

Tartaki i flisactwo na jeziorach Ewingi i Jeziorak

Największym bogactwem naturalnym okolic położonych nad jeziorem Jeziorak są lasy. Pierwotnie rozciągała się tutaj puszcza, w której dominowały, tak jak i w całej pruskiej krainie, lasy liściaste mieszane, głównie dębowo-grabowe z domieszką lipy drobnolistnej i klonu. Zmiany zapoczątkowane zostały począwszy od XIII w., wraz z planowym osadnictwem tych terenów i gospodarką człowieka. Rozpoczęła się wtedy również intensywna eksploatacja kompleksu leśnego nad Jeziorakiem - Lasów Starodzierzgońskich. Już w XVIII w. w okolicach Jezioraka drzewostany były bardzo przetrzebione, a gatunki liściaste ustępowały stopniowo, aby z czasem znaleźć się w zdecydowanej mniejszości wobec iglastych. W eksploatacji bogactw lasów nad Jeziorakiem duże znaczenie miał Kanał Dobrzycki, najstarszy spławny kanał na terenie ziem polskich, powstały w pierwszej połowie XIV w., łączący jezioro Ewingi z Jeziorakiem. W zamiarze inicjatorów jego budowy, mieszczan zalewskich, miał on, oprócz transportu płodów rolnych na dalekie rynki, służyć również mieszkańcom miasta, do dostarczania surowca drzewnego na cele budowlane i opałowe. Najbliższe okolice miasta, zasiedlone przez Prusów, pozbawione były bowiem większych obszarów leśnych. Drogą wodną można było sprowadzić drewno z terenów bardziej odległych, a transport ten był w miarę dogodny i tani.

Transport drewna z puszczy nad Jeziorakiem

Właścicielem obszarów leśnych w Prusach w okresie budowy Kanału Dobrzyckiego, był Zakon Krzyżacki. On też czerpał w średniowieczu korzyści z eksploatacji zasobów puszczy nad Jeziorakiem. Za jego przyzwoleniem i zapłatą można było korzystać z tego bogactwa.

Zimą ścinano drzewa, których transport, po śniegu, do brzegu Jezioraka, był ułatwiony. Wraz z początkiem roztopów rozpoczynał się spław drewna. Drewniane bale, składowane w bindugach leśnych, wiązano i tworząno tratwy. Długość tratwy wahała się od 15 do 22 metrów. Do budowy tratw nie używano gwoździ, zamiast nich stosowano drewniane kołki wbijane w poprzeczne ramiona. Bale wiązano linami wykonanymi z prażonych nad ogniem gałązek bukowych albo też łączono je skręconymi wiklinowych lub leszczynowymi wiciami. Przed potążeniem drzewa było ono gatunkowane i obrzynane, a po wykonaniu tratw ładowano na nie szczep i gonty. Ster osadzano na drewnianych klinach w przypadku braku jedyne go elementu metalowego - żelaznych świrdrów.

Spław odbywał się w ten sposób, iż wioślarze zawozili kotwicę na długość liny, rzucali ją, zaś flisacy z tratwy wybierali linę kotowrotem. W tym czasie zawożono drugą kotwicę. Był to straszny, krwawy mozól¹. Na tratwach budowano prowizoryczne nieduże szałas (budy), kryte trzciną lub sianem, gdzie można było przenocować czy schronić się przed nagłą ulewą. Stawiano również palenisko na przygotowanie strawy. Tratwy zatrzymywały się na noc.

W Kanale Dobrzyckim ciągnięte były one przy pomocy lin przez flisaków lub zwierzęta pociągowe, które szły ścieżkami po jego obu brzegach.

W pierwszym okresie po wykopaniu kanału pomiędzy Jeziorakiem a Ewingami, intensywność spławów musiała być spora. Zapotrzebowanie na surowiec zalewskiej cegielni, jak i budującego się cały czas miasta, było olbrzymie.

Z czasem, w związku z rozwojem handlu i zwiększonymi z tego powodu potrzebami transportowymi, zaczęto używać tratw również do przewożenia towarów. Nadawały się one doskonale do transportu większych objętościowo i cięższych ładunków. Przy okazji budulec, z którego były zbudowane tratwy, można było sprzedać jako cenny surowiec. Już w drugiej połowie XIV w z okolic Zalewa i Jezioraka zaczęto na nich wywozić drogą wodną zboże i inne towary poprzez Iławkę i Drwęcę. Punktem docelowym był Toruń, położony na rzecznej magistrali wiślanej. Zapotrzebowanie na zboże z Prus i z komturii dzierzgońskiej nie trwało długo. Wojny polsko-krzyżackie, a potem szwedzkie, zarazy i ogólne pogorszenie koniunktury gospodarczej spowodowały również załamanie się transportu wodnego Kanałem Dobrzyckim z Jezioraka w kierunku Torunia. Niemniej dla zaspokojenia potrzeb okolicznych majątków i miast, Iławy oraz Zalewa, Jeziorak i Kanał Dobrzycki wykorzystywane były nadal, ale już w mniejszym stopniu, jako droga wodna do transportu na potrzeby lokalne podstawowego bogactwa tutejszych okolic, surowców leśnych.

Flisactwo po uruchomieniu Kanału Elbląskiego

Otwarcie Kanału Oberlandzkiego w XIX w. spowodowało niespodziewaną ekspansję flisactwa na Jezioraku. Wiązało to się z ożywieniem gospodarczym, jakie wówczas nastąpiło, i zapotrzebowaniem na surowiec drzewny. Największe korzyści czerpali z tego wielcy właściciele ziemscy. Około 1860 r. nad Jeziorakiem olbrzymie obszary leśne posiadali hrabiowie Dohna z Kamieńca Suskiego (18000 mórg), hrabiowie Finckenstein z Szymbarka (14000 mórg) oraz dziedzic z Rudzienic (16000 mórg). Jedna morga równała się 0,56 ha.

Zasady prowadzenia żeglugi, w tym też spławu tratw na kanale, określał Regulamin Policji Kanałowej z 11 kwietnia 1861 r.². Precyzował on na przykład 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 stóp 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 od 12 do 15 pni. Wymiary te dostosowane były do możliwości przemieszczania tratw przez pochylnie. Zabronione było spławianie drewna nie zespolonego. Ster tratwy musiał być obciążony kamieniem lub innym ciężarem. Drewna nie wolno było spławiać porą nocną wówczas 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 co najmniej z dwóch mocno związanych warstw pni. Tratwę można było uformować z tylu warstw, aby największe zanurzenie nie przekroczyło 3 stóp 6 cali (1,1 m). Szerokość dolna, tzn. szerokość najniższej warstwy, której skrajne pnie musiały 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).

Dla holowania kanałem tratw, tak jak i statków (barek), służyły ścieżki holownicze. Pomagały w tym konie, które nie mogły być sprzęgnięte w parę. Regulamin z 1861 r. powierzył funkcję służby nadzoru kanału, jego budowniczemu, radcy budowlanemu G. J. Steenkemu (mieszkającemu w Czulpie). Policją Kanałową na odcinku kanału leżącym w powiecie morąskim zarządzał Królewski Urząd Podatkowy w Zalewie.

Tratwy podążające z Jezioraka do Miłomłyna i dalej musiały pokonać stopień wodny w Miłomłynie.

Od każdego asortymentu spławianego drewna, takiego jak drewno okrągłe, belki, kłocce, deski, żerdzie itd., związanego w tratwy lub w inny sposób, obowiązywała opłata ustalona w 1861 r. I tak za drewno (tratwę) o wymiarach 10 stóp szerokości i 100 stóp długości lub za 1 000 stóp kwadratowych powierzchni, wynosiła ona 20 groszy srebrnych. Opłata dodatkowa, na stopniu w Miłomłynie, jeżeli przewożono na tratwie ładunek (nie dotyczyło to koniecznego osprzętu i zapasów dla załogi) o łącznej wadze ponad 10 cetnarów (1 cetnar = 50,0 kg), wynosiła - za 10 stóp szerokości i 100 stóp długości lub za 10 stóp kwadratowych- 6 groszy srebrnych³. Dla zobrazowania wysokości ww. opłat warto porównać je z ówczesnymi cenami: jeden funt (0,4 kg) masła kosztował 6 groszy i 3 fenigi, funt wołowiny 2 grosze i 6 fenigów, funt cielęciny 1 grosz 3 fenigi. Natomiast średnia płaca robotnika w Zalewie wynosiła 9-15 groszy przy dwunastogodzinnym dniu pracy⁴. Jeden talar równał się wtedy 30 srebrnym groszom lub 360 fenigom.

Tratwy powodowały szkody w rybołówstwie i dlatego też na przykład miasto Iława żądało opłaty od każdego spławu i czyniło trudności flisakom. Sprawa ta nawet trafiła do władz rejencji, gdy pewien przedsiębiorca drzewny odmówił uregulowania opłaty, argumentując, iż Jeziorak należy do wód otwartych. Władze uznały rację przedsiębiorcy 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 kanału⁵. Tak też flisacy nie napotykali już więcej trudności ze strony Iławy, która jako administrator od 1845 r. miała prawo również do północnej części Jezioraka, znajdującej się w Prusach Wschodnich⁶. Również i tratwy spławiane Kanałem Dobrzyckim do tartaków nad jeziorem Ewingi mogły dotrzeć do celu bez utrudnień natury fiskalnej.

Tartaki

Parowy tartak w Zalewie powstał niedługo po otwarciu Kanału Elbląskiego. Założył go w 1862 r. kupiec Michael Janke. Bernard Ohlert, pływający turystycznie w 1864 r. po jeziorach oberlandzkich zauważył, wymieniając przy tym między innymi tartak w Zalewie, iż w miastach leżących nad Kanałem Elbląskim panuje duch przedsiębiorczości⁷. Zakład Jankego funkcjonował przy obecnej ul. Kolejowej, blisko jeziora, ale w 1879 r. jego właściciel zbankrutował. Tartak ten po licytacji zakupił w 1880 r. Jacob Goldstein za 40 000 marek. Jego syn, Sally, dokupił jeszcze działkę obok. Po rozbudowie przedsiębiorstwa, na przełomie XIX w. stał się on jednym z bogatszych obywateli miasta. Drugi zalewski tartak „W. Kummer” należał najpóźniej od 1890 r. do architekta Waltera Kummera⁸.

Z powodu oporu miejscowych spedytorów Zalewo po pierwszej wojnie światowej utraciło, wielką szansę na odgrywanie znaczniejszej roli w przemyśle drzewnym Prus Wschodnich. Bezpośrednio po zakończeniu I wojny światowej pojawił się bowiem pomysł budowy przebiegającej przez Zalewo bocznicą od linii kolejowej Ostróda - Myślice - Elbląg. Miała ona dochodzić do portu nad jeziorem Ewingi i służyć miejskiej elektrowni, rzeźni, spichrzom, także tartakom. Z powodu zaniechania realizacji tego projektu inwestor, który zamierzał wybudować w mieście zakład produkujący beczki, ulokował ostatecznie tę inwestycję w Morągu. W 1929 r. w Zalewie funkcjonowało pięć tartaków⁹.

Przemysł tartaczny rozwinął się znacznie w Iławie, na południowym krańcu Jezioraka. Nad Małym Jeziorakiem pracowały trzy tartaki: największy z nich, na wybrzeżu zachodnim, Fritza Schlobacha, zatrudniał ponad 100 pracowników i słynął z produkcji klepek parkietowych. Pozostałe zaś rozlokowały się na wybrzeżu południowym i należały do Thudego oraz Lehrkego¹⁰. Na rzece Iławce działał tartak H. Seiferta. Natomiast przy drodze do Susza powstał kolejny (piąty) tartak iławski Sägewerk Rotkrug, założony przez przedsiębiorcę Tschenschera. Wyspecjalizował się w produkcji tarcicy z drewna sosnowego, świerkowego i innego, tzw. miękkiego. Jego położenie nad płytką zatoką Jezioraka nie tylko umożliwiało dogodny transport drogą wodną drewna pozyskiwanego z lasów porastających brzegi Jezioraka, ale także magazynowanie dużych jego ilości na płytkich wodach bindugi. Od tej pory w pejzaż Iławy na długie lata, bo aż do końca lat sześćdziesiątych minionego wieku, wpisał się widok wypełnionej balami drewna bindugi na ul. Sienkiewicza oraz długich rzędów tratw ciągnionych po Jezioraku przez holowniki w kierunku Iławy¹¹. Jeszcze w drugiej połowie lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku funkcjonowały w Iławie dwa tartaki.

Okolo 1939 r. w Zalewie były czynne następujące przedsiębiorstwa tartaczne: Paula Szczepańskiego, Vowinkiel & Richtberg, Schütt & Cie. Sägewerk oraz Kurta Kruskego. Przedsiębiorca Kruske przejął w 1935 r. tartak Żyda Sally Goldsteina „J. Goldstein” przy ul. Kolejowej, który to był zmuszony wyjechać wraz z rodziną z Zalewa, z powodu prześladowań ze strony miejscowych nazistów. Powyższy wykaz nie uwzględnia zakładu Żyda Porscha, położonego naprzeciwko dworca kolejowego. Porsch opuścił Zalewo już w 1933 r., kiedy to mieszkańcy miasta zaczęli wrogo odnosić się do obywateli wyznania mojżeszowego, i wyemigrował do Anglii lub Ameryki. Tartak ten stał nieczynny do 1945 r. z powodu niejasnego prawa własności¹².

Produkcja tarcicy (desek) odbywała się w zalewskich tartakach pełną parą. Port drzewny na jeziorze Ewingi posiadał urządzenia do wyciągania drewna z wody. Takie urządzenia można było jeszcze niedawno zobaczyć nad Jeziorakiem w Iławie. Zalewskie tartaki generowały też znaczny ruch tratw na drodze wodnej z Jezioraka, skąd dostarczano surowiec z położonych nad nim lasów, głównie siemiańskich. Malowniczo prezentowały się konwoje tratw podążające z Kanału Dobrzyckiego Ewingami do zalewskich tartaków.

Zakład branży drzewnej znajdował się również nad Jeziorcem Płaskim w Jerzwałdzie. Jego właścicielem był G. Mursch, a przed II wojną światową Paul Kornatz. Zatoka przy tartaku pełniła rolę magazynu splawianego drewna. Jak wspomina jeden z mieszkańców wioski, długo po wojnie „Od strony jeziora były tory wózków, na których transportowano dłużycę z zatoki pod traki”¹³.

Nadwyżki drewna znad Jezioraka splawiano też Kanalem Iławskim i Elbląskim do tartaków położonych w dalszych miejscowościach¹⁴. W 1939 r. na łączny tonaż transportowanych kanałem towarów, wynoszący 62.525 ton, składało się 60% drewna. Flisactwo na tym szlaku wodnym było dobrze rozwinięte, a lokal „Ostatni Grosz” nad jez. Druzno cieszył się wśród braci flisackiej statym powodzeniem. Splawiano głównie kłocę świerkowe powiązane z bukowymi, ponieważ te ostatnie szybko nasiąkały wodą i zanurzały się¹⁵.

W okresie II wojny światowej w zalewskich tartakach pracowali robotnicy przymusowi, ściągnięci tutaj siłą z okupowanej Europy. Niedaleko stacji kolejowej, po drugiej stronie drogi prowadzącej do Półwsi, znajdowały się baraki, w których mieszkali Francuzi zatrudnieni w tartaku. Również w Jerzwałdzie, w tartaku, pracowali obywatele Francji

zesłani tutaj siłą na roboty. Nie inaczej było w przedsiębiorstwach branży drzewnej w Iławie, gdzie w strasznych warunkach musieli pracować niewolniczo obywatele państw okupowanej przez hitlerowców Europy¹⁶. Wielu z nich zmarło z powodu okrutnego traktowania.

Po latach, wydarzenia rozgrywające się w związku działalnością zalewskiego tartaku i stolarni pod nazwą „Lewin & Sohne GmbH, Sägewerk, Tischlerei, Hobelwerk. Saalfeld, Ostpr.“, uwiecznione zostały w wydanej w 2008 roku powieści Manfreda Vogla pod tytułem „Das Gatter: Ein Manager und der Staat” („Brama. Menadżer a państwo”)¹⁷. Sceny rozgrywające się w Zalewie i okolicach, opisane zostały na stronach 267-363 tej pięćset stronicowej powieści. Autor oparł się w niej na wspomnieniach rodzinnych, gdyż jego ojciec, w okresie międzywojennym był właścicielem tartaków i prowadził na dużą skalę interesy w handlu drewnem.

Flisactwo i przemysł tartaczny po 1945 r.

Po 1945 r. przemysł drzewny w Zalewie nie odrodził się nawet do poziomu przedwojennego. Urządzenia tartaków wywiezione zostały przez Rosjan do Związku Sowieckiego. Brakowało też holowników¹⁸. Niemniej jednak w pierwszych latach powojennych w opuszczonych budynkach tartaków wznowiono produkcję. Powstała między innymi Fabryka Wyrobów Drzewnych, Beczek i Tartak, gdzie wytwarzano głównie beczki. W rękach prywatnych nie działała ona jednak długo. W ramach walki komunistów z prywatną przedsiębiorczością zakład ten został upaństwowiony w marcu 1947 r. Niemniej jeszcze w 1947 r. angielski „Board of Trade Journal” podawał, iż w Zalewie funkcjonują dwa tartaki.

Tartak na posesji przy ul. Kolejowej 20 dzierżawił wraz ze współnikiem Kazimierz Hichel, makler okrętowy z Gdańska, posiadający też oddział w Szczecinie, dostawca węgla brunatnego w Gdyni. Zarządcą tego zakładu był kuzyn Hichela, Jan Koy, świeżo upieczony ekonomista, przybyły wraz z rodziną z Pruszkowa¹⁹. Tartak ten działał do 1949 r. Niedługo potem produkcja tartaczna w Zalewie została całkowicie zaniechana, a budynki tartaków przeznaczone na inne cele. Jeszcze w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku, w północno-wschodniej części jeziora składowano drewno, zbijano tam tratwy, które potem spławiano kanałem do tartaku w Iławie²⁰.

W następnej dekadzie żeglarze jeszcze czasami mieli okazję holować się za zespołem tratw z Jezioraka do tartaku w Miłomłynie. W 2013 r. w okolicach dawnej bindugi w Zalewie, wybudowano marinę.

Obecnie transport drewna tratwami przez Jeziorak i Ewingi, w przeciwieństwie do szlaku Kanału Elbląskiego, zwolniony jest z opłat. Natomiast na odcinku Kanału Iławskiego (11,5 km), jak i na drodze wodnej z Miłomłyna do jeziora Druzno (52 km) lub do jeziora Szelaż Wielki (21,4 km), za holowanie i spław drewna, za jeden tonokilometr, równoważny iloczynowi objętości 1,45 m³ drewna przemieszczonego na odległość jednego kilometra drogi wodnej obowiązuje opłata z tytułu korzystania ze śródlądowych dróg wodnych w wysokości 0,47 groszy²¹. Niestety powyższe stawki nie mają już praktycznie zastosowania. Spław tratw na Kanale Elbląskim tak jak i na Jezioraku zamarł całkowicie.

Krajobraz zapamiętany z dzieciństwa, z tratwami na wodach środkowego Jezioraka, wspominał po latach Waldemar Chyliński (ur. w 1953 r.), poeta, autor tekstów piosenek, bard związany z nurtem piosenki literackiej - poezji śpiewanej i piosenki turystycznej²²:

„W dawnych czasach na Widłagu [zatoka Jezioraka w Siemiańskich Lasach-K.S.] cumowało się niekiedy przy tratwach, które drwale zrzucali z bindug do wody. Flisacy spławiali je potem Kanalem Elbląskim aż do tartaku w Miłomłynie. Pamiętam nawet mały, hataśliwy, holownik, który ciągnął te tratwy, wyglądające z daleka jak ruchoma, czarna kreska, tnąca obraz na pól, Chodzenie po tratwach było niezłą zabawą, ale też wyzwaniem, bo wymagało wręcz małpiej zręczności”.

„Nogi najpewniej czuły się na porowatej korze. Gorzej było, gdy pień był okorowany i śliski. Z kory, której pełno było na brzegu i w wodzie, strugałem przeróżne łódki, żagłówki, jachty, statki i stateczki. Czasem wodowałem niezwykle krążowniki, którym lufy strugałem z patyków. Pływały potem te scyzorykiem rżnięte rękodzieła między pniami udającymi jezkeje i nabrzeża wymyślonych portów”.

W Zalewie pozostał ślad po nie tak dawnym jeszcze przemyśle opartym na okolicznym surowcu leśnym - ulica Tartaczna...

Kazimierz Skrodzki

Poznań, 30 października 2017 roku

Pierwotny tekst został opublikowany w Roczniku Historycznym Pojezierza Iławskiego, nr 3/2013, s. 74-83.

Załączniki:

1. Rozmieszczenie lasów na Pojezierzu Iławskim według F. Magera, w: Jutrzenka-Trzebiatowski A., Hołdyński C., Polakowski B., Roślinność rzeczywista Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego, Olsztyn 1997, s. 11
2. Puszcza Pruska. Okolice Siemian. Fot. autora
3. Oberlandzcy flisacy przygotowujący tratwy, w: Vogelsang E., Das Oberland in 144 Bildern, Rautenberg 2002
4. Lasy nad Jeziorakiem. Fragment mapy „Übersichts - Karte vom dem Elbing - oberländischen Kanal“ z 1861 r., w: Schmid, Der Elbing-oberländischen Canal, w: Zeitschrift für Bauwesen, Jhrg. XI, Berlin 1861, s.149-156
5. Tratwa na Kanale Oberlandzkim. Fotografia amerykańskiego dziennikarza z podróży po Prusach Wschodnich w okresie międzywojennym, National Geographic (?)
6. Tratwa na jeziorze oberlandzkim. Widoczny kołowrót, w: Vogelsang E., Das Oberland in 144 Bildern, Rautenberg 2002
7. Tartaki i tratwy na jeziorze Ewingi, fragment pocztówki z przełomu XIX/XX w.
8. Reklama zalewskiego tartaku W. Kummera z 1890 r. w gazecie elbląskiej
9. Tratwy na jeziorze Ewingi (początek XX w.)
10. Flisacy na jeziorze Ewingi. Akwarela Ryszarda Kucika
11. Tartak i młyn w Jerzwałdzie nad Jeziorem Płaskim. Zdjęcie z okresu międzywojennego XX w.
12. Pracownicy zalewskiego tartaku w 1948 r. Stojący w białej koszuli - Jan Koy, obok prawdopodobnie współdzierżawca tartaku. Zdjęcie ze zbiorów Towarzystwa Miłośników Ziemi Zalewskiej
13. Na zalewskiej bindudze. Lata 60 - te XX w. Fotografia ze zbiorów Towarzystwa Miłośników Ziemi Zalewskiej
14. Na Widłagach. Fot. z archiwum rodzinnego Waldemara Chylińskiego

¹ Jastrzębiec-Kuczkowski W., Szlaki Kanalu Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego, Olsztyn 2007, s.140.

² Telus Wł. M., Żegluga, w: Januszewski S., *Kanał Ostródzko-Elbląski (Zabytki przemysłu i techniki w Polsce)*, Wrocław 2001, s. 113-119.

-
- ³ „Taryfa, według której pobierane są opłaty za korzystanie z kanałów i śluz na drogach wodnych w Prowincji Pruskiej pomiędzy rejonami Ostródy, Ławy, Zalewa, Mitomłyna, Małdyt, Klepiny i Elbląga oraz z pochylni między rejonami Małdyt i Klepiny”, *ibidem*, s. 108-109.
- ⁴ Wg przeciętnych danych za lata 1850-1860, Deegen E., *Geschichte der Stadt Saalfeld*, Mohrungen 1905, s. 322-323.
- ⁵ Kaufmann C. J., *Geschichte der Stadt Deutsch-Eylau*, Danzig 1905. s.143, *Dzieje miasta Ławy*; K. J. Kaufmann; tłum. J. Skrobot, W. Skrobot. - Tyt. oryg.: *Geschichte der Stadt Deutsch Eylau*, Ława 2010, s.123.
- ⁶ Kaufmann C. J., *op.cit.*, s. 129; *Dzieje miasta Ławy*, *op.cit.*, s. 112.
- ⁷ Ohlert B., *Skizzen aus Alt Preussen*, w: *Altpreussische Monatschrift*, Bd. 1 (1864), s. 305.
- ⁸ Deegen E., *Geschichte der Stadt Saalfeld*, Saalfeld 1905, s.309.
- ⁹ *Oberland. Ein Führer und Wegweiser. Bearbeitung von Hermann Schultz unter Mitwirkung amtlicher Stellen*, Königsberg 1929, s. 23.
- ¹⁰ Niesiołędzki W., *Mały Jeziorak klejnot natury*, <http://ilawa.net-kurier.pl/artukul,6424>, 22.04.2012. Na miejscu, gdzie znajdował się kiedyś tartak Schlobacha, powstały wystylizowane na pruską modłę, budynki hotelu i restauracji „Stary Tartak”.
- ¹¹ Niesiołędzki W., *Rotkrug, ławskie tartaki i Daule*, <http://eufunwl.net-kurier.pl/artukul,4303>, 12.11.2011.
- ¹² Madela K., (oprac.), *Żydzi w Zalewie w relacjach przedwojennych mieszkańców miasta*, w: *Zapiski Zalewskie*, nr 10, 2006 r., s. 7-13, *Saalfeld. Schicksal einer deutschen Stadt in Ostpreussen*, zsgest. v. H. Klein, Leer 1989, s. 284.
- ¹³ [Michał], post w temacie „Młyn”, 01.06.2010, w: Jerzwałd/Gerswalde Forum Wolnej Wypowiedzi, <http://www.forum.jerzwalde.pl/viewtopic.php?p=5995>.
- ¹⁴ W 1939 r. w położonej na południowym krańcu Jezioraka Ławie, funkcjonowały 4 tartaki, *Ława. Z dziejów miasta i powiatu*, Olsztyn 1972, s.360.
- ¹⁵ Słodownik L., *Kanał Elbląski*, 28.10.2008 r., w: <http://historia.bibliotekaelblaska.pl/artukul/936>.
- ¹⁶ Do ciężkich prac zmuszone były również kobiety, jak na przykład Ukrainki w tartaku Schlobacha. Pewnego razu zimą jeden z mieszkańców miasta widział, jak jedna z niewolnic szła bosą do pracy, Plis H., *Upadek Deutsch Eylau*, Rudzience, 2013, s.37 i 42.
- ¹⁷ Vogel M., *Das Gatter: Ein Manager und der Staat*, Norderstedt 2008.
- ¹⁸ Wobec braku holowników tratwy spławiano „na windę”, przy pomocy kołowrotu. Stalową linę kilometrowej długości, zaopatrzoną na końcu w ciężką kotwicę, wywoziło się łodzią przed tratwę. Po zatopieniu kotwicy linę nawijało się na kołowrót znajdujący się na tratwie. Była to ciężka praca, zwłaszcza, gdy wiał przeciwny wiatr, Kowalski R., *Ostróda-Elbląg. Z dziejów żeglugi śródlądowej*, w: Kowalski R., Wawrzyński C., *100 lat żeglugi pasażerskiej*, Olsztyn 2012, s.64.
- ¹⁹ Koyowie opuścili Zalewo z końcem 1948 r., *Zalewska przygoda rodziny Koy (wspomnienia Zofii Mordes-Koy)*, oprac. K. Kacprzak na podstawie korespondencji z Zofią Mordes-Koy i Krzysztofem Koy, w: *Zapiski Zalewskie*, nr. 24/2012,s.29-32.
- ²⁰ W artykule W. Piechockiego, *Dzieje pewnego szlaku*, opublikowanym w „Głosie Olsztyńskim” z 28-29 maja 1960 r. czytamy, iż „Stalej komunikacji w kierunku Zalewa i Starych Jabłonek dotychczas nie wprowadzono. Cała arteria ma jednak znaczenie gospodarcze, szczególnie dla produkcji drzewnej i rolnej”, Kowalski R., *Ostróda-Elbląg z dziejów żeglugi pasażerskiej*, w: Kowalski R., Wawrzyński C., *100 lat żeglugi pasażerskiej. Ostróda-Ława-Elbląg 1912-2012*, Olsztyn 2012, s.77. W Jerzwałdzie, nad jez. Płaskim, jeszcze w latach siedemdziesiątych XX w., istniały bindugi leśne do spławiania drewna z pobliskich lasów, Rękawek A., Sokółowski J., *Jerzwałd. Przyroda, historia, ludzie*, Jerzwałd [2002], s.27. Obecnie funkcje transportu surowca tartaczno przejęły pojazdy drogowe.
- ²¹ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 grudnia 2005 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni, *Dziennik Ustaw* Nr 265, poz. 2226.
- ²² Waldemar Chyliński, *Magia urlopu wśród cnót kardynalnych*, Blog „Codziennosci (piosenka, poezja i proza życia)”, w: <http://waldemarchyliński.pl/post.php?id=11126194>, (29.07.2012).