że tego rodzaju działalność była już marginalna i przestano ją odnotowywać. Porównywalne dane Żeglugi Gdańskiej za lata 1957-1971 (w 1972 r., firma ta zakończyła tego rodzaju działalność) potwierdzają ogólnie, iż przedsiębiorstwo to było głównym usługodawcą wykonującym holunek tratw na wodach Kanału i skomunikowanych z nim jezior. Według szczegółowych danych dla lat 1959-1962 transporty drewna wodą rozłożone były równomiernie w ciągu sezonu żeglugowego: w maju 18%, czerwcu 19%, lipcu 19%, sierpniu 19%, we wrześniu 17%, październiku 11% i listopadzie 1% z ogólnej ilości przewozów w tys. ton. Wiązało się to z faktem, że wyciętych drzew zaczęto prowadzić przez cały rok.



Ilustracja 14. Jerzwałd, Flisacy na Kanale Jerzwałdzkim (J. Płaskie-j. Twaruczek-J. Zdryńskie, lata 60-70.XX w.)¹³⁵.

Warunki pracy flisaków niewiele zmieniły się od czasów przedwojennych. Była to nadal praca ciężka i niebezpieczna. Pisał o tym Stanisław Moroz dziennikarz Życia Olsztyńskiego w artykule z 27 listopada 1957 r.: „Rokrocznie kanałami dwóch szla-

135 J. Sokołowski, *Kanał Płaskie – Twaruczek – Zdryńskie*, w: *Pomezaniae*, nr 149/luty 2002, s. 13 (zdjęcie z domowego archiwum Tadeusza Dziekana).

ków: ostródzko-elbląskim i mazurskim spławia się ponad 110 tys. m sześć. drzewa. (...) na szlakach wodnych pracuje w okresie największego nasilenia (latem) ponad 70 ludzi. Nieraz po dwa i trzy tygodnie przebywają oni na tratwach. Zarobki flisaków wahają się od 2 do 3 tys. zł miesięcznie. Największą ich bolączką jest brak butów gumowych i ciepłej odzieży¹³⁶.

Transport wodny drewna już w latach 50.XX w. w Polsce stawał się nieopłacalny. Z porównania kosztów przewozu drewna drogą kolejową i wodną przy małych i dużych odległościach według kalkulacji na podstawie taryf i stawek robocizny obowiązujących w 1953 r. wynika, że spław kalkulował się drożej (tab. 7). Wpływ na to miała preferencyjna taryfa dla kolejowych przewozów drewna, a ponadto koszty robocizny i koszty załadunku na wagony były znacznie niższe niż koszty staczania drewna do wody i zbijania oraz uzbrajania tratw. Jedynie wtedy koszty spławu byłyby niższe, gdy koszty dowozu drewna do bindowi były wielokrotnie niższe niż koszty dowozu drewna do najbliższej stacji kolejowej albo gdy koszt dowozu od stacji docelowej do odbiorcy przekraczał znacznie koszty wydobycia drewna z wody i dowozu do składu odbiorcy¹³⁷.

Tab.7 Koszty transportu drewna kolejowego i wodnego w 1953 r.

Rodzaj transportu	Odległość przewozu			
	12 km	100 km	12 km	100 km
	koszt na 1 m ³ w zł		koszt na 1 m ³ /km w zł	
Kolejowy	7,12	11,39	0,59	0,11
Wodny	14,2	29,2	1,08	0,29

Źródło: Tab. 142 Koszty transportu drewna kolejowego i wodnego w 1953 r., w: E. Więcko, *Lasy i przemysł leśny w Polsce*, Warszawa 1960, s.327.

Z początkiem lat pięćdziesiątych zaczął zwiększać się, głównie dzięki importowi, tabor samochodów do transportu drewna. Motoryzacja zaczęła powoli wypierać inne rodzaje transportu tego surowca lub zmniejszyła ich znaczenie¹³⁸. O ile przewozy koleją drewna i wyrobów z niego kształtowały się w Polsce w latach 1955-1988 na poziomie 12-14 mln t rocznie to ich kilkakrotny spadek nastąpił na początku lat dziewięćdziesiątych. W roku 2001 wynosił 3,2 mln t, a w latach 2010-2020 kształtował się na poziomie 1-2 mln t rocznie.

136 R. Kowalski, C. Wawrzyński, *150 lat Kanału Ostróda-Elbląg. 1860-2010*, Olsztyn 2010, s.164.

137 E. Więcko, *Lasy i przemysł leśny w Polsce*, Warszawa 1960, s.328.

138 M. Kubiak, *Transport leśny*, Poznań 1990, s.18 i 38.

Przewozy drewna i jego wyrobów transportem samochodowym systematycznie wzrastały: 27,5 mln t w 2001 r., 63,7 mln t w 2011 r. i 88 mln t w 2019 r.¹³⁹. Spadek znaczenia dróg wodnych dla transportu drewna dotyczył również Kanału Elbląskiego. W roku 1960 po raz ostatni tratwy przeszły przez pochylnie w drodze do Elbląga¹⁴⁰. Należy jednak zauważyć, analizując dane z tabeli 7, iż fakt ten nie wpłynął w kolejnych latach na ogólne ilości transportowanego drewna w Systemie Wodnym Kanału. W latach 70-80. XX w. dostarczano z lasów ostródzkich spławem drewno do kilku tartaków, a w drugiej połowie lat osiemdziesiątych jedynie do tartaków w Iławie i Miłomłynie w ilościach 1-3 tys. m³ rocznie. W ostatnim 1988 r. dwa te tartaki otrzymały spławem łącznie tylko ok. 800 m³ surowca tartaczno-¹⁴¹. Ten rok był też ostatnim w dostarczaniu surowca tartaczno- i niewielkich ilości drewna sklejkowego do innych tartaków w województwie olsztyńskim¹⁴². Resztki zatopionego drewna tartaczno- w j. Jeziorak wyciągano jeszcze z wody i transportowano drogą wodną do tartaków w latach 90. XX w. Na pamiątkę spławów drewna przez jerszwałdzkich flisaków z lasów koło Jerzwałdu pozostawiono kilkanaście pali wbitych w dno i przylegających do stromego brzegu j. Twaruczek na trasie Kanału Jerzwałdzkiego.

Rok 1988 był również ostatnim uprawiania flisactwa na obszarze Wielkich Jezior Mazurskich, ale także przez flisaków ze stolicy polskiego flisactwa Ulanowa położonego nad rzeką San¹⁴³.

Na zaprzestanie transportu drewna wodą w Polsce, w tym też jego spławu tratwami złożyło się wiele przyczyn. Ostatnie lata jego funkcjonowania były nie-sprzyjające dla państwa z punktu widzenia polityczno-gospodarczego. Autorzy

139 Przewóz drewna i jego wyrobów drogą wodną w Polsce oscylował w powojennej Polsce na poziomie 0,2-0,3 mln t (w 2019 r. 187 tys. t), przy czym w 2000 r. przewieziono w ten sposób tylko 13 tys. t (dane po przeliczeniach własnych na podstawie roczników statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego).

140 Informacja udzielona autorowi w dniu 4 lipca 2022 r. przez Alojzego Skowrońskiego w Buczyńcu. Jego rodzina przybyła tutaj w 1946 r. Dziadek, ojciec i pan Alojzy (do emerytury) pracowali przy obsłudze tej pochylni.

141 W. Fafiński, op. cit., s.88.

142 Ibidem.

143 Ostatni spław drewna z Ulanowa Wisłą do Gdańska odbył się latem 1939 r. Po II w. św. w znacznie ograniczonym zakresie spławiano drewno Sanem i Wisłą do 1968 r., ale od 1969 r. zaprzestano tej działalności. Tradycje flisackie są kontynuowane przez mieszkańców Ulanowa, M. Grzybek, M. Kawa, *Znaczenie produktów lokalnych w budowaniu wizerunku gmin powiatu Nisko*, w: *Journal of Agribusiness and Rural Development*, 4(26) 2012, s. 5-15. O tradycjach flisackich Ulanowa W. Kalamucka, *Tradycyjne sposoby wykorzystania zasobów rzek na przykładzie flisactwa w Ulanowie*, w: *Woda w przestrzeni przyrodniczej i kulturowej*, w: *Prace Komisji Krajoznawstwa Kulturowego*, t. II, Sosnowiec 2003, s.96-103.

artykułu Uwarunkowania rynku drzewnego w Lasach Państwowych w latach 1918–2008 wskazują, że „...Postępujące załamanie na rynku drzewnym, szczególnie w latach 1987–1989, spowodowane kryzysem rozwoju kraju, pociągnęło za sobą obniżenie ilości pozyskiwanego surowca drzewnego, wyraźny spadek liczby zadań realizowanych przez Lasy Państwowe oraz drastyczne obniżenie poziomu produkcji, zatrudnienia i liczby zakładów przemysłu drzewnego...”¹⁴⁴. Wtedy też uwypukliły się wszystkie słabości transportu wodnego drewna. Jedną z głównych była mała elastyczność tej formy transportu, niewytrzymująca konkurencji z pojazdami silnikowymi w związku z dynamicznym rozwojem transportu samochodowego¹⁴⁵. Z powodu małej elastyczności transportu wodnego nastąpiło nadmierne wyeksploatowanie drzewostanów leżących w pobliżu bindug. W następstwie tego nastąpiło wydłużenie dowozu drewna. Nieopłacalne stało się z punktu widzenia ekonomicznego dowożenie pojazdami mechanicznymi surowca do bindug, często jego długotrwałe składowanie, pracochłonne formowanie tratw i długi transport wodny¹⁴⁶. Można tego było dokonać jednorazowym szybkim przewozem drewna z miejsca wycinki bezpośrednio do odbiorców. Przewaga transportu samochodowego wiązała się też z tym, że nastąpiły również zmiany w lokalizacji zakładów przemysłowych przerabiających surowiec drzewny. Uległy likwidacji małe, przestarzałe zakłady, głównie tartaki, które zaopatrywały się w surowiec drzewny za pomocą spławów. W przemyśle drzewnym nastąpił proces koncentracji produkcji, w wyniku czego powstawały duże kombinaty przerobu drewna niepołożone często w pobliżu dróg wodnych. Ich zapotrzebowanie na surowiec drzewny było równomiernie rozłożone w ciągu roku, co nie mógł gwarantować transport wodny z uwagi na sezonowość (210 - 230 dni w roku na Warmii i Mazurach, a to było znacznie krócej niż w innych rejonu kraju)¹⁴⁷. Konieczność wykorzystania transportu samochodowego było spowodowane również wymogami eksportu. W celu umożliwienia tartakom produkcji w okresie jesienno-zimowym ze świeżego surowca cennych gatunków tarcicy trzeba było organizować dostawy drewna transportem kołowym, kosztem wodnego, pomimo że ten był tańszy, nawet do tych tartaków, które miały możliwości magazynowania drewna w wodzie¹⁴⁸.

144 M. Łuczak, P. Paschalis-Jakubowicz, *Uwarunkowania rynku drzewnego w Lasach Państwowych w latach 1918–2008*, w: *Sywan* 157 (7), 2013, s. 506–515.

145 M. Kubiak, *Transport...*, s.76.

146 Przetrzymanywanie surowca drzewnego na składzie przed jego wywózką, wiązało się również z utratą korzyści finansowych, które można byłoby uzyskać bezpośrednio już po wycince.

147 M. Kubiak, *Transport...*, s.76.

148 W. Fafiński op. cit., s.88.

W odniesieniu do dróg żeglownych Systemu Wodnego Kanału Elbląskiego należy jeszcze dodać, że niekorzystnym było ich mała przepustowość i możliwości tonażowe jednostek przewożących ładunki.

Konsekwencjami malejącego udziału transportu wodnego w przewozach drewna było z kolei wystąpienie wtórnych czynników marginalizujących rolę spławu jako środka transportu drewna. Z racji malejącego jego znaczenia i unikatowości, braku postępu technicznego oraz kwalifikowanych kadr nastąpiło z kolei nasilenie się procesu zastępowania transportu wodnego, ale też i kolejowego transportem samochodowym. W międzyczasie następowała modernizacja technologiczna tartaków polegająca na przystosowaniu ich do powszechnie stosowanych sposobów dostaw. Negatywnie na możliwości transportu wodnego miał brak kompleksowych prac konserwujących i ulepszających drogi wodne i postępujący spadek ich poziomu. Ciężkie warunki pracy, niskie płace, brak perspektyw utrzymania miejsca pracy powodowało, że z zawodu następował odpływ wykwalifikowanych kadr¹⁴⁹. Z drugiej strony przybывало lepszych dróg i w użytkowaniu pojawiały się coraz doskonalsze pojazdy, większe, bardziej ładowne i szybsze z urządzeniami do jednoczesnego ładowania. Stąd też i z uwagi na brak wyraźnego wzrostu przewozów drewna wodą i krótkie relacje przewozów (na Warmii i Mazurach wynosiły one 20-30 km) spowodowało to, że transport wodny stał się nieopłacalnym¹⁵⁰.

Należy zauważyć, że schyłek transportu wodnego drewna nastąpił pomimo proekologicznego charakteru żeglugi śródlądowej, charakteryzującej się małym zanieczyszczeniem środowiska. Wynika to między innymi z tego, że żegluga śródlądowa zużywa niewielkie ilości energii. Według wyliczeń zapotrzebowania mocy na przemieszczenie określonej masy ładunku, to transport samochodowy wymaga 8-10 kW mocy na tonę ładunku, transport kolejowy 0,8-1,0 kW, a śródlądowy tylko 0,2-0,4 kW¹⁵¹. Co za tym idzie, nie emituje tyle zanieczyszczeń co inne środki transportu. Należałoby jeszcze w tych porównaniach uwzględnić inne koszty, które obciążają pozostałe rodzaje transportu, a nie dotyczą transportu wodnego. Są to między innymi koszty kongestii jak terenochłonność, koszty recyklingu związane ze środkami transportu, degradacja architektury i destrukcja wizualna krajobrazu, koszty użytkowania infrastruktury i koszty wypadków¹⁵². Dodać też trzeba, że w transporcie drogowym

149 Ibidem, s.88.

150 Z. Pietkiewicz, Z. Zienkiewicz, op. cit., s.425.

151 J. Kulezyk, J. Winter, *Śródlądowy transport wodny*, Wrocław 2003, s. 12.

152 Ibidem, s. 13.

drewna, z uwagi na zaniżenie w polskich przepisach norm gęstości różnych gatunków drewna, samochody mogą być przeciążone nawet o połowę, przez co następuje niszczenie dróg¹⁵³. Jednak pomimo wymienionych pozytywów transportu drogami wodnymi, transport kołowy, z uwagi na jego elastyczność, całkowicie zdominował po 1988 r. dostawy drewna w Polsce.

Rozwój techniki, zmiany w gospodarce, a przede wszystkim surowe prawa ekonomii wyeliminowały transport wodny bogactwa polskich lasów. Malownicze widoki tratw podążających jeziorami i kanałami Krainy Kanału Elbląskiego, jakie niektóre osoby jeszcze pamiętają, zapewne nie powrócą już na stałe. Zamierają też tradycje flisackie związane z tą tak ważną dziedziną działalności gospodarczej, która trwała w sposób prawie niezmienny przez ponad 700 lat.

Pierwszy Flis Kanałem Elbląskim, który odbył się w dniach 14-26 czerwca 2022 r. zorganizowany staraniem Stowarzyszenia Miłośników Kanału Elbląskiego „Navicula”, Polskiego Cechu Flisaków. Sterników. Szkutników oraz Tartaku Jagodno będący rekonstrukcją historycznych flisów pokazał mieszkańcom regionu i turystom ciężką pracę ludzi zajmujących się dawniej tą działalnością. Była ona związana z wodą, największym skarbem ludzkości, który szczególnie teraz, w związku ze zmianami klimatycznymi i przemianami cywilizacyjnymi podlega degradacji.

Ilustracja 15. Karczmisko, Kanał j. Dauby -j.Jeziorak. I Flis Kanałem Elbląskim, 14.06.2022¹⁵⁴

Na zakończenie należy podzielić się refleksją dr Wioletty Kalamuckiej odnoszącą się do



153 Wynika to z raportu Najwyższej Izby Kontroli o wykonywaniu zadań przez zarządców dróg wojewódzkich w zakresie utrzymania, remontów i ochrony dróg, Transporty drewna niszczą drogi w: <https://www.nik.gov.pl/aktualnosc/transporty-drewna-niszczą-drogi.html>, publikacja z 13 sierpnia 1918 r. Masa transportowanego drewna dłużycowego w przypadku Scania może wynosić maksymalnie nawet 49,80 Mg (ton) z przyczepą rozsuwaną przewożącą 36,07 m³, W. Trzciniński, *Analiza parametrów technicznych dróg leśnych w aspekcie wywozu drewna samochodami wysokotonażowymi*, Warszawa 2011, s.90.

154 Fot. Autora.

prawda do rzek, ale słowa te są również adekwatne do Krainy Kanału Elbląskiego: „...Dzięki przetrwaniu tradycji flisackich, rzeki, choć na krótki okres czasu i w niewielu miejscach, nabierają nowego kolorytu. Spływy nie tylko stanowią atrakcję turystyczną, ale są też okazją do refleksji nad znaczeniem rzek w przeszłości i możliwością wykorzystania ich potencjału. Jest to nie tylko potencjał gospodarczy, ale także potencjał tkwiący w istniejących w możliwościach odtworzenia tradycyjnych, związanych z wodą, zajęć. Nie powodują one zagrożeń środowiska, pozwalają na zachowanie naturalności koryt rzecznych i walorów przyrodniczych i krajobrazowych dolin stwarzają natomiast szanse rozwoju i mogą stanowić źródło aktywizacji ludności miejscowości położonych nad rzekami. Często przez wiele lat mieszkających nie nad rzeką, ale jakby obok rzeki...”¹⁵⁵.

155 W. Kalamucka, *Tradycyjne sposoby wykorzystania zasobów rzek na przykładzie flisactwa w Ulanowie*, w: *Woda w przestrzeni przyrodniczej i kulturowej. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, t. II, Sosnowiec 2003, s.96-103.

Załącznik

Rozporządzenia i obwieszczenia Rządu Królewskiego¹⁵⁶

Nr 164.

Regulamin 3257/7 I dotyczący flisactwa z Jeziora Pauzeńskiego do Jeziora Drwęckiego przez jaz młyński w Ostródzie,

Zgodnie z §§ 9-11 ustawy o użytkowaniu rzek prywatnych z 28 lutego 1843 r. i na podstawie Najwyższego Zarządzenia z 14 maja 1855 r. brzmi ono następująco:

„Na podstawie raportu z dnia 5 bieżącego miesiąca zarządzam, że do spławu drewna jest każdemu dozwolone korzystanie ze strumienia łączącego Jezioro Pauzeńskie z Jeziorem Drwęckim w powiecie Ostróda w rejencji królewieckiej. W związku z tym właściciel młyński i tartaku w Ostródzie, który ma prawo piętrzenia wody, jest zobowiązany przez cały rok do zapewnienia odpowiedniej ilości wody w jazie swojego młyńskiego koniecznej do spławiania drewna. Następujące po tym niezbędne ustalenia roszczeń odszkodowawczych właściciela młyńskiego wobec państwa, jak również dalszego uregulowania kwestii spławu tratwami oraz ustalenia wysokości opłat od spławu, które mają być pobierane na wspomnianym strumieniu, wchodzi niezwłocznie w życie zgodnie z §§ 9-11 ustawy z 28 lutego 1843 roku.

Poczdą, 14 maja 1855 r.

(podpisano) Friedrich Wilhelm.

(contras.) von der Heydt.

von Bodelschwingh.

Do Ministra Handlu, Rzemiosła i Robót Publicznych oraz Ministra Finansów

Stają się następujące

Przepisy

dotyczące flisactwa z Jeziora Pauzeńskiego do Jeziora Drwęckiego przez jaz przy młyńskim w Ostródzie.

§ 1

Każdorazowy właściciel młyńskiego i należącego do niego jazu w Ostródzie jest zobowiązany do organizowania spławu niepołączonego drewna o dowolnych

156 *Verordnungen...*, s.188-190.

wymiarach przez wymieniony jaz oraz do zapewnienia niezbędnego nurtu wodnego do jego spławu.

Konieczne naprawy lub nowe konstrukcje jazu nie mogą być przeprowadzane bez zgody policji (§ 4.). Większe naprawy lub nowe konstrukcje, które utrudniają korzystanie z jazu, nie mogą mieć miejsca w okresie od pierwszych roztopów do końca czerwca.

§ 2

Korzystanie z jazu na potrzeby spławu drewna jest dozwolone przez cały rok przy niezamarzniętej wodzie. W miesiącach od kwietnia do września włącznie ustala się następujący czas spławu drewna przez jaz: 6.00-12.00 i 14.00-19.00, w pozostałych miesiącach: 8.00-12.00 i 14.00-18.00.

W niedziele i święta nie wolno korzystać z jazu do spławu drewna.

§ 3

Nie zezwala się na jednorazowy spław przez jaz mniej niż 150 sztuk drewna. Jeśli jednak w ciągu 12 godzin nie zgromadzi się przed jazem owych 150 sztuk, to ta mniejsza ilość, przybyła i zarejestrowana przed jazem w ciągu 12 godzin, może zostać poddana spławowi przez jaz.

§ 4

Spław przez jaz, podobnie jak cały spław drewna z Jeziora Pauzeńskiego do Jeziora Drwęckiego podlega nadzorowi policji. Rząd określi organ, któremu zostanie powierzone to zadanie.

§ 5

Bez uprzedniego zgłoszenia organowi nadzorcemu policji nie wolno spławiać drewna przez jaz. Zgłoszenia należy dokonać z co najmniej 12-godzinnym wyprzedzeniem, podając przybliżoną ilość sztuk spławianego drewna, Organ nadzorczy Policji informuje o tym właściciela młyna i wyznacza godzinę spławu.

§ 6

Pracowników do obsługi jazu zapewnia właściciel tartaku, a ludzi do spławu drewna przez jaz - kierownik spławu drewna. Organ kontrolny policji czuwa nad zgromadzeniem wystarczającej liczby robotników do szybkiego spławu drewna przez jaz.

§ 7

Organ nadzoru policyjnego sprawuje dozór nad wykonaniem spławu przez

jaz przez oddelegowanego urzędnika, który na miejscu rozstrzyga wszelkie spory powstałe w tym zakresie, z zastrzeżeniem dalszych uprawnień prawnych i odwoławczych przysługujących zainteresowanym stronom. Nie można działać wbrew jego rozporządzeniom.

§ 8

Uszkodzenie jazu lub jej poszczególnych części spowodowane nieostrożnością, lub zaniedbaniem podczas spławu drewna musi być niezwłocznie odnotowane w odpowiedniej formie przez organ nadzorczy policji w celu zabezpieczenia roszczenia odszkodowawczego strony zobowiązanej do utrzymania jazu.

§ 9

Należy uiścić opłatę w wysokości 4 fenigów za sztukę drewna, niezależnie od wymiarów i asortymentu. Rząd określa organ, któremu zostanie powierzony pobór opłat.

Opłatę ma być złożona przed wykonaniem spławu drewna przez jaz.

§ 10

Jeśli w przyszłości konieczne będzie podwyższenie opłaty, musi to zostać ogłoszone publicznie przed 1 października każdego roku, aby podwyżka obowiązywała już na kolejny rok kalendarzowy.

Berlin, 30 czerwca 1855 r.

Minister Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych. Przez Pełnomocnika v. Pommer-Esche.

Minister Finansów. Przez Pełnomocnika:

v. Bobelschwingh

II. 8830. b. I. 10170. III. 14963. F. M.

III. 6895. iv. 7417. m. f. H.

Wydajemy niniejszy dekret do publicznej wiadomości i przestrzegania z adnotacją, że funkcje organu nadzorczego policji (§ 4. regulaminu), jak również nakładanie podatku flisackiego (§ 9. a. D.) przenosi się na Urząd Czynszowy Domeny Królewskiej w Ostródzie. Funkcje organu nadzorczego policji (§. 4. regulaminu), jak również pobór podatku spływowego (§. 9. a. D.) zostają przeniesione na Urząd Czynszowy Domeny Królewskiej w Ostródzie.

Administracja podatku flisackiego wchodzi w życie z dniem 1 września bieżącego roku.

Naruszenie przepisów policyjnych zawartych w § 1., 2. podlega karze grzywny do wysokości 10 talarów lub proporcjonalnej karze pozbawienia wolności, określonej na podstawie § 11 ustawy z 11 marca 1850 r. o policji.

Królewiec, 1 sierpnia 1855 r.

Tłumaczył: dr Kazimierz Madela

The history of water transport of wood from the Ostróda-Iława forests in the Land of the Elbląg Canal

Summary

The traditions of floating wood, the greatest natural wealth in the land of the Elbląg Canal, dates back to the 14th century. From the 14th century, there are numerous records of timber transports organized by the Ostróda commandery on rafts and ships by the Drwęca and Wisła rivers to Gdańsk, which were exported to Western Europe. Only in 1397, 65,700 pieces of oak trunks were sent by water from the Ostróda forests. After the Order's secularization, the export of timber and other forest goods continued. However, the water route from the Drwęckie and Jeziorak lakes to the sea, about 400 km long, was very inconvenient due to the meandering and border Drwęca, with water structures on its course and the need to pay customs duties. Only in the second half of the 19th century, after the construction of the Oberland Canal, the transport of goods from Upper Prussia (Oberland) to further markets became more profitable and faster. Timber rafting, due to the technical conditions on this waterway, had its specificity and its regulations. The article presents statistical data showing the dominant share of wood in the transport of goods on the Canal, as well as the sources of its acquisition and the destination of transport. The cited data show that Elbląg did not play a significant role as a center of timber trade in East Prussia, and the transport of this raw material via the waterways of the Canal system was much smaller than the Pregoła or Nemunas rivers. The first rafting on the Canal after the 2nd century St. started in 1946. Water transport of wood became unprofitable already in the 1950s in Poland. In 1960, for the last time, the rafts passed through the slipways on their way to Elbląg. The development of technology, changes in the economy, and above all the hard laws of economics eliminated this type of transport of the greatest wealth of forests in the land of the Elbląg Canal, as well as in other areas of Poland in 1988.