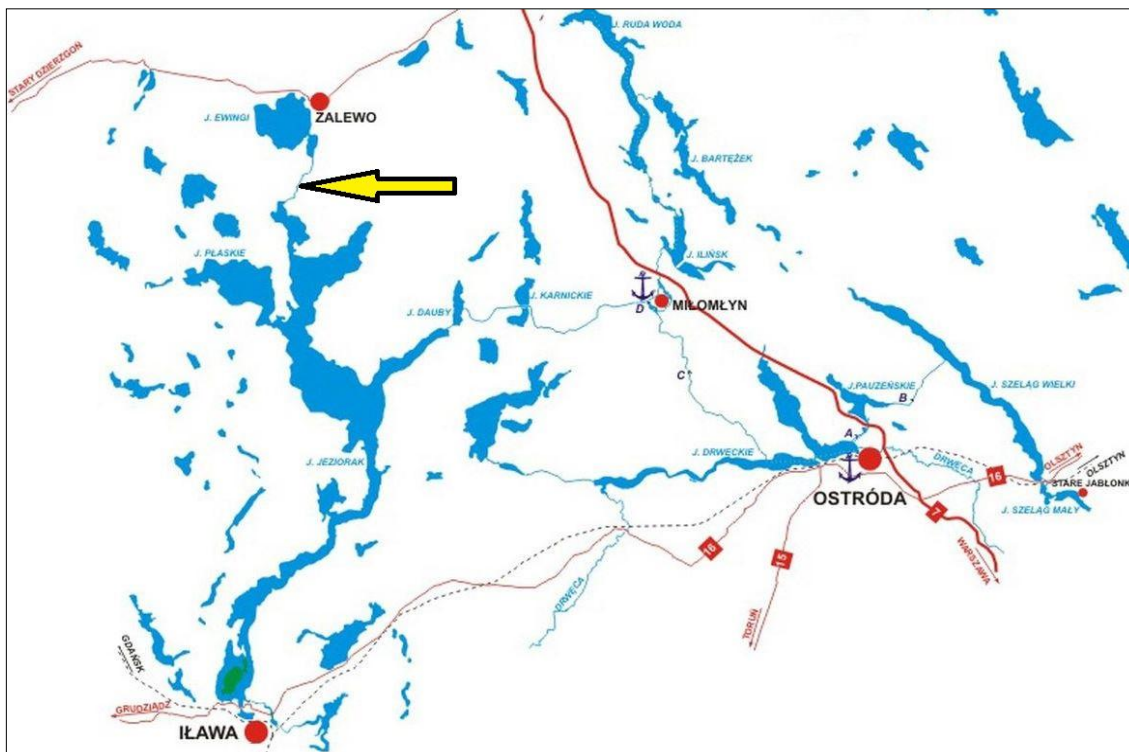


Kanał Dobrzycki (niem. *Weinsdorfer Kanal*)

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



Rys. 1. Położenie Kanału Dobrzyckiego wśród jezior Oberlandu

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

Zamierzchła historia budowy

W średniowieczu jezioro Jeziorak pełniło funkcję transportową, a dzięki temu, że na południowym krańcu wypływa z niego rzeka ławka – posiadało ono połączenie komunikacyjne z Drwęcą, a więc z Wisłą i Bałtykiem. Na północ od Jezioraka, wówczas w odległości ledwie 750 m, znajdowało się jezioro Ewingi, a nad nim miasto Zalewo. Pomysł połączenia obu jezior narzucał się więc w sposób samoistny. Dodatkowo ława oraz Zalewo uzyskały prawa miejskie w tym samym, 1305 roku, co jeszcze bardziej sprzyjało nawiązywaniu więzi handlowych. Na przeszkodzie stała początkowo różnica poziomu wód, Ewingi znajdowały się co najmniej kilkadziesiąt centymetrów powyżej tafli Jezioraka.

Nazwa miasta Zalewo (niem. *Saalfeld*) wywodzi się bezpośrednio od miasta Saalfeld w Turyngii (na południe od Weimaru), położonego nad rzeką Saale (słow. *Soława*), skąd pod koniec XIII wieku przybyli nad jezioro Ewingi pierwsi osadnicy. Rzeka Soława jest żeglownym dopływem Łaby, a mieszkańcy tamtejszego Saalfeld uprawiali żeglugę towarową m.in. do odległego portu morskiego w Hamburgu. Nic

więc dziwnego, że w nowej ojczyźnie, w komturii dzierzgońskiej, podjęli działania w celu wymiany handlowej drogami wodnymi, tym bardziej że kierunek ich osadnictwa biegł wcześniej od strony Torunia, wzdłuż linii żeglownej Drwęcy.



Rys. 2. Średniowieczny kościół w Zalewie i ujście kanału do jeziora Ewingi

Nowi mieszczaństwo zalewscy dążyli zatem do przekopania połączenia wodnego pomiędzy dwoma pobliskimi jeziorami. Należało jednak uzyskać w tym względzie zgodę na samą budowę oraz na późniejsze korzystanie z nowej drogi wodnej od władz zakonnych. Krzyżacy początkowo zgody nie wyrażali, zapewne ze względów strategicznych, czysto militarnych – bo te względy, zwłaszcza w początkach państwowości na terenach podbitych Prusów, były dla rycerzy najważniejsze. Obawiano się, że połączenie jezior będzie grozić obniżeniem poziomu jeziora Ewingi, a tym samym cofnięciem się wód chroniących częściowo mury miejskie Zalewa i postępującym odwodnieniem fos¹.

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

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



Rys. 3-4. Wielki mistrz Luther z Brunszwiku

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

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

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

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

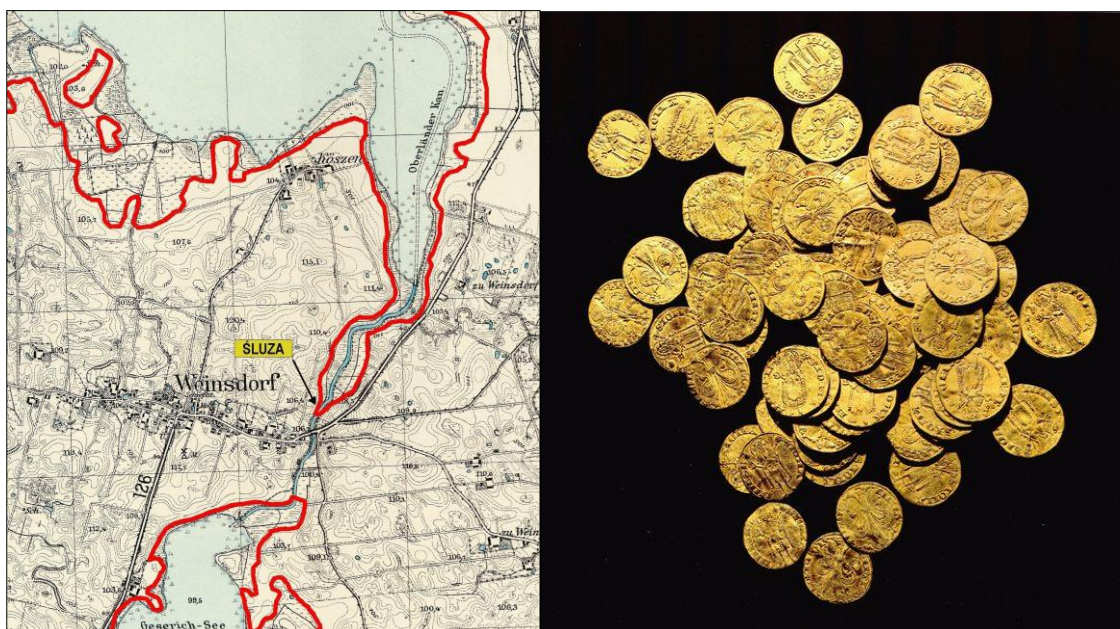
Zapewne w pracach ziemnych przy realizacji przekopu uczestniczyli miejscowi Prusowie, jednak mieszkańcy Zalewa, co jest godne odnotowania, sfinansowali całkowicie budowę kanału. Oprócz tego krzyżacy narzucili mieszczenom spełnienie innych wymagań, w tym najważniejszego: zagwarantowanie niezmienności poziomu i

objętości wód jeziora Ewingi, poprzez wybudowanie przed Ewingami śluzy. To właśnie miało zabezpieczyć przed niekontrolowanym ubytkiem mas wody od strony Zalewa². Tak też i uczyniono, a musiało to nastąpić najpóźniej wiosną 1334 roku. Dzięki temu powstał nie tylko pierwszy kanał żeglowny na terenie Prus, ale wybudowano pierwszą w historii „śluzę”.



Rys. 5-6. Okolice dawnej śluzy kanałowej

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



Rys. 7-8. Brzegi jezior Ewingi i Jeziorak w czasach budowy kanału (kolor czerwony) oraz złote floreny z Zalewa

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

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

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

W poszukiwaniu nowej drogi

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

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

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

Początkowo rozpatrywano dwa projekty nowych połączeń wodnych: tzw. „pierwszą linię kanałową”, wiodącą dzisiejszym szlakiem Kanału Elbląskiego, oraz tzw. „drugą linię kanałową” prowadzącą bezpośrednio od Zalewa i jeziora Ewingi w kierunku Elbląga.

Druga linia kanałowa miała wychodzić z południowej zatoki jeziora Druzno, następnie iść obok osady Wysoka i miejscowości Myślice (opodal której należało zbudować 5 śluz), dochodzić do jeziora Ewingi, a następnie średniowiecznym Kanałem Dobrzyckim do jeziora Jeziorak i Iławy. Jezioro Drwęckie i Ostródę miano połączyć od zachodu z Jeziorakiem i całym systemem poprzez jezioro Iłgi i Gil Wielki. Ten jednak projekt skutecznie oprotestowali ziemianie z południowych okolic jeziora Druzno, bojąc się ponoć zalewania wodami kanału ich łąk i pól uprawnych...

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

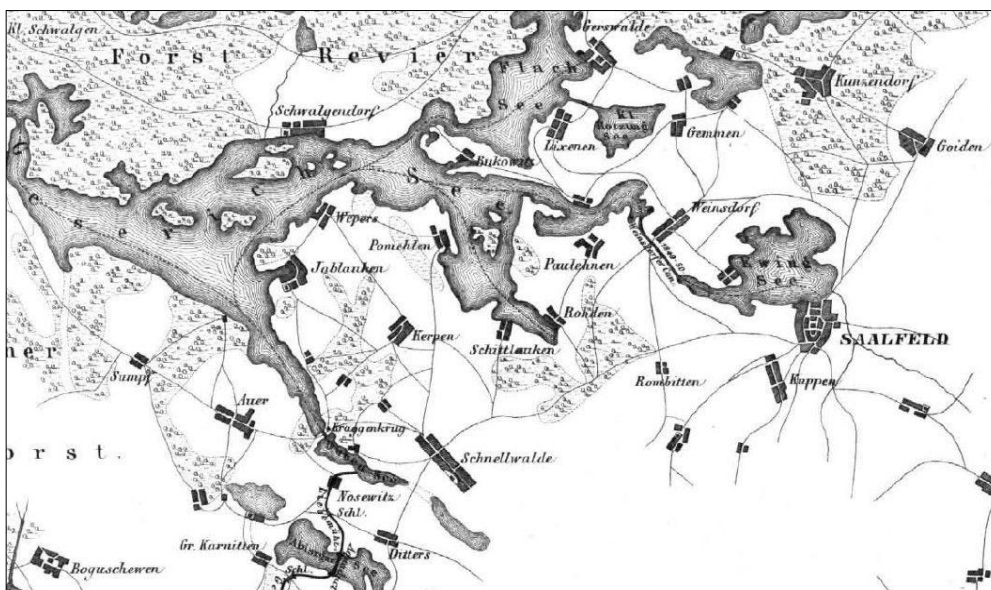
Erste Kanallinie.	Zweite Kanallinie.
1) Drausen. Aus dem südöstlichen Busen.	1) Südliche Bucht des Drausen.
2) Die Kleepe aufwärts mittelst Schleusen.	2) Hohendorfer Fleß.
3) Dorf Kleepe.	3) Die kleine Sorge. (Stuhmswalde.)
4) Rodland.	4) Hohendorffsche Mühle.
5) Kleppinsche Mühle bis zu den	5) Etendt. *)
6) Draulittenschen Fischerbuden und südlich fort bis zum	6) Stein.
7) Pinnaufsee.	7) Oppitten.
8) Hoffnungsfrug.	8) In der Mitte zwischen Rossfitten und Kerschfitten durch.
9) Samrodsee.	9) Dicht an der Ostseite von Neusäß Klein-Kerschfitten vorbei und dann südlich nach dem Bette
10) Zülpscher Mühlenleich.	10) der Sorge. **) Diese hinauf nach
11) Zülpe.	11) Mißwalde.
12) Röchloffsee.	12) Löchen.
13) Krebssee.	13) Westliche Schlucht bei Tabern (östlich bei Klein-Pröhen).
14) Popfsee.	14) Durch das Heinrichsdorffsche Bruch D.S.D. südlich am sogenannten blinden See vorbei und dann S.D. nach
15) Groß-Eilingsee, und	15) dem Ewingsee. Aus diesem Becken durch
16) Liebemühlischer Mühlenleich.	16) den Weinsdorffer Kanal nach
	17) dem Geserich (zunächst der Molittensche Winkel) bis Deutsch-Eylau.

Rys. 9-10. Pierwsza linia kanałowa oraz druga linia kanałowa (z Kanałem Dobrzyckim – niem. *Weinsdorffer Kanal*), wg J.G. Bujack⁴

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

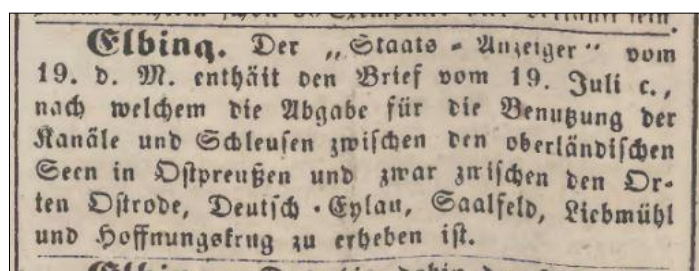
Jak pisał w berlińskim periodyku „Zeitschrift für Bauwesen” z 1861 roku towarzysz podróży studyjnej G.J. Steenke do Ameryki z 1850 roku – bauführer E.G. Schmid – w pierwszym opracowaniu o Kanale Oberlandzkim (*Der Elbing-oberländische Canal*), projekt budowy kanału, ostatecznie zatwierdzony w Berlinie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

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



Rys. 11. Mapa *Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego* i *Weinsdorfer Canal*, na mapie Schmida z 1860 r. (uwaga: północ po stronie prawej, wschód u dołu)

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



Rys. 12. Anons prasowy o służach, z 20 sierpnia 1853 r.

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

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



Rys. 13. Most w Dobrzykach

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

Nazewnictwo drogi wodnej

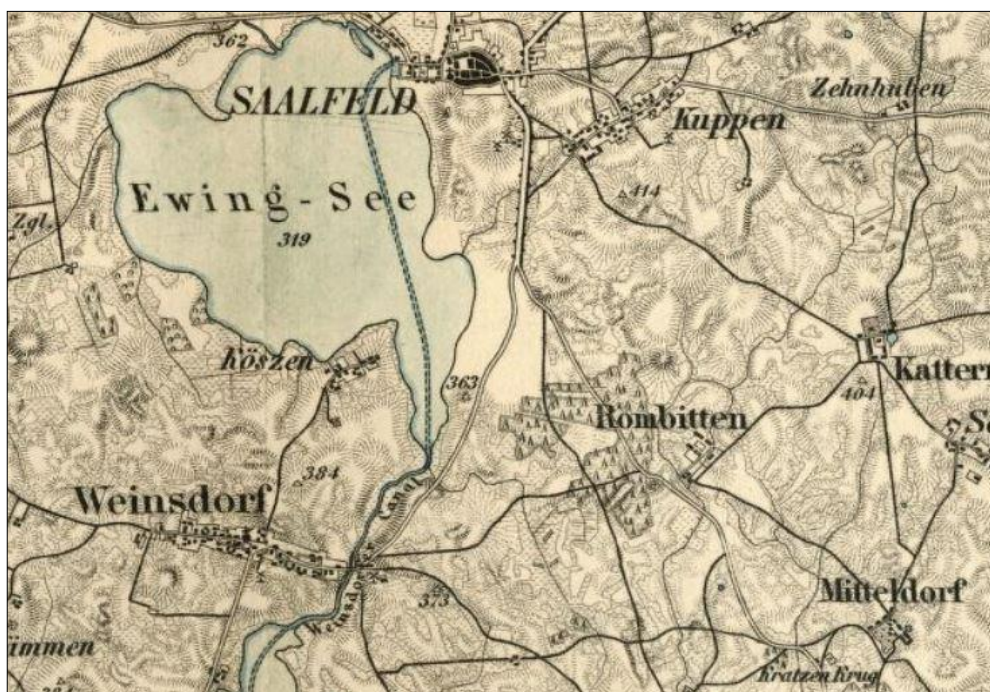
Jest rzeczą niepojętą, że ten najstarszy na terenie Polski kanał żeglowny nie otrzymał i nie posiadał przez blisko 70 lat (te słowa były pisane w połowie 2013 roku) żadnej oficjalnej polskiej nazwy – tak, jakby go wcale nie było!

Nie został on ani nazwany zgodnie z Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. *o ustaleniu nazw miejscowości i o numeracji nieruchomości*, ani z ustawą z dnia 29 sierpnia 2003 r. *o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych*, ani nawet nie wymieniono go w *Hydronimach* Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii.

Ten niewielki szlak wodny jest integralną częścią drogi wodnej, która przez dziesięciolecia zwana była Kanałem Oberlandzkim, a miasto Zalewo było w latach 1525-1752 stolicą okręgu administracyjnego o nazwie Oberland. Przekopany około 1334 roku kanał przebiega przez wieś Dobrzyki (niem. *Weinsdorf*), stąd zwyczajowo budowla ta nosi nazwę **Kanał Dobrzycki** (niem. *Weinsdorfer Kanal*).

Trudno określić, kiedy pojawiła się taka właśnie nazwa tej drogi wodnej, podkreślmy, że sami krzyżacy nie użyli w przywileju określenia kanał, lecz „połączenie między jeziorami Ewingi i Jeziorak“. Z całą pewnością nazwa *Weinsdorfer Kanal* występuje na XIX- i XX-wiecznych mapach niemieckich. Wcześniejsze mapy, z powodu ogólnikowości i zbyt dużej skali, nie odnotowują nazwy kanału w ogóle, choć ukazywane było połączenie wodne obu jezior.

Ponieważ wieś Dobrzyki była początkowo nazywana dwojako: albo *Weinsdorf*, albo też *Wigandesdorf* – od średniowiecznego zasadzcy tej miejscowości, niejakiego Wiganda vel Wygando⁵, – oznacza to, że przekop mógł być również określany jako **Wigandsdorfer Kanal**.



Rys. 14. Weinsdorfer Canal na niemieckiej mapie z 1893 r., wg Reichsamt für Landesaufnahme

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

O ile zaś występują trudności z opisywaniem niemieckich nazw kanału, o tyle jeszcze większe problemy napotkamy w przypadku nazewnictwa polskiego.

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



Rys. 15. Kanał Dobrzycki w Dobrzykach

Co dziwne, polskiej nazwy nie znajdziemy na przykład w wielkim dziele, opisującym setki miejscowości i obiektów fizjograficznych z tych terenów: „Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich”, wydawanym w Warszawie w latach 1880-1902. Przytoczmy w tym miejscu fragment opisu jeziora Jeziorak (ówczesna nazwa polska to *Jezierzyce* – przyp. C.W.), pochodzący z Tomu III Słownika⁶, z roku 1882:

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

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

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

Za jedno z pierwszych polskich tłumaczeń nazwy Weinsdorfer Kanal należy uznać określenie **Kanał Weinsdorfski**, użyte przez Stanisława Srokowskiego w „Drogach żeglownych w Prusiech Wschodnich (Ostpreussens Wasserstrassen)” z 1929 roku, gdzie na stronie 18 znaleźć można opis: „... akwedukt na jeziorze Abiskar (Karnickie – przyp. C.W.) i połączeniami międzyjeziornymi wiedzie do Liwskiego Młyna

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

(Miłomłyn – przyp. C.W.) odcinek zachodni kanału, z którym na wodach Jezioraka łączy się linja prowadząca kanałem Weinsdorfskim do miejscowości Zalewo (Saalfeld) nad jeziorem Ewing.”.



Rys. 16. Jezioro Jeziorak i wejście na Kanał Dobrzycki

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



Rys. 17. Port w Zalewie na pocztówce z początków XX w.

Skoro jednak dawna wieś Weinsdorf obecnie nosi miano Dobrzyki, naturalną koleją rzeczy jest nazywanie tej drogi wodnej właśnie Kanałem Dobrzyckim. Chcąc ostatecznie dopełnić koniecznych formalności i oficjalnie nazwać ten obiekt

fizjograficzny, inicjatywę usankcjonowania nazwy podjęli ci, którzy z historycznego punktu widzenia są do tego najbardziej uprawnieni: mieszkańcy i rajcy Zalewa. Dnia 27 marca 2013 roku Rada Miejska w Zalewie podjęła w tej sprawie stosowną uchwałę:

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

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

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

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

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Zalewa.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Rys. 18. Uchwała Rady Miejskiej w Zalewie z dnia 27 marca 2013 r.

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

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ADMINISTRACJI I CYFRYZACJI¹⁾**

z dnia 13 grudnia 2013 r.

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

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

§ 1. 1. Ustala się urzędowe nazwy miejscowości, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 1 do rozporządzenia.
2. Zmienia się urzędowe nazwy miejscowości, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia.
3. Znosi się urzędowe nazwy miejscowości, zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 2. Ustala się urzędową nazwę obiektu fizjograficznego:
„Kanał Dobrzycki”, kanał (-tu -kiego), położony na terenie gminy Zalewo, w powiecie ławskim, w województwie warmińsko-mazurskim, o następujących współrzędnych geograficznych: 53°48'16" szerokości geograficznej północnej i 19°35'03" długości geograficznej wschodniej.

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

Minister Administracji i Cyfryzacji: *R. Trzaskowski*

Rys. 19. Rozporządzenie Ministra AiC z dnia 13 grudnia 2013 r. (Dz.U. z 2013 r. Poz. 1629)

Uwagi i spostrzeżenia końcowe.

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



Rys. 20-21. Otwarcie eko-mariny w Zalewie

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