

TEMAT

**EKSPOZYCJA HISTORYCZNA-MUZEUM GEORGA JACOBA
STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD - SAMOOBSŁUGOWE
MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO**

ADRES

**MAŁDYTY GM. MAŁDYTY, POW. OSTRÓDZKI,
WOJ. WARMIŃSKO MAZURSKIE
DZIAŁKI EWIDENCYJNE: 281505_2.0007.320/1, 281505_2.0007.320/2**

ETAP PROJEKTU

PROJEKT WYKONAWCZY

NR PROJEKTU

319_4

INWESTOR

**Gmina Małdyty
Ul. Kopernika 10
14-330 Małdyty**

**JEDNOSTKA
PROJEKTOWA:**

**Pracownia Projektowa TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1, 80-266 Gdańsk
tel.: 502 723 665**

**ZESPÓŁ
PROJEKTOWY:**

arch. Adam Kościecha

upr. nr PO/KK/139/2006

uprawnienia budowlane do projektowania bez
ograniczeń w specjalności architektonicznej

Adriana Ronżewska-Kotyńska

Ewelina Michalak

Iga Lao

Julia Siwczak

DATA

Grudzień 2025

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

– opis techniczny

- część rysunkowa

01. SCHEMAT WYSTAWY

02. PLANSZE 01a,01b,02

03. PLANSZE 03,04

04. PLANSZE 05,06

05. PLANSZE 07,08

06. PLANSZE 09,10,11

07. ELEMENTY 12-18. DETAL ŚCIANEK PRZEZNACZONYCH NA EKSPOZYCJE
CZASOWE

08. ELEMENT 19 – INSTASPOT. ELEMENT 20 - LOGOTYP

09. ELEMENT 21 - RÓŻA WIATRÓW. ELEMENT 22 - NAPIS

10. ELEMENT 23

11. WIZUALIZACJA - WIDOK OD STRONY WODY

12. WIZUALIZACJA - WYSTAWA CZASOWA

13. WIZUALIZACJA - WYSTAWA CZASOWA

14. WIZUALIZACJA - WYSTAWA STAŁA

15. WIZUALIZACJA - INSTASPOT

16. WIZUALIZACJA - INSTASPOT 2

17. WIZUALIZACJA - WIDOK NOCNY

18. WIZUALIZACJA - WIDOK NOCNY OD STRONY WODY

19. WIZUALIZACJA - WIDOK NOCNY - WYSTAWA STAŁA

OPIS TECHNICZNY

Stalej ekspozycji: „Muzeum Georga Jacoba Steenke na Jeziorze Sambród – Samoobsługowe Muzeum Kanału Elbląskiego”

1. Idea i kontekst miejsca

Projektowana wystawa jest stałą ekspozycją edukacyjno-historyczną zlokalizowaną na pomoście pełniącym funkcję muzeum – **muzeum na wodzie**, bezpośrednio osadzonego w krajobrazie Jeziora Sambród i w historycznym kontekście Kanału Elbląskiego.

Ideą przewodnią projektu jest **opowieść o Georgu Jacobie Steenke** oraz o istocie jego dzieła inżynierskiego. Kanał Elbląski, oparty na systemie pochylni, był przełomem technicznym – połączeniem wody, lądu, grawitacji i mechaniki. Zwiedzający porusza się po pomoście **wg wyznaczonej trasy** – zgodnie z logiczną kolejnością plansz, podążając śladem myśli inżynierskiej i biografii Steenkego. Wystawa jest zaprojektowana jako **ciąg narracyjny**, a nie zbiór autonomicznych obiektów.

2. Forma ekspozycji i integracja z architekturą

Ekspozycja została trwale zintegrowana z konstrukcją pomostu. Plansze wystawowe są **nadrukowane bezpośrednio na płytach włókno-cementowych**, z których wykonano ścianki i zadaszenia. Rozwiązanie to podkreśla techniczny, inżynierski charakter muzeum, zapewnia trwałość i odporność na warunki atmosferyczne oraz wpisuje treść w architekturę obiektu.

3. Treści, redakcja i wielojęzyczność

Teksty historyczne opracowane dla wystawy zostały **zredukowane objętościowo o ok. 50%** względem materiałów źródłowych. Redukcja ta wynika z realnego czasu koncentracji odbiorcy, ergonomii czytania w przestrzeni otwartej oraz konieczności zastosowania trzech wersji językowych. Wystawa prezentowana jest w językach: polskim (język dominujący), angielskim i niemieckim. Treści wymagają końcowej

weryfikacji redakcyjnej w celu dalszej kondensacji i dostosowania do czasu odbioru.

4. Ergonomia ekspozycji

- odległość odbioru: **1–2 m**,
- optymalna strefa czytania: **120–160 cm**,
- środek głównych bloków tekstowych: **ok. 145–150 cm**,
- wysokość plansz: zróżnicowana (ok. 3 m i ok. 5 m), bez wpływu na skalę fontu.

Wysokość planszy nie determinuje wielkości liter – decyduje **odległość odbioru i położenie tekstu**.

5. Typografia – zasada nadrzędna

Do opracowania całej ekspozycji należy stosować **font bezszeryfowy (sans-serif)**.

Uzasadnienie:

- ekspozycja plenerowa,
- zmienne oświetlenie,
- druk na płycie włókno-cementowej,
- czytanie z dystansu.

Font bezszeryfowy zachowuje czytelność przy dużych formatach, lepiej znosi skalowanie i warunki zewnętrzne oraz jest standardem w muzeach techniki i wystawach infrastrukturalnych. Fonty szeryfowe dopuszcza się wyłącznie jako element **reprodukcji materiałów archiwalnych** (cytat, dokument), nigdy jako podstawowy nośnik informacji.

6. HIERARCHIA TYPOGRAFICZNA (sugerowana)

Tytuł planszy

- font: bezszeryfowy, bold lub black

- funkcja: punkt orientacyjny, nie dłuższy niż 1–2 linie

Tekst główny

- font: bezszeryfowy, regular lub bold
- wielkość:
- wysokość znaku: min. **8–10 mm**
- interlinia: **130–150%**
- wyrównanie do lewej

Podpisy / informacje drugorzędne

- font: bezszeryfowy
- wysokość znaku: min. **6–7 mm**

Języki obce (EN / DE)

- ten sam font
- układ podporządkowany, nie konkurujący wizualnie

7. Materiał i jakość druku

- płyty włókno-cementowe o podwyższonej odporności,
- druk cyfrowy lub sitodruk o jakości muzealnej,
- farby odporne na UV (min. 7–10 lat),
- wykończenie matowe / półmatowe.

Obowiązkowe:

- wykonanie **próbek materiałowych i kolorystycznych**,
- testy czytelności w rzeczywistym oświetleniu.

8. Materiały archiwalne

- skanowanie na **profesjonalnych skanerach archiwalnych**,
- korekty funkcjonalne (czytelność, kontrast).

9. Dostępność i rozszerzenie ekspozycji

Wystawa funkcjonuje jako ekspozycja hybrydowa:

- plansze – treść syntetyczna,
- **kody QR** – rozwinięcie narracji.

QR prowadzą do:

- pełnych wersji tekstów,
- materiałów źródłowych,
- **audioopisu** dla osób niedowidzących.

10. Oświetlenie

- profesjonalne oprawy muzealne do zastosowań zewnętrznych,
- równomierne oświetlenie,
- brak efektu olśnienia,
- kontrola refleksów.
- natężenie światła zapobiegające wrażeniu zanieczyszczenia krajobrazu światłem

Projekt oświetlenia Muzeum na Wodzie obejmuje oświetlenie zewnętrzne pomostu, stref ekspozycyjnych oraz ciągów komunikacyjnych. Instalację zaprojektowano w oparciu o oprawy LED o podwyższonej szczelności (min. IP67), przeznaczone do pracy w warunkach podwyższonej wilgotności i bezpośredniego sąsiedztwa akwenu.

Oświetlenie podzielono funkcjonalnie na:

- oświetlenie komunikacyjne – liniowe oprawy wbudowane w konstrukcję barierki pomostu, zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu pieszego,
- oświetlenie architektoniczne – oprawy punktowe akcentujące elementy pionowe, krawędzie konstrukcji oraz wybrane fragmenty ekspozycji,
- oświetlenie identyfikacyjne – podświetlenie elementów informacyjnych i nazwy muzeum.

Zastosowano źródła światła o barwie cieplej (ok. 3000 K), zapewniające komfort percepcyjny oraz podkreślające charakter ekspozycji. Rozmieszczenie i parametry opraw zostały zweryfikowane na podstawie obliczeń fotometrycznych i symulacji 3D, które potwierdziły spełnienie wymagań w zakresie równomierności oświetlenia, ograniczenia olśnienia oraz czytelności przestrzeni po zmroku.

Instalacja została zaprojektowana z uwzględnieniem minimalizacji emisji światła w kierunku wody i otoczenia, zgodnie z zasadami ochrony krajobrazu nocnego. Wszystkie oprawy przewidziano jako energooszczędne, przystosowane do pracy ciągłej i eksploatacji zewnętrznej.

11. Oznakowanie muzeum od strony wody

Od strony akwenu zaprojektowano **duży napis identyfikacyjny**:

- wycięty z płyty włókno-cementowej,
- montowany na barierce pomostu,
- podświetlony (iluminacja)

Stylistyka liter:

- spójna z logo muzeum,
- techniczna, inżynierska,
- czytelna z poziomu wody i pomostu.

12. Logo Muzeum Georga Jacoba Steenke

Logo muzeum stanowi podstawę identyfikacji wizualnej, typografii wystawy oraz oznakowania przestrzeni.

Rekomenduje się opracowanie logo w formule **konkursu projektowego**, co zwiększa rozpoznawalność muzeum, pełni funkcję promocyjną oraz angażuje środowisko projektowe.

13. Strefa wystaw czasowych

Na pomoście przewidziano strefę ekspozycji czasowych prezentowaną na niższych ściankach, które mieszczą się poza zadaszoną strefą. Konstrukcja ścianek umożliwia wymianę nadruków (działania edukacyjne i wystawy okresowe).

Jako pierwszą wystawę inaugurującą cykl wystaw czasowych rekomenduje się zdjęcia Dominika Żyłowskiego (elbląskiego artysty fotografa) z cyklu „Nie ma takiego

miejsca - Oberland w fotografii ” (Fotograficzna podróż przez krainę Kanału Elbląskiego i miejscowości dawnych Prus Górnych.) . Ostateczny wybór i decyzja o kadrowaniu zdjęć należy do artysty.

14. „Insta Spot” – element ekspozycyjno-promocyjny

W ramach stałej ekspozycji przewiduje się wykonanie „**instaspotu**” jako integralnego elementu przestrzeni muzealnej, pełniącego funkcję edukacyjną, identyfikacyjną i promocyjną (media społecznościowe, promocja muzeum). Instaspot stanowi **linearny rysunek maszynowni pochylni**, wykonany poprzez **frezowanie w płycie włókno-cementowej**. Rysunek oparty jest na uproszczonej, technicznej grafice konturowej, nawiązującej do rysunku inżynierskiego i dokumentacji technicznej z epoki.

Obok rysunku zlokalizowane jest **wyfrezowane logo Muzeum Georga Jacoba Steenke**, stanowiące element identyfikacji wizualnej obiektu. Styl rysunku oraz logotypu musi być spójny typograficznie i formalnie z całą ekspozycją.

Wymagania techniczne:

- frezowanie o stałej, kontrolowanej głębokości,
- wyraźna czytelność rysunku przy zróżnicowanym oświetleniu,
- materiał odporny na warunki atmosferyczne,
- powierzchnia bez dodatkowych nadruków w obrębie instaspotu.

Instaspot projektowany jest jako miejsce naturalnego zatrzymania się zwiedzających oraz wykonywania fotografii, jednak **bez stosowania dodatkowych elementów scenograficznych** – jego siła opiera się na prostocie formy, skali i integracji z architekturą pomostu.

16. Róża wiatrów – element narracyjno-orientacyjny posadzki pomostu

W ramach ekspozycji przewiduje się wykonanie **róży wiatrów w formie stylizowanego koła zębatego maszynowni pochylni**, stanowiącej element narracyjny, edukacyjny i orientacyjny, trwale zintegrowany z powierzchnią tarasu pomostu.

Róża wiatrów odnosi się symbolicznie do **kierunków geograficznych i miejsc związanych z życiem, edukacją oraz działalnością zawodową Georga Jacoba Steenke**, w tym m.in. do obszarów jego pracy projektowej, podróży studyjnych oraz kluczowych punktów na mapie Kanału Elbląskiego i Europy.

Forma i lokalizacja:

- forma koła zębatego inspirowanego mechaniką maszynowni pochylni,
- średnica elementu: **ok. 6,0 m**,
- lokalizacja: w posadzce tarasu pomostu, w miejscu naturalnego zatrzymania się zwiedzających,
- forma czytelna zarówno z bliska, jak i z perspektywy ogólnej.

Technologia wykonania:

- motyw róży wiatrów oraz napisy kierunkowe wykonywane w technologii **wypalania w deskach tarasowych**.
- technologia wypalania musi zapewniać: trwałość oznaczeń, odporność na ścieranie i warunki atmosferyczne, wyraźny kontrast graficzny względem tła posadzki.

Typografia i czytelność:

- napisy kierunkowe muszą być **czytelne z pozycji stojącej**,
- wielkość liter dostosowana do odbioru z dystansu 1–2 m,
- stylistyka liter spójna z identyfikacją wizualną muzeum i projektowanym logo,
- brak nadmiaru informacji – forma syntetyczna i jednoznaczna.

Wymagania jakościowe i kontrolne:

- przed wykonaniem docelowym należy wykonać **próbki technologiczne wypalania**: na docelowym materiale, w skali umożliwiającej ocenę czytelności i kontrastu,
- próbki podlegają akceptacji inwestora i projektanta,
- dopuszcza się korekty głębokości, szerokości linii oraz kontrastu wypalenia na etapie prób.

Róża wiatrów pełni funkcję elementu narracyjnego pogłębiającego opowieść o Steenke, czytelnego znaku orientacyjnego w przestrzeni oraz subtelного, nienachalnego „instaspotu”, niewymagającego dodatkowych konstrukcji ani oznaczeń. Element ten, podobnie jak cała ekspozycja, **nie funkcjonuje jako obiekt wolnostojący**, lecz jako integralna część architektury pomostu i jego posadzki.

16. Identyfikacja wizualna poza obszarem Muzeum

W ramach systemu identyfikacji wizualnej Muzeum Georga Jacoba Steenke przewiduje się zastosowanie **elementów oznakowania zlokalizowanych poza bezpośrednim obszarem ekspozycji**, w szczególności na terenie przyległym do pomostu, po stronie lądu.

Na **ścianie pobliskiej przystani (na lądzie)** zaprojektowane zostanie **logo Muzeum Georga Jacoba Steenke**, wykonane w technologii **frezowania w płycie włókno-cementowej** lub materiale tożsamym wizualnie i technologicznie z rozwiązaniami zastosowanymi na pomoście muzealnym. Logo stanowić będzie trwałe, zintegrowane z architekturą element orientacyjny i identyfikacyjny.

Zasady projektowe:

- logo musi być **spójne formalnie i typograficznie** z identyfikacją wizualną muzeum,
- forma logo powinna nawiązywać do charakteru technicznego i inżynierskiego obiektu,
- frezowanie o stałej, kontrolowanej głębokości, bez dodatkowych aplikacji czy kolorów,
- brak podświetlenia dekoracyjnego – dopuszczalne wyłącznie oświetlenie funkcjonalne.

Zasady kompozycyjne i urbanistyczne:

- **należy bezwzględnie unikać wszelkich wolnostojących tablic informacyjnych, pylonów, totemów i znaków reklamowych**, które mogłyby zaburzyć geometryczną, minimalistyczną koncepcję całego założenia,
- identyfikacja wizualna powinna być **integralną częścią architektury**, a nie elementem
dodanym,

- forma muzeum i pomostu jest na tyle **charakterystyczna i rozpoznawalna**, że pełni funkcję dominanty przestrzennej i wizualnego punktu odniesienia, przyciągając odwiedzających już z dalekiej perspektywy (co potwierdza widok od strony wody).

OPRACOWANIA TEKSTÓW MUZEALNYCH

Ze względu na ograniczoną powierzchnię plansz ekspozycyjnych oraz konieczność przygotowania treści w trzech wersjach językowych (polskiej, angielskiej i niemieckiej), niezbędne było znaczne skrócenie oryginalnych tekstów. Dodatkowo, z punktu widzenia odbiorcy muzealnego, zbyt obszerne opisy umieszczone na planszach są trudne do przyswojenia i obniżają czytelność przekazu. Z tego względu dokonano selekcji i kondensacji treści, zachowując jednak ich sens merytoryczny oraz główne wątki narracyjne.

UWAGA!

Przedstawione poniżej opracowanie stanowi jedynie propozycję skrócenia i redakcyjnego uporządkowania oryginalnego tekstu. Ma ono charakter roboczy i pomocniczy. Ze względu na specjalistyczny charakter tematu oraz jego wartość historyczną, ostateczna wersja powinna zostać zweryfikowana i zaakceptowana przez badacza zajmującego się postacią Georga Jacoba Steenkego, będącego jednocześnie autorem pierwotnego opracowania.

MAPA KANAŁU ELBLĄSKO-OBERLANDZKIEGO

Oryginał:

W 1862 r. wydrukowano w Królewcu mapę, której sprzedawcą był elbląski księgarz Léon Saunier. Tytuł karty obszernie objaśniał przebieg szlaku żeglownego oraz osobę jego budowniczego i brzmiał następująco:

Mapa Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego pomiędzy miastami Elbląg, Miłomłyn, Ostróda, Iława i Zalewo. Zaprojektowana i nakreślona przez budowniczego kanałów Królewskiego Radcę Budowlanego Georga J. Steenke.

Uwaga: oś północ-południe zorientowana jest poziomo. Elbląg widzimy po stronie lewej, natomiast Ostródę i Iławę po stronie prawej. Maldyty (Maldeuten) i Czulpa (Zölp) znajdują się w centralnym punkcie szlaku.

W opisie mapy zamieszczono informację, że kanał został wybudowany w latach 1845-1860, posiada siedem śluz komorowych oraz cztery pochylnie (równie pochyłe). Te ostatnie pokonują na odcinku 7/8 mili (6,6 km) spadek 273 stóp (85,7 m). Najwyższe stanowisko – 317 stóp (99,5 m) ponad poziom jeziora Druzno – pomiędzy miastami Zalewo, Iława i Miłomłyn do pochylni nr 1, rozciąga się na przestrzeni 16 i pół mili (124,3 km). Łączna długość drogi wodnej wynosi 26 mil (195,8 km).

U dołu mapy zamieszczono przekrój podłużny fragmentu szlaku kanałowego z pięcioma śluzami i czterema pochylniami (Die geneigten Ebenen). Wówczas szlak kanałowy liczył rzeczywiście siedem śluz (współcześnie są cztery). Konkretnie były to dwie obecnie znane nam śluzy: Miłomłyn i Zielona, a także pięć śluz w okolicy dzisiejszej pochylni Całuny.

Odcinek z pochylniami składał się pierwotnie z czterech takich budowli: Buczyniec, Kąty, Oleśnica i Jelenie. Dzisiaj jest ich pięć.

Wyliczenia długości szlaku dotyczą drogi wodnej wiodącej zarówno drogami sztucznymi, jak i naturalnymi, a w znacznej mierze połączonymi ze sobą oberlandzkimi

jeziorami. Był to jeszcze kanał bez odcinków powstałych w trakcie jego rozbudowy w kierunku jeziora Szeląg i Starych Jabłonek, mającej miejsce w połowie lat siedemdziesiątych XIX wieku.

Podpis pod zdjęciem:

Mapa Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego autorstwa Królewskiego Radcy Budowlanego Georga Jacoba Steenkego z 1862 r.

MAPA KANAŁU ELBLĄSKO-OBERLANDZKIEGO

Propozycja skróconego tekstu:

W 1862 r. w Królewcu wydano mapę sprzedawaną przez elbląskiego księgarza Léona Sauniera. Jej tytuł szczegółowo opisywał przebieg Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego oraz jego twórcę – królewskiego radcę budowlanego Georga J. Steenkego. Mapa przedstawia szlak wodny między Elblągiem, Miłomłynem, Ostródą, Iławą i Zalewem.

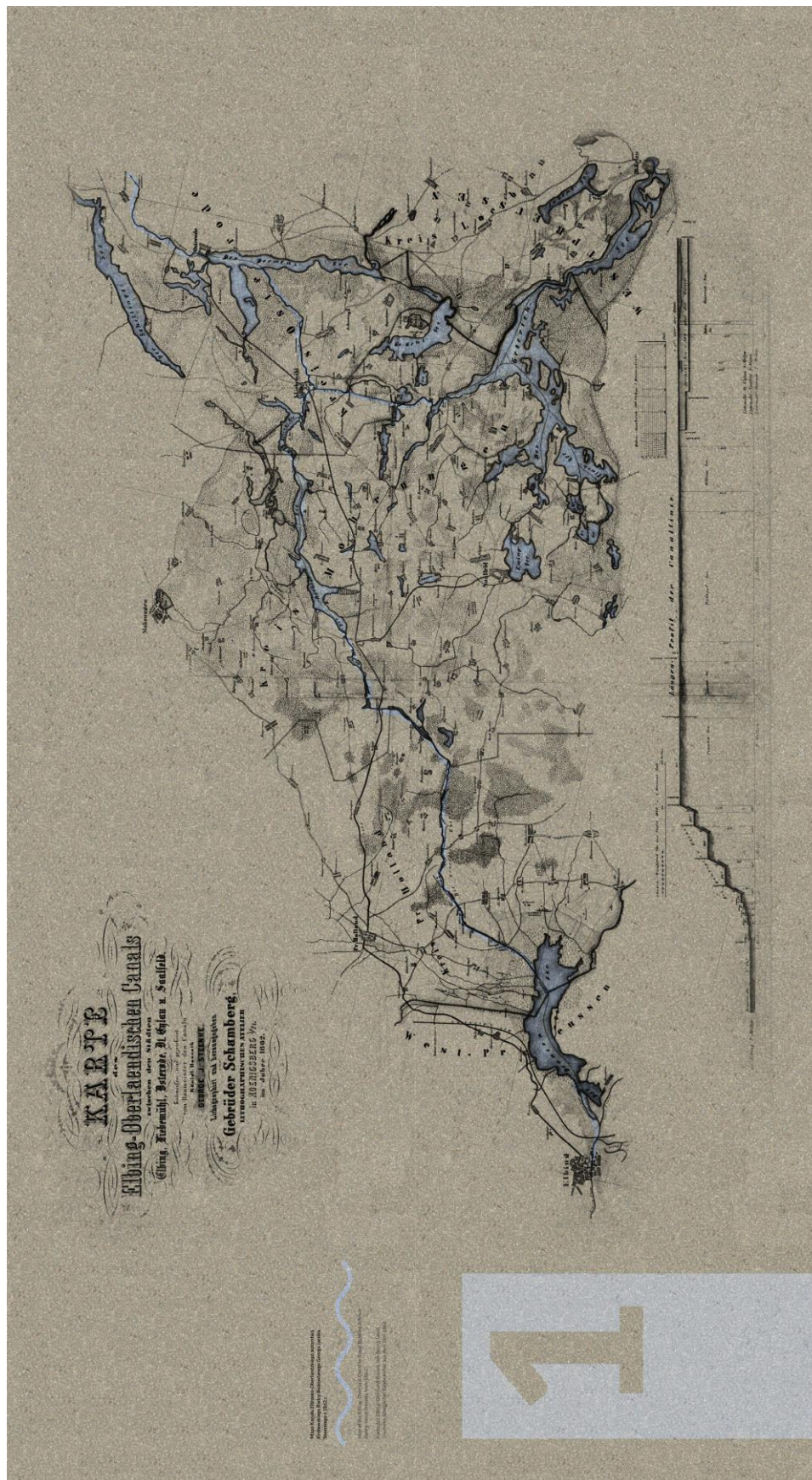
Oś północ-południe została ułożona poziomo: Elbląg znajduje się po lewej stronie, a Ostróda i Iława po prawej. W centralnej części zaznaczono Małdyty i Czulpę. Z opisu wynika, że kanał powstał w latach 1845–1860 i obejmował siedem śluz oraz cztery pochylnie, które na odcinku 6,6 km pokonywały różnicę wysokości 85,7 m. Najwyższy punkt trasy (99,5 m n.p.m.) znajdował się między Zalewem, Iławą i Miłomłynem. Całkowita długość drogi wodnej wynosiła 195,8 km.

Na dole mapy umieszczono przekrój podłużny kanału z pięcioma śluzami i czterema pochylniami. Wówczas istniało siedem śluz, w tym Miłomłyn i Zielona oraz pięć w rejonie dzisiejszej pochylni Całuny. System pochylni obejmował Buczyniec, Kąty, Oleśnicę i Jelenie (obecnie pięć obiektów).

Podane dane odnoszą się do pierwotnego przebiegu kanału, jeszcze sprzed jego rozbudowy w kierunku jeziora Szwałg i Starych Jabłonek w drugiej połowie XIX wieku.

Podpis pod zdjęciem:

Mapa Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego autorstwa Królewskiego Radcy Budowlanego Georga Jacoba Steenkego z 1862 r.



MAPA KANAŁU ELBLĄSKO-OBERLANDZKIEGO

W 1862 r. wydrukowano w Królewcu mapę, której sprzedawcą był elbląski księgarz Léon Saunier. Tytuł karty obszernie objaśniał przebieg szlaku żeglownego oraz osobę, jego budowniczego i brzmiał następująco:
Mapa Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego pomiędzy miastami Elbląg, Miłomłyn, Ostróda, Itawa i Zalewo. Zaprojektowana i narysowana przez budowniczego kanałów Królewskiego Radcę Budowlanego Georga J. Steenke.

U dołu mapy zamieszczono przekrój podłużny fragmentu szlaku kanałowego z pięcioma słuzami i czterema pochyliniami (Die geneigten Ebenen). Wówczas szlak kanałowy liczył - rzeczywiście siedem słuz (współcześnie są cztery). Konkretnie były to dwie obecnie znane nam słuz: Miłomłyn i Zielona, a także pięć słuz w okolicy dzisiejszej pochylni Całuny. Odcinek z pochyliniami składał się pierwotnie z czterech takich budowli: Buczyńiec, Katy, Olesnica i Jelenie. Dzisiaj jest ich pięć.

MAP OF THE ELBLAG-OVERLAND CANAL

In 1862, a map was printed in Königsberg, sold by the Elblag bookseller Léon Saunier. The title of the map extensively explained the course of the waterway and its builder, reading as follows:
Map of the Elblag-Overland Canal between the towns of Elblag, Miłomłyn, Ostróda, Itawa, and Zalewo. Designed and drawn by the canal builder Royal Construction Councilor Georg J. Steenke.

The map description included information that the canal was built between 1845 and 1860, has seven chamber locks and four inclined planes (ramps). The lift over comes a drop of 273 feet (85.7 m) over a distance of 7.8 miles (12.6 km). The highest level - 317 feet (99.5 m) above the level of Lake Bruzno - between the towns of Zalewo, Itawa, and Miłomłyn down to inclined plane No. 1, extends over a distance of 16 and a half miles (26.5 km). The total length of the waterway is 26 miles (41.8 km).

KARTE DES ELBING-OBERLAND KANALS

Im Jahr 1862 wurde in Königsberg eine Karte gedruckt, deren Verkäufer der Elbinger Buchhändler Léon Saunier war. Der Titel der Karte erläuterte umfassend den Verlauf der Wasserstraße und ihren Erbauer und lautete wie folgt:
Karte des Elbing-Overland Kanals zwischen den Städten Elbing, Liebenmühl, Osterode, Deutsch Eylau und Saalfeld. Entworfen und gezeichnet vom Kanalsbauer Königlichem Baurat Georg J. Steenke.

In der Kartenbeschreibung wurde mitgeteilt, dass der Kanal zwischen 1845 und 1860 erbaut wurde, sieben Kammerschleusen sowie vier geneigte Ebenen (schiefe Ebenen) besitzt. Letztere überwinden auf einer Strecke von 7,8 Meilen (12,6 km) einen Höhenunterschied von 273 Fuß (85,7 m). Die höchste Lage - 317 Fuß (99,5 m) über dem Seepegel des Drauseensees - zwischen den Städten Saalfeld, Deutsch Eylau und Liebenmühl bis zur geneigten Ebene Nr. 1 erstreckt sich über eine Entfernung von 16,5 Meilen (26,5 km). Die Gesamtlänge der Wasserstraße beträgt 26 Meilen (41,8 km).



BUDOWNICZY GEORG JACOB STEENKE

Oryginał:

Przyszły budowniczy Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego Georg Jacob Steenke urodził się w Królewcu w 1801 r. w rodzinie o żeglugowych tradycjach, jako syn i wnuk pilotów portowych w Piławie i Królewcu.

Ukończył berlińską Akademię Budownictwa (niem. Bauakademie). Jako młody inżynier pracę zawodową rozpoczął w 1822 r. w okolicach Zalewu Wiślanego i ujścia Wisły, zajmując się m.in. pomiarami geodezyjnymi związanymi z niwelacją terenu.

Mieszkał z rodziną w Elblągu, gdzie w 1832 r. objął funkcję inspektora ds. budowy wałów (niem. Deich-Bau-Inspector). Nadzorował oraz odpowiadał za właściwe odwadnianie żuławskich polderów oraz udoskonalał pracę wiatraków i czerpakowych kół wodnych.

W latach 1833/1834 Steenke zrealizował swoje pierwsze samodzielne dzieło inżynierskie – przekopanie w delcie Niemna (opodal Zalewu Kurońskiego) stosunkowo krótkiego Kanału Seckenburskiego. Po powrocie do Elbląga mógł być już traktowany jako budowniczy kanałów żeglownych.

Okolo 1837 r. – po uzyskaniu królewskiej aprobaty Fryderyka Wilhelma III – zostało mu powierzone zaprojektowanie przyszłej trasy kanału, wiodącej od jezior i lasów okolic Ostródy, Hawy i Zalewa do Elbląga i morskich wód Zalewu Wiślanego. Tak oto mogło się zacząć spełniać marzenie wielu pokoleń o szlaku żeglownym wiodącym po wodach śródlądowych i wzniesieniach Oberlandu do morza.

W latach 1844-1860 wybudował dzieło swego życia: kanał żeglowny z pochylniami. W międzyczasie odbył wizyty studyjne na kanały w Austrii, Belgii i Holandii (1846) oraz w USA i Wielkiej Brytanii (1850/1851).

Był gruntownie wykształconym inżynierem, kartografem, geodetą, mierniczym, konstruktorem, innowatorem i budowlanym wynalazcą. Działal i był członkiem wielu towarzystw i stowarzyszeń społeczno-zawodowych.

Mieszkał i pracował w małyckiej Czulpie, skąd kierował i zarządzał pracą kanału, do przejścia na emeryturę w 1875 r. Ponownie zamieszkał w Elblągu. Umiera w tym mieście w nocy z 21 na 22 kwietnia 1884 r. i zostaje pochowany na tamtejszym cmentarzu. Cmentarz ten dziś nie istnieje, nie ma więc budowniczy sławetnego kanału ani swego grobu, ani nagrobka.

Ma jednak pomnik na pochylni Buczyniec, swojego imienia ulicę w Ostródzie oraz marinę w Zalewie i to Muzeum w Małdytach.

Podpis pod zdjęciem:

Portret Steenkego jako przewodniczącego elbląskiego Towarzystwa Przemysłowego (Gewerbeverein)

BUDOWNICZY GEORG JACOB STEENKE

Propozycja skróconego tekstu:

Georg Jacob Steenke urodził się w 1801 r. w Królewcu w rodzinie o tradycjach żeglugowych. Ukończył berlińską Akademię Budownictwa, a karierę rozpoczął w 1822 r., pracując przy pomiarach geodezyjnych w rejonie Zalewu Wiślanego.

Od 1832 r. mieszkał w Elblągu, gdzie pełnił funkcję inspektora budowy wałów. Odpowiadał za meliorację Żuław oraz usprawnianie urządzeń hydrotechnicznych. W latach 1833–1834 zrealizował swój pierwszy samodzielny projekt – Kanał Seckenburski w delcie Niemna.

Okolo 1837 r., po uzyskaniu zgody króla Fryderyka Wilhelma III, powierzono mu zaprojektowanie kanału łączącego okolice Ostródy, Iławy i Zalewa z Elblągiem. W latach 1844–1860 zbudował Kanał Elbląsko-Oberlandzki z unikatowym systemem pochylni. W trakcie prac odbywał podróże studyjne do krajów Europy Zachodniej oraz do USA i Wielkiej Brytanii.

Steenke był wszechstronnym inżynierem, kartografem i wynalazcą, aktywnym członkiem środowisk naukowych i technicznych. Mieszkał w Czulpie koło Małdyt, skąd kierował funkcjonowaniem kanału do przejścia na emeryturę w 1875 r. Zmarł w Elblągu w 1884 r. i został pochowany na nieistniejącym dziś cmentarzu.

Jego pamięć upamiętniają m.in. pomnik na pochylni Buczyniec, ulica w Ostródzie oraz marina w Zalewie.

Podpis pod zdjęciem:

Portret Steenkego jako przewodniczącego elbląskiego Towarzystwa Przemysłowego (Gewerbeverein)

BUDOWNICZY GEORG JACOB STEENKE

Przyszły budowniczy Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego Georg Jacob Steenke urodził się w Królewcu w 1801 r. w rodzinie o żeglarskich tradycjach, jako syn i wnuk pilotów portowych w Pilewie i Królewcu.

Ukończył berlińska Akademię Budownictwa (niem. Bauakademie). Jako młody inżynier prace zawodowe rozpoczął w 1822 r. w okolicach Zalewu Wiślanego i jeziora Wosły, zajmując się m.in. pomiarami geodezyjnymi związanymi z nivelacją terenu.

Mieszkał z rodziną w Elblągu, gdzie w 1832 r. objął funkcję inspektora ds. budowy wódw (niem. Deich-Bau-Inspector) i Nadzorował oraz odpowiadał za właściwe odwadnianie żyławskich podderów oraz udeskonalał prace wiatrowsów i czepakowych kół wodnych.

W latach 1833/1834 Steenke zrealizował swoje pierwsze samodzielne dzieło inżynierii – przekopanie w okolicy Niemna (topoda Zalewu Kurowskiego) stosunkowo krótkiego Kanału Seckenburgskiego. Po powrocie do Elbląga mógł być już traktowany jako budowniczy kanałów żeglownych.

Około 1837 r. – po uzyskaniu królewskiej aprobaty Fryderyka Wilhelma III – został mu powierzono zaprojektowanie przyszłego kanału, wiedzący o jezior i lasów okolic Ostrody, Ilawy i Zalewa do Elbląga i morskich wód Zalewu Wiślanego. Tak oto mogło się zacząć spełnianie marzenia wielu pokoleń o szlaku żeglownym wiodącym po wodach śródlądowych i wzniesieniach Oberlandu do morza.

BUILDER GEORG JACOB STEENKE

The future builder of the Elbląg-Oderland Canal, Georg Jacob Steenke, was born in Königsberg in 1801 into a family with maritime traditions, as the son and grandson of harbor pilots in Pillau and Königsberg.

He graduated from the Berlin Bauakademie (Academy of Architecture). As a young engineer, he began his professional career in 1822 in the area of the Vistula Lagoon and the south of the Vistula River, engaging in, among other things, levelling surveys related to land levelling.

He lived with his family in Elbląg, where in 1832 he assumed the position of Elbląg Harbour Inspector (Deich-Bau-Inspector). He supervised and was responsible for the proper drainage of the Zalew polders and improved the operation of windmills and horse water wheels.

In 1833/1834, Steenke completed his first independent engineering work – the excavation of the relatively short Seckenburg Canal in the delta of the Nemun River (near the Curonian Lagoon). After returning to Elbląg, he could already be regarded as a builder of navigable canals.

Around 1837, after obtaining royal approval from Frederick William III, he was entrusted with designing the future canal route, leading from the lakes and forests around Ostroda, Ilawa, and Zalew to Elbląg and the sea waters of the Vistula Lagoon.

Thus, the dream of many generations of a navigable route leading across land waters and the elevation of the Oberland to the sea could begin to come true. Between 1846 and 1850, he built the masterpiece of his life: a navigable canal with inclined planes. In the meantime, he undertook study visits to canals in Austria, Belgium, and the Netherlands (1846) and to the USA and Great Britain (1850/1851).

BAUMEISTER GEORG JACOB STEENKE

Der zukünftige Erbauer des Elbląg-Oderland Kanals, Georg Jacob Steenke, wurde 1801 in Königsberg in eine Familie mit Schiffahrtstraditionen geboren, als Sohn und Enkel von Hafenpiloten in Pillau und Königsberg.

Er absolvierte die Berliner Bauakademie. Als junger Ingenieur begann er seine berufliche Laufbahn 1822 im Gebiet des Frischen Haffs und der Weichselmündung, wo er unter anderem mit geodätischen Vermessungen in Zusammenhang mit der Galtshofenverleumdung beschäftigt war.

Er lebte mit seiner Familie in Elbląg, wo er 1832 die Position eines Deich-Bau-Inspektors übernahm. Überwachte und war verantwortlich für die ordnungsgemäße Entwässerung der Weichselpolder und verbesserte den Betrieb von Windmühlen und Schiffs Wasserrädern.

In den Jahren 1833/1834 realisierte Steenke sein erstes eigenständiges Ingenieurwerk – den Durchstich des relativ kurzen Seckenburger Kanals im Delta des Nemun (nahe dem Kuronischen Lagers). Nach seiner Rückkehr nach Elbląg konnte er bereits als Erbauer schiffbarer Kanäle angesehen werden.

Um 1837, nach Erhalt der königlichen Zustimmung Friedrich Wilhelms III., wurde ihm der Auftrag erteilt, die zukünftige Kanalaroute zu entwerfen, die von den Seen und Wäldern um Ostroda, Deutsch Eylau und Starogard nach Elbląg (nahe dem Seckenburger Kanal) bis zur Vistula führen sollte. So konnte der Traum vieler Generationen von einer schiffbaren Route, die über Binnenwasser und die Erhebungen des Oberlandes zum Meer führt, beginnen, wahr zu werden.

In den Jahren 1846 bis 1850 baute er sein Werk seines Lebens: einen schiffbaren Kanal mit geneigten Ebenen. In der Zwischenzeit unternahm er Studienreisen zu Kanälen in Österreich, Belgien und den Niederlanden (1846) sowie in die USA und nach Großbritannien (1850/1851).

2

Portret Steenkego jako przewodniczącego elbląskiego Towarzystwa Przemysłowego (Gewerbeverein)

Portrait of Steenke as chairman of the Elbląg Industrial Society (Gewerbeverein)

Porträt von Steenke als Vorsitzender des Industrievereins (Gewerbeverein) in Elbląg

POCHYLNIA KANAŁOWA

Oryginał:

Słynne pochylnie Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego były częściowo wzorowane na wcześniejszych konstrukcjach brytyjskich, a także na budowach amerykańskich z Morris Canal w stanie New Jersey, dokąd Georg Jakob Steenke udał się w drugiej połowie 1850 r.

Po tym czasie ostatecznie porzucono pomysł budowy około 37 kamiennych śluz na rzecz 5 śluz i 4 pochylni, a wiele wskazuje na to, że inspektor budowlany Steenke był od samego początku projektowania kanału zwolennikiem i propagatorem tworzenia równi pochyłych.

Wykorzystał on w Prusach Wschodnich m.in. takie rozwiązania, jak: dwa torowiska, liny pociągowe na rolkach między szynami, zasadę „suchego grzbietu” oraz wagony na szynach i działanie „przeciwwagi”. Podstawowe urządzenia pochylni napędzane są wyłącznie siłą grawitacji wody.

Początkowo wzniesiono 4 pochylnie. Licząc od strony Ostródy: Nr 1 - Buczyniec (niem. Buchwalde), Nr 2 - Kąty (niem. Kanthen), Nr 3 - Oleśnica (niem. Schönfeld) i Nr 4 - Jelenie (niem. Hirschfeld). W latach 1874-1881 wybudowano ostatnią pochylnię: Nr 5 - Całuny Nowe (niem. Neu Kussfeld), jednak po katastrofie budowlanej i niezbędnych naprawach oddano ją ostatecznie do użytku w 1883 r.

Pierwsze cztery pochylnie napędzane są pojedynczymi kołami wodnymi, ostatnia pochylnia wykorzystuje działanie turbiny wodnej.

Jednostka pływająca pokonuje największą różnicę wysokości na środkowej pochylni Oleśnica (ponad 24,2 m). Łącznie 5 pochylni niweluje różnicę około 99,5 m poziomu wód (w zależności od poziomu jeziora Druzno), na odcinku długości około 9,6 km. Dzięki kanałowym pochylniom twierdzi się, że jest to jedyne miejsce na świecie, gdzie „statki pływają po górach i trawie” ...

Wcześniej, w latach 20. i 30. XIX wieku, funkcjonowały pochylnie na górnośląskim Kanale Kłodnickim, ale były to budowle z tzw. „grzbietem mokrym”. Podobnego typu do oberlandzkich, XIX-wieczne pochylnie kanałowe z „grzbietem suchym” funkcjonowały m.in. na amerykańskim Morris Canal i Pennsylvania Canal, na kanadyjskim Shubenacadie Canal w Nowej Szkocji oraz na japońskim Lake Biwa Canal pod Kioto, jednak nie przetrwały one do czasów współczesnych.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Pochylnia Nr 12 East w Newark na Morris Canal około 1870 r.*
- 2. Drzeworyt elblązanina Hermanna Pennera z wizerunkami kilku pochylni Kanału Oberlandzkiego z około 1880 r.*

POCHYLNIA KANAŁOWA

Propozycja skróconego tekstu:

Pochylnie Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego wzorowano częściowo na rozwiązaniach brytyjskich oraz amerykańskich, zwłaszcza z kanału Morris w stanie New Jersey, który Georg Jacob Steenke odwiedził w 1850 r. W wyniku tych doświadczeń zrezygnowano z budowy ok. 37 śluz na rzecz systemu 5 śluz i 4 pochylni. Steenke od początku był zwolennikiem tego rozwiązania.

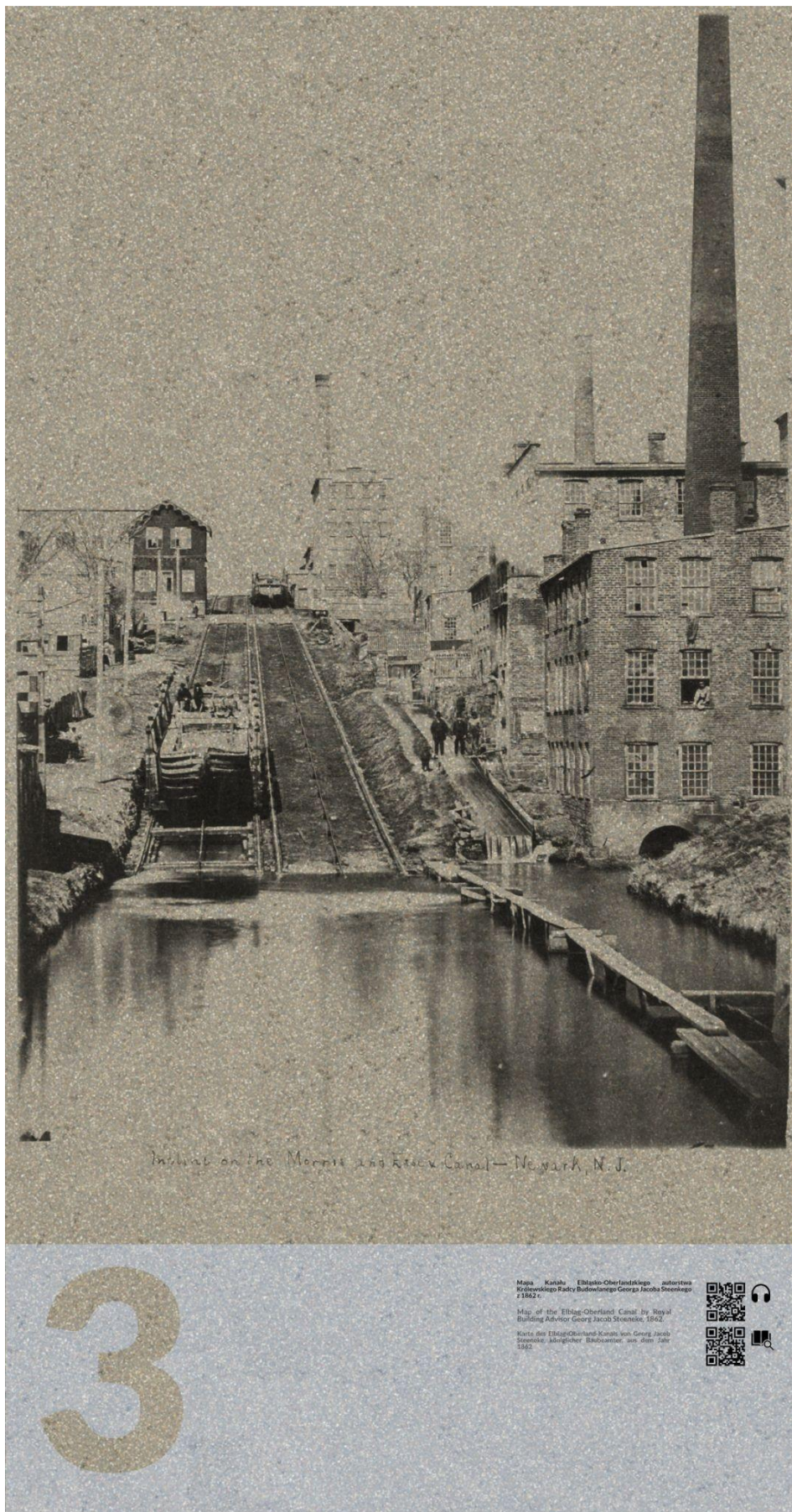
Zastosowano nowatorskie rozwiązania techniczne: dwa torowiska, liny pociągowe, zasadę „suchego grzbietu”, wózki szynowe oraz napęd oparty wyłącznie na sile grawitacji wody. Początkowo powstały cztery pochylnie: Buczyniec, Kąty, Oleśnica i Jelenie. Piątą – Całuny Nowe – ukończono w 1883 r. po usunięciu usterek budowlanych.

Cztery pierwsze pochylnie napędzane są kołami wodnymi, natomiast ostatnia wykorzystuje turbinę wodną. Największą różnicę wysokości – ponad 24 m – pokonuje pochylnia Oleśnica. Łącznie system niweluje niemal 100 m różnicy poziomów na odcinku ok. 9,6 km, co dało początek określeniu, że jest to miejsce, gdzie „statki pływają po górach”.

Podobne rozwiązania istniały wcześniej na Kanale Kłodnickim oraz w XIX w. w USA, Kanadzie i Japonii, jednak żaden z tych systemów nie zachował się do dziś.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Pochylnia Nr 12 East w Newark na Morris Canal około 1870 r.*
- 2. Drzeworyt elblązanina Hermanna Pennera z wizerunkami kilku pochylni Kanału Oberlandzkiego z około 1880 r.*





URUCHOMIENIE KANAŁU OBERLANDZKIEGO

Oryginał:

Budowę Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego rozpoczęto 28 października 1844 r. w miejscu obecnej śluzy Miłomłyn.

Regularną żeglugę towarową rozpoczęto już w kwietniu 1851 r. – jednak z powodu braku pochylni - statki kursowały wówczas od Zalewa, Hawy i Ostródy poprzez połączone kanałem oberlandzkie jeziora do miejscowości Karczemka nad jeziorem Piniewo. Towary przeładowywano na wozy i drogą lądową wieziono do Elbląga – no i na odwrót...

Przyjęło się uznawać 31 sierpnia 1860 r. za dzień otwarcia Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego. Jednak była to tylko data jazd testowych i uruchomienia pierwszej ukończonej pochylni (wówczas jednej z czterech) – w Buczyńcu; a prace na pozostałych pochylniach wciąż trwały.

Jak podawała elbląska gazeta „Neuer Elbinger Anzeiger”:

31 sierpnia odbyła się w obecności pruskiego ministra handlu Augusta von der Heydta (...) jazda próbna na pierwszej pochylni Kanału Oberlandzkiego. W obecności ministra łódź kanałowa na pierwszej pochylni została kilkakrotnie opuszczona i podniesiona. Minister i jego towarzysze odbyli jedną taką podróż. Ekscelecja von der Heydt spędził dłuższy czas w maszynowni, w której znajduje się duże koło napędzane siłą wody, wprawiające w ruch bęben, wokół którego są nawijane i odwijane liny stalowe, przeznaczone do ciągnięcia łodzi kanałowych.

Pierwsze barki załadowane drewnem przeszły przez wszystkie pochylnie w kierunku Elbląga 29 października 1860 roku. Barki te musiały jeszcze przejść przez pięć śluz i dopłynąć do Druzna. Następnego dnia, czyli 30 października, dopłynęły one do Elbląga, dowodząc że budowa nowej drogi wodnej została ukończona i cały kanał jest zdalny do użytku. Jednak wkrótce nastala zima.

Pierwszy sezon żeglugowy na nowo wybudowanym kanale został otwarty na początku kwietnia 1861 r. Wówczas nadano również przepisy żeglugowe, tzw. Regulamin Policyjno-Kanałowy. Prawdopodobny dzień uruchomienia całego szlaku żeglugowego to 4 kwietnia 1861 r.

Podpis pod zdjęciem:

Jedna z pierwszych fotografii Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego. Parowiec na szczycie pochylni Buczyniec w 1862 r. Siedzący mężczyzna to prawdopodobnie G. J. Steenke.

URUCHOMIENIE KANAŁU OBERLANDZKIEGO

Propozycja skróconego tekstu:

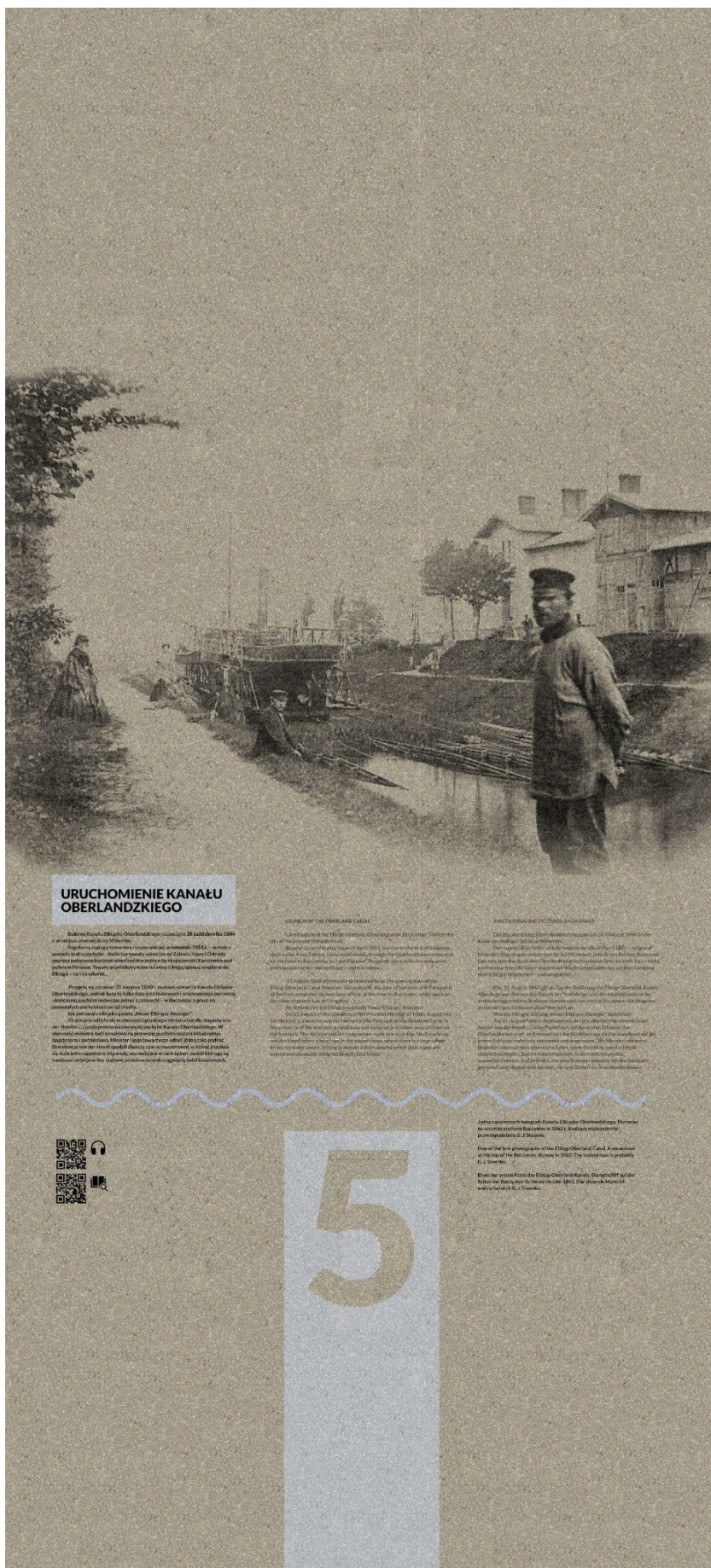
Budowę Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego rozpoczęto 28 października 1844 r. w rejonie dzisiejszej śluzy Miłomłyn. Regularna żegluga towarowa ruszyła już w 1851 r., jednak z powodu braku pochylni statki kursowały jedynie między jeziorami, a towary przewożono dalej lądem do Elbląga.

Za symboliczną datę otwarcia kanału uznaje się 31 sierpnia 1860 r., kiedy odbyła się jazda próbna na pierwszej ukończonej pochylni w Buczyńcu. W wydarzeniu uczestniczył pruski minister handlu August von der Heydt. Próby potwierdziły sprawność nowatorskiego systemu transportu statków przy użyciu napędu wodnego.

29 października 1860 r. pierwsze barki z ładunkiem drewna pokonały wszystkie pochylnie i dotarły do jeziora Drużno, a dzień później do Elbląga, co potwierdziło pełną funkcjonalność kanału. Po zimowej przerwie, na początku kwietnia 1861 r., oficjalnie otwarto pierwszy sezon żeglugowy oraz wprowadzono regulamin żeglugi. Za faktyczną datę uruchomienia całego szlaku uznaje się 4 kwietnia 1861 r.

Podpis pod zdjęciem:

Jedna z pierwszych fotografii Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego. Parowiec na szczycie pochylni Buczyńiec w 1862 r. Siedzący mężczyzna to prawdopodobnie G. J. Steenke.



URUCHOMIENIE KANAŁU OBERLANDZKIEGO

Budowę Kanału Oberlandzkiego rozpoczęto 28 października 1884 r. w miejscu, które miało być Młotem.
Rządca okręgu w tym czasie nie miał jeszcze w budżecie 1885 r. wydatków na budowę kanału, dlatego jego budowę rozpoczęto w listopadzie 1884 r. w miejscu, które miało być Młotem. Budowę kanału rozpoczęto w listopadzie 1884 r. w miejscu, które miało być Młotem. Budowę kanału rozpoczęto w listopadzie 1884 r. w miejscu, które miało być Młotem.

KANAL OF THE OVERLAND CANAL

The construction of the Overland Canal began on 28 October 1884 at the site of the present Młot.
The construction of the Overland Canal began on 28 October 1884 at the site of the present Młot. The construction of the Overland Canal began on 28 October 1884 at the site of the present Młot. The construction of the Overland Canal began on 28 October 1884 at the site of the present Młot.

BEI DER ERÖFFNUNG DES KANALES

Die Bauarbeiten am Kanal Oberlandzkiego begannen am 28. Oktober 1884 an der Stelle des heutigen Młot.
Die Bauarbeiten am Kanal Oberlandzkiego begannen am 28. Oktober 1884 an der Stelle des heutigen Młot. Die Bauarbeiten am Kanal Oberlandzkiego begannen am 28. Oktober 1884 an der Stelle des heutigen Młot. Die Bauarbeiten am Kanal Oberlandzkiego begannen am 28. Oktober 1884 an der Stelle des heutigen Młot.



Jedną z pierwszych fotografii Kanału Oberlandzkiego. Pierwsza fotografia została wykonana w 1884 r. przez fotografa J. J. Stenroosa.

One of the first photographs of the Overland Canal. The photograph was taken in 1884 by the photographer J. J. Stenroos.

Eine der ersten Fotos des Kanal-Oberlandzkiego. Das Foto wurde 1884 von dem Fotografen J. J. Stenroos aufgenommen.

NAZEWNICTWO KANAŁOWE

Oryginał:

Przez wiele lat, już od początku budowy drogi wodnej, nazwy kanału – zarówno określenia niemieckie, jak i polskie próby tłumaczenia – były w większości dwuczłonowe. Jeden z nich niemal zawsze na wiązywał do krainy Oberlandu.

Słowo „Oberland” bywało tłumaczone na język polski jako „Pogórze” lub „Górny Kraj”, ale również jako „Prusy Górne”. To jeszcze średniowieczna nazwa krainy, leżącej gdzieś pomiędzy Powiślem i Warmią, z takimi miejscowościami jak: Iława, Ostróda, Zalewo, Małdyty, Miłomłyn, Morąg i Pasłęk. Co najmniej do końca II wojny światowej mówiło się więc o Kanale Oberlandzkim.

Nazwa dwuczłonowa oddawała ideę budowy kanału, mającego łączyć dwa odmiennie obszary: pokryte lasami i jeziorami górzyste tereny Oberlandu, z nizinnymi okolicami Elbląga (Żuławami), a ostatecznie z Morzem Bałtyckim. Stosownie do tego pierwsza, oficjalna niemiecka nazwa kanału (1861) brzmiała: Der Elbing-Oberländische Kanal, a więc Kanał Elbląsko-Oberlandzki. Skrótowo kanał bywał nazywany „elbląskim”, najczęściej zaś „oberlandzkim”.

Rozporządzeniem Ministra Administracji Publicznej z lutego 1949 r. nadano oficjalnie nazwę obiektowi fizjograficznemu: Kanał Elbląski, ale jedynie odcinkowi od Miłomłyna do jeziora Drużno.

W polskiej nomenklaturze XIX-wiecznej szlak wodny był określany m.in. jako Kanał Elbląsko-Mazurski lub Kanał Mazurski. W okresie międzywojennym był nazywany Kanalem Staropruskim oraz Kanalem Oberlandzkim. Najbardziej kuriozalną nazwą z tego czasu jest Kanał Warmiński, gdyż żaden fragment kanału nie leży na Warmii (!).

Po II wojnie światowej szlak bywał i jest potocznie nazywany Kanalem Ostródzko-Elbląskim lub Kanalem Elbląsko-Ostródzkim. Tak też twierdził w początkach jego budowy G.J. Steenke.

Uwaga: cały przedwojenny Kanał Elbląsko-Oberlandzki nie został po II wojnie światowej oficjalnie nazwany. Urzędowa nazwa Kanał Elbląski dotyczy tylko jednego z kilku odcinków kanałowych.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Oberland czyli Prusy Górne (kolor jasnoniebieski) i Warmia (kolor różowy) na fragmencie Nowej Mapy Królestwa Prus z 1799 r.*
- 2. Statek pasażerski OBERLAND na stoku pochylni Jelenie w okresie międzywojennym*

NAZEWNICTWO KANAŁOWE

Propozycja skróconego tekstu:

Od początku budowy kanału jego nazwy – zarówno niemieckie, jak i polskie – miały zwykle charakter dwuczłonowy i nawiązywały do regionu Oberlandu. Termin ten oznaczał „Górny Kraj” lub „Pogórze” i odnosił się do obszaru między Powiślem a Warmią, obejmującego m.in. Iławę, Ostródę, Zalewo, Małdyty i Miłomłyn. Do II wojny światowej powszechnie używano określenia Kanał Oberlandzki.

Dwuczłonowa nazwa odzwierciedlała ideę połączenia górzystych terenów Oberlandu z nizinnymi Żuławami i dalej z Bałtykiem. Oficjalna nazwa niemiecka z 1861 r. brzmiała Der Elbing-Oberländische Kanal (Kanał Elbląsko-Oberlandzki), choć potocznie używano skrótów: „elbląski” lub „oberlandzki”.

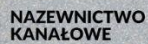
W 1949 r. decyzją administracyjną nazwę Kanał Elbląski nadano jedynie odcinkowi między Miłomłynem a jeziorem Drużno. W XIX i XX w. funkcjonowały także inne określenia, m.in. Kanał Elbląsko-Mazurski, Kanał Mazurski, Kanał Staropruski, a błędnie również Kanał Warmiński (mimo że kanał nie przebiega przez Warmię).

Po II wojnie światowej często stosowano nazwy Kanał Ostródzko-Elbląski lub Elbląsko-Ostródzki. Warto podkreślić, że cały historyczny Kanał Elbląsko-Oberlandzki nigdy nie otrzymał jednej oficjalnej nazwy – obecna nazwa „Kanał Elbląski” dotyczy jedynie jego fragmentu.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Oberland czyli Prusy Górne (kolor jasnoniebieski) i Warmia (kolor różowy) na fragmencie Nowej Mapy Królestwa Prus z 1799 r.*
- 2. Statek pasażerski OBERLAND na stoku pochylni Jelenie w okresie międzywojennym*



[illegible]

PORTY G. J. STEENKE W CZULPIE

Oryginał:

Okolo 1848 roku, ówczesnemu kierownikowi kanałowych robót budowlanych, inżynierowi Georgowi Jacobowi Steenkemu, przydzielono mieszkanie służbowe w tworzonej właśnie Inspekcji Budownictwa Wodnego w miejscowości Czulpia (niem. Zölpe).

Steenke mieszkał tam, w dawnej osadzie młyńskiej, na styku kanału i jeziora Ruda Woda (niem. Röhloff See), wraz z rodziną i pracował do przejścia na emeryturę w końcu 1875 roku, a więc ponad ćwierć wieku.

Spotkać można twierdzenia, jakoby Steenke wybudował w Czulpie dla swojej rodziny okazałą willę. Tymczasem było to mieszkanie służbowe, choć zapewne wykwalifikowane (ponoć w stylu włoskim) urządzone. Skądinąd wiadomo, że Steenke prowadził eksperymenty materiałowe i dach tej budowli pokrył płytami wykonanymi z cementu portlandzkiego, a pochodzącego z niedalekiego Powodowa.

W urzędniczej „willi” radca budowlany Steenke przyjmował wielu przyjaciół i gości zainteresowanych funkcjonowaniem kanału. W 1851 r. podejmował tu ówczesnego króla Fryderyka Wilhelma IV. Gościł też następcę tronu Fryderyka (późniejszego Cesarza) oraz feldmarszałka Helmutha von Moltke.

Północny kraniec Rudej Wody był swego czasu centralnie położonym miejscem na szlaku kanałowym, skąd kierowano początkowo budowę, a następnie administrowano i dbano o właściwe funkcjonowanie całej drogi wodnej. W 1905 r. siedzibę Inspekcji ostatecznie przeniesiono do Ostródy.

W inspekcyjnej Czulpie, po obu stronach kanału, funkcjonowały dwa porty: Wschodni i Zachodni. Jeden zapewne dla jednostek inspekcyjnych i rządowych, drugi dla barek i łodzi rejsowych. Nadzorca kanałowy Steenke miał z okien swojej willi widok na jezioro Ruda Woda i Port Wschodni.

Podpis pod zdjęciem:

1. *Pozdrowienia z Czulpy. Pocztówka z końca XIX wieku. Północny kraniec jeziora Ruda Woda oraz „willa” Steenkego – budynek Inspekcji Budownictwa Wodnego.*
2. *Małdyty i połączenie kanałowe jezior Sambród i Ruda Woda. U góry Małdyty (Freiwalde) z przystanią i dworcem kolejowym. U dołu Czulpa (Zölp) z większym (Hafen) i mniejszym portem. Mapa kreślona w 1911 r.*

PORTY G. J. STEENKE W CZULPIE

Propozycja skróconego tekstu:

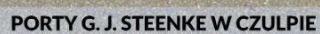
Okolo 1848 r. Georg Jacob Steenke, kierownik robót kanałowych, otrzymał mieszkanie służbowe w nowo powstałej Inspekcji Budownictwa Wodnego w Czulpie (Zölp). Mieszkał tam z rodziną i pracował do przejścia na emeryturę w 1875 r. Czulpa, położona nad jeziorem Ruda Woda, była wówczas ważnym punktem administracyjnym całego systemu kanałowego.

Choć budynek bywa określany jako „willa”, w rzeczywistości był to dom służbowy, prawdopodobnie urządzony w stylu włoskim. Steenke prowadził tam również eksperymenty budowlane – dach pokryto płytami z cementu portlandzkiego. W domu tym gościł m.in. król Fryderyk Wilhelm IV, następca tronu Fryderyk oraz feldmarszałek Helmuth von Moltke.

Czulpa była początkowo centrum zarządzania kanałem. Dopiero w 1905 r. siedzibę inspekcji przeniesiono do Ostródy. W miejscowości funkcjonowały dwa porty: Wschodni i Zachodni – jeden przeznaczony dla jednostek urzędowych, drugi dla barek i statków pasażerskich. Z okien domu Steenke miał widok na jezioro Ruda Woda i Port Wschodni.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Pozdrowienia z Czulpy. Pocztówka z końca XIX wieku. Północny kraniec jeziora Ruda Woda oraz „willa” Steenkego – budynek Inspekcji Budownictwa Wodnego.*
- 2. Małdyty i połączenie kanałowe jezior Sambród i Ruda Woda. U góry Małdyty (Freiwalde) z przystanią i dworcem kolejowym. U dołu Czulpa (Zölp) z większym (Hafen) i mniejszym portem. Mapa kreślona w 1911 r.*



W urzędniczej „wills” radca bawarski Steenke przyznawał wielu przyjaciół i gości zainteresowanych funkcjonowaniem kanału. W 1851 r. podejmował tu ówczesnego króla Fryderyka Wilhelma IV. Gościł też następcę tronu Fryderyka (późniejszego Cesarza) oraz feldmarszałka Helmutha von Moltke.



In his official 'villa', Steenke, the construction advisor, welcomed many friends and guests interested in the functioning of the canal. In 1851, he hosted the then King Frederick William IV here. He also hosted the heir to the throne, Frederick (later Emperor), and Field Marshal Helmuth von Moltke.

In seiner „Villa“ empfing der Baubeamte Steenke viele Freunde und Gäste, die sich für die Funktionsweise des Kanals interessierten. Im Jahr 1851 beherbergte er hier den damaligen König Friedrich Wilhelm IV. Er empfing auch den Thronfolger Friedrich (den späteren Kaiser) und Feldmarschall Helmuth von Moltke.

Maldyty - połacie jeziora Sambrońskie i Rudzkiego. W górze: widok z przystanku dworcowego na jezioro Sambrońskie i Rudzkie. W dolnej części: widok z przystanku dworcowego na jezioro Sambrońskie i Rudzkie.

Maple and the panel connecting Lakes Samard and Kuda Woda. At the top, Mandrye (Fireweed) with a martin and railway station. At the bottom, Caspa (200g with a larva) (Hafen) and smaller post. Map drawn in 1915.

Größe aus Cédula. Postkarte aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Der nördliche Rand des Sees-Rudra Veda und die Villa vom Sternkele – das Gebäude der Wasserbauverwaltung. Maßstab und die Kennzeichnung zwischen den Seen Sambod und Rudra Veda. Oben: Maßstabs-Bereich mit Anlegestelle und Bahnhof. Unten: Cédula (Zola) mit einem größeren Hafen und einem kleinen Hafen. Karte aus dem Jahr 1911.



KANAŁ DUCKI

Oryginał:

Kanał Ducki, łączący jezioro Bartężek (niem. Bärting See) z jeziorem Ruda Woda (niem. Röthloff See), przekopano jeszcze w początkowym okresie budowy Kanału Oberlandzkiego, w czasach wyrównywania poziomów oberlandzkich jezior do wysokości lustra wody jeziora Jeziorak, zapewne pod koniec lat czterdziestych XIX wieku.

Głównym powodem inwestycji było zapotrzebowanie na splawianie w kierunku morza drewna, w tym słynnej sosny taborskiej, wręcz idealnej na okrętowe maszty. Współczesny Kanał Ducki jest boczną, wschodnią odnogą Kanału Elbląskiego, w jego środkowym odcinku. Długość toru wodnego wynosi niespełna 0,9 km, a jego głębokość nie przekracza 1,5 m. Jest to zatem najkrótszy kanał spośród oficjalnych oberlandzkich dróg wodnych, jednak cały szlak żeglugowy, prowadzący od Rudej Wody do krańca jeziora Bartężek, liczy łącznie niemal osiem kilometrów.

Budowniczy Steenke tworzył plany dalszej rozbudowy kanału w tej właśnie okolicy, m.in. z wykorzystaniem rzeki Dreli, wpadającej od wschodu do Rudej Wody. Ten oberlandzki odcinek kanałowy miał prowadzić poprzez Naświty w kierunku Morąga, jednak projekt nie został zrealizowany, a tym samym Morąg nie dostał szansy bycia miastem portowym.

Niewiele na północ od styku kanału z Rudą Wodą znajdowała się flisacka osada leśna z promem towarowym, nazwana na cześć budowniczego w 1851 r. Steenkenwalde. Współcześnie nie istnieje.

Kanał łączył bezpośrednio jezioro Ruda Woda z jeziorem Bartężek, na którego południowym krańcu znajdowała się, swego czasu bardzo popularna, miejscowość wczasowa Tarda. Pretendowała ona nawet do uzyskania statusu uzdrowiska, a miejscowa gospoda uważana była nie tylko za zajazd, ale też za dom zdrojowy.

Żeglowny Kanał Ducki (niem. Dutz Kanal) to jeden z najbardziej urokliwych szlaków wodnych dawnego Oberlandu. Praktycznie na całej długości wiedzie mieszanym, przeważnie bukowym lasem. Szczególnie urzekający jest późną wiosną i latem, kiedy korony drzew łączą się ponad wodą, dając wrażenie płynięcia zielonym tunelem.

Legenda głosi, że źródło nazwy pochodzi z języka niemieckiego, gdzie słowo „duzen” oznacza „ty”, w rozumieniu bezpośredniości, przechodzenia i mówienia sobie na „ty”. W przypadku łatwości nawiązywania kontaktów męsko-damskich, miała to ponoć sprawiać wyjątkowa romantyczność tego szlaku wodnego.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Szymonowo (Simnau) i połączenie kanałowe jezior Ruda Woda i Bartężek – Kanał Ducki (Dutzkanal). Na wysokości Szymonowa prom (P.F.) oraz Steenkenwalde. Mapa kreślona w 1910 r.*
- 2. Motorowiec pasażerski KONRAD na wodach Kanału Duckiego w okresie międzywojennym.*

KANAŁ DUCKI

Propozycja skróconego tekstu:

Kanał Ducki powstał w początkowym okresie budowy Kanału Oberlandzkiego, pod koniec lat 40. XIX wieku, jako połączenie jeziora Bartężek z jeziorem Ruda Woda. Jego budowa była związana głównie z potrzebą splawiania drewna, w tym cenionej sosny taborskiej przeznaczonej na maszty okrętowe.

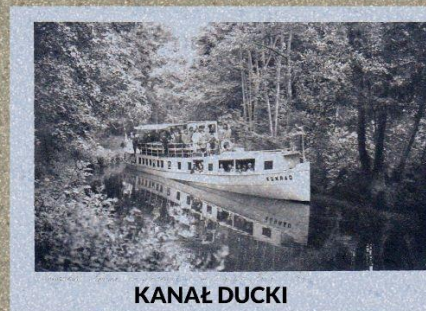
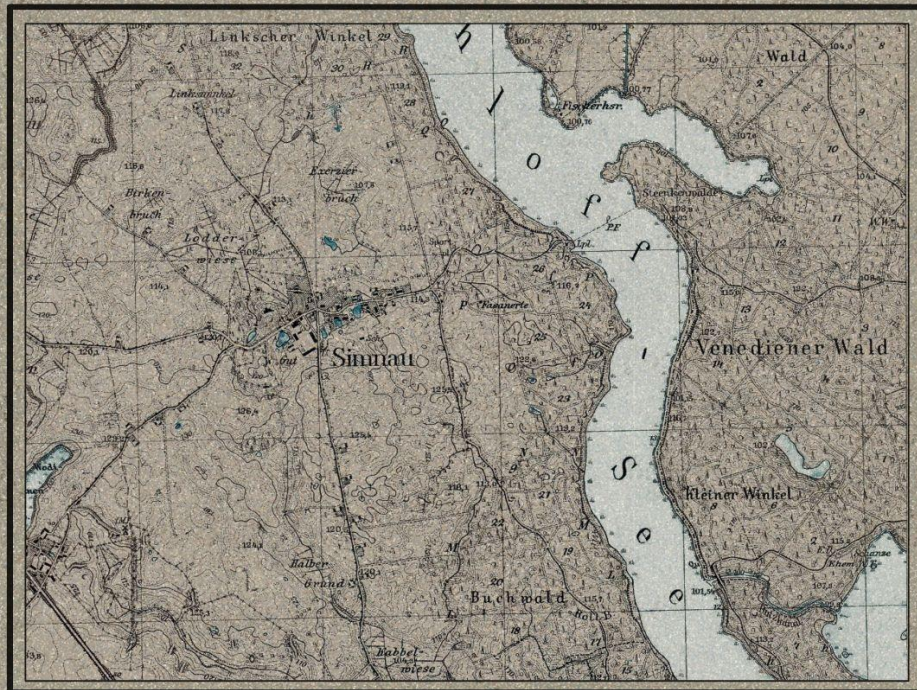
Współcześnie Kanał Ducki stanowi boczną, wschodnią odnogę Kanału Elbląskiego. Ma niespełna 0,9 km długości i do 1,5 m głębokości, co czyni go najkrótszym kanałem w całym systemie. Cała droga wodna od Rudej Wody do krańca jeziora Bartężek liczy jednak niemal 8 km.

Steenke planował dalszą rozbudowę tego odcinka w kierunku Morąga, z wykorzystaniem rzeki Dreli, jednak projekt nie został zrealizowany. W pobliżu kanału istniała osada flisacka Steenkenwalde, nazwana na cześć budowniczego, dziś już nieistniejąca.

Kanał prowadzi przez tereny leśne i uchodzi za jeden z najbardziej malowniczych fragmentów dawnego systemu wodnego. Szczególnie latem tworzy naturalny „zielony tunel” z koron drzew. Według lokalnej legendy nazwa „Ducki” pochodzi od niemieckiego słowa duzen, oznaczającego poufalskość i bezpośredniość – co miało nawiązywać do romantycznego charakteru tego szlaku.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Szymonowo (Simnau) i połączenie kanałowe jezior Ruda Woda i Bartężek – Kanał Ducki (Dutzkanal). Na wysokości Szymonowa prom (P.F.) oraz Steenkenwalde. Mapa kreślona w 1910 r.*
- 2. Motorowiec pasażerski KONRAD na wodach Kanału Duckiego w okresie międzywojennym.*



KANAŁ DUCKI

Kanał Ducki, łączący jezioro Bartzeke (niem. Bärtege See) z jeziorem Ruda Woda (niem. Rühloff See) przeliczono jeszcze w początkowym okresie budowy Kanału Oberlandkiego, w ramach wytyczania poziomu oberlandzkiej jezioro do wysokości kłosa wody jeziora Jeziorak, zapewne pod koniec lat czterdziestych XIX wieku.

Głównym powodem inwestycji było zapotrzebowanie na spławianie w kierunku morza drewna, w tym słynnej sosny zaboriskiej, w szczególności na okrytym maszyn. Wpływający Kanał Ducki jest bieżącą wodą od jeziora Elbląskiego, w jego środkowym odcinku. Długość toru wodnego wynosi niepełna 0,9 km, a jego głębokość nie przekracza 1,5 m. Jest to zatem mały odcinek kanału spośród oficjalnych oberlandzkiej dróg wodnych, jednak cały szlak żeglowny, prowadzący od Rudej Wody do jeziora Bartzeke, liczy łącznie niemal osiem kilometrów.

Budowniczy Steenke tworzył plany dalszej rozbudowy kanału w tej właśnie okolicy, m.in. z wykorzystaniem rzeki Driek, wpaściacej od wschodu do Rudej Wody. Ten oberlandzki odcinek kanałowy miał prowadzić poprzez Nakiwiny w kierunku Morag, jednak projekt nie został zrealizowany, a tym samym Morag nie dostał szansy bycia miastem portowym. Nowele na północ od styku kanału z Rudej Wodą, zbudowała się Białka, która została z przerwami, nazwana na cześć budowniczego w 1851 r. Steenkenwalde. Współcześnie nie istnieje.

POWYŻEJ: Symonowa (Simnau) połączenie kanałowe jezior Ruda Woda i Bartzeke - Kanał Ducki (Duckkanal). Na wysokości Symonowa prom (PF) oraz Steenkenwalde. Mapa kreślona w 1910 r.

PONIŻEJ: Młodzieżowa pasażerska KONRAD na wodach Kanału Duckiego w okresie międzywojennym.

ABOVE: Symonowa (Simnau) and the canal connecting the lakes Ruda Woda and Bartzeke - Duck Canal (Duckkanal). At the height of Symonowa, the ferry (PF) and Steenkenwalde. Map drawn in 1910.

BELOW: The passenger motorboat KONRAD on the Duck Canal in the interwar period.

OBIEN: Symonowa (Simnau) und die Kanalverbindung zwischen den Seen Ruda Woda und Bartzeke - Kanal Ducki (Duckkanal). Auf Höhe von Symonowa die Fähre (PF) und Steenkenwalde. Karte aus dem Jahr 1910.

UNTEN: Passagierschiff KONRAD auf dem Duck-Kanal in der Zwischenkriegszeit.

DUCKI CANAL

The Dück Canal, connecting Lake Bartzeke (German: Bärtege See) with Lake Ruda Woda (German: Rühloff See), was dug in the early stages of the construction of the Oberland Canal, when the levels of the Oberland lakes were being adjusted to the water level of Lake Jeziorak, probably in the late 1840s.

The main reason for the investment was the need to float timber towards the sea, including the famous Baltic pine, which was ideal for ship masts. The modern Dück Canal is a side branch of the Elbing Canal, located in its middle section. The length of the waterway is less than 0.9 km, and its depth does not exceed 1.5 m. It is therefore a short section of the official Oberland waterway, but it is still a shipping route, leading from Ruda Woda to the end of Lake Bartzeke, a distance of almost eight kilometers long.

The builder Steenke made plans for further extension of the canal in this area, including the use of the Driek River, which flows into Ruda Woda from the east. This Oberland section of the canal was to run through Nakiwiny towards Morag, but the project was not implemented, and thus Morag did not get the chance to become a port city.

Not far from the junction of the canal with Ruda Woda, there was a small settlement of rafters with a ramp, which was later built in 1851. Steenkenwalde, it no longer exists today.

DUCKI-KANAL

Der Dück-Kanal, der den Bärtege-See mit dem Ruda Woda-See (Rühloff-See) verbindet, wurde noch in der Anfangsphase des Baus des Oberlandkanals gegraben, als die Oberlandseen auf die Höhe des Wasserspiegels des Jeziorak-See angepasst wurden, wobei höchstens Ende der 1840er Jahre.

Der Hauptgrund für diese Investition war die Notwendigkeit, Holz der unter der berühmten baltischen Kiefer, die für den Schiffbau geeignet, in Richtung Meer zu transportieren. Der heutige Dück-Kanal ist ein mittlerer Abschnitt des Elbing-Kanals, in dessen mittlerem Abschnitt. Die Länge der Wasserstraße beträgt knapp 0,9 km, und seine Tiefe überschreitet 1,5 m nicht. Damit ist es nur ein kurzer Kanal unter der offiziellen Oberland-Wasserstraßen, jedoch umfasst die gesamte Schiffsverbindung von Ruda Woda bis zum Ende des Bärtege-Sees insgesamt fast acht Kilometer.

Der Baumeister Steenke plante eine weitere Ausdehnung des Kanals in dieser Gegend, unter anderem unter Nutzung der Flussa Driek, der von Osten nach Ruda Woda fließt. Dieser Oberland-Kanalabschnitt sollte durch Nakiwiny in Richtung Morag führen, doch dieses Projekt wurde nicht realisiert, sodass Morag keine Chance hatte, ein Hafenort zu werden.

Nicht weit von der Mündung des Kanals in die Ruda Woda befand sich eine kleine Flößersiedlung mit einer Rampe, die 1851 nach dem Erlauer Steenkenwalde benannt wurde. Heute existiert sie nicht mehr.



PRZYSTAŃ MAŁDYTY

Oryginał:

Kanał dał impuls rozwojowi gospodarczego regionu. Dzięki szlakowi wodnemu powstawały kolejne tartaki oraz nowe przedsiębiorstwa, które zaopatrzenie i spedycję wyrobów prowadziły m.in. drogą wodną. Pozytywnie zmieniały się też miejscowości. Przykładowo Leśnica (niem. Freiwalde, dziś część Małdyt) stała się wsią nowoczesną i zurbanizowaną, z fabrykami i osiedlami robotniczymi, pocztą, dworcem i bocznica kolejową oraz przystanią towarową na Kanale Elbląsko-Oberlandzkim.

Rozbudowę brzegów jeziora Sambród zawdzięczano mistrzowi murarskiemu i ciesielskiemu Ernstowi Hildebrandtowi. Dostrzegł on tę korzystną lokalizację i od 1883 roku inwestował w zakłady rzemieślnicze i przemysłowe oraz budował liczne budynki dla swoich pracowników.

Na papierze firmowym z 1898 roku znalazły się: tartak drzewny, tartak parowy, strugarnia i fabryka skrzyń, obiekty branży budowlanej, a także cegielnia parowa z własnym systemem kolejek wąskotorowych.

Małdycka przystań stała się nie tylko portem towarowym, ale również przystanią pasażerską, której ruch starano się korelować z pobliską stacją kolei żelaznej. Cały ten rozwój mógł być możliwy dzięki pracy Steenkego, który tworząc kanał, obniżył do wspólnego poziomu jeziora, a wysokość Sambrodu zmniejszył aż o 5,4 m – dzięki czemu pozyskano wiele nadbrzeżnych terenów.

Rozwój gospodarczy związany choćby z transportem drewna, płodów rolnych, a następnie turystyką odnotowano również w innych miejscowościach, jak Miłomłyn, Zalewo, Ostróda, Stare Jabłonki czy Iława. Jednak dosyć szybko przewozy towarowe w znacznej mierze przejęła kolej żelazna.

Podpis pod zdjęciem:

1. *Logo z papieru firmowego małydyckiej firmy Ernsta Hildebrandta z 1898 r.*
2. *Widok na przystań i dworzec kolejowy w Małdytach z przeciwległego brzegu jeziora Sambród. Fotografia z okresu międzywojennego, pozwalająca ocenić pierwotną wysokość lustra wody w stosunku do obniżonego przez Steenkego.*

PRZYSTAŃ MAŁDYTY

Propozycja skróconego tekstu:

Budowa Kanału Elbląsko-Oberlandzkiego przyczyniła się do rozwoju gospodarczego regionu. Dzięki żegludze powstawały tartaki i zakłady przemysłowe, a transport wodny ułatwiał handel i spedycję towarów. Jednym z przykładów dynamicznego rozwoju była Leśnica (dziś część Małdyt), która przekształciła się w nowoczesną osadę z zapleczem przemysłowym, koleją i przystanią kanałową.

Istotną rolę odegrał przedsiębiorca Ernst Hildebrandt, który od 1883 r. inwestował nad jeziorem Sambród w zakłady produkcyjne oraz zabudowę mieszkaniową dla pracowników. W jego majątku znajdowały się m.in. tartaki, strugarnia, fabryka skrzyń oraz cegielnia z własną kolejką wąskotorową.

Przystań w Małdytach pełniła funkcję zarówno towarową, jak i pasażerską, współpracując z pobliską stacją kolejową. Jej rozwój był możliwy dzięki pracom Steenkego, który obniżył poziom jezior, w tym Sambrodu o 5,4 m, uzyskując nowe tereny użytkowe.

Podobny rozwój gospodarczy nastąpił w innych miejscowościach położonych nad kanałem, takich jak Miłomłyn, Zalewo, Ostróda czy Hława, choć z czasem transport wodny został wyparty przez kolej.

Podpis pod zdjęciem:

1. Logo z papieru firmowego małdyckiej firmy Ernsta Hildebrandta z 1898 r.
2. Widok na przystań i dworzec kolejowy w Małdytach z przeciwległego brzegu jeziora Sambród. Fotografia z okresu międzywojennego, pozwalająca ocenić pierwotną wysokość lustra wody w stosunku do obniżonego przez Steenkego.



PRYZYSTAŃ MAŁDYTY

Kanał dał impuls rozwoju gospodarczego regionu. Dzięki szlakowi wodnemu powstawały kolejne tartaki oraz nowe przedsiębiorstwa, które zaopatrzenie i petycje wyrobów prowadziły m.in. drogą wodną. Pociąg wile zmieniały się też miejscowości.

Przykładem Leśnica (niem. Frensdorf, dziś część Małdyty) stała się wina nowoczesna i urbanizowana, z fabrykami i osiedlami robotniczymi, pocztą, dworcem i bocznia kolejowa oraz przystanią towarową na Kanał Elbląsko-Oberlandzki.

Rozbudowę brzozy jeziora Sambród zawdzięczano mistrzowi murarskiemu i cieślakiemu Ernstowi Hildebrandtowi. Dostrzegł on tę korzystną lokalizację i od 1883 roku inwestował w zakłady zamieszkiwane przemysłowe oraz budował liczne budynki dla swoich pracowników.

Na papierze firmowym z 1898 roku znalazły się: tartak drzewny, tartak parowy, strugarnia i fabryka skrzyń, obiekty branży budowlanej, a także cegielnia parowa z własnym systemem kolei wąskotorowych.

Powyżej: Logo z papieru firmowego małdyckiej firmy Ernst Hildebrandt z 1898 r.
Poniżej: Widok na przystań i dworzec kolejowy w Małdytach z przeciwnego brzozy jeziora Sambród. Fotografia z okresu międzywojennego, pozwalająca ocenić pierwotną wysokość lustra wody w stosunku do obniżonego przez Stoenkego.

Powyżej: Logo z papieru firmowego małdyckiej firmy Ernst Hildebrandt z 1898 r.
Poniżej: Widok na przystań i dworzec kolejowy w Małdytach z przeciwnego brzozy jeziora Sambród. Fotografia z okresu międzywojennego, pozwalająca ocenić pierwotną wysokość lustra wody w stosunku do obniżonego przez Stoenkego.

Powyżej: Logo z papieru firmowego małdyckiej firmy Ernst Hildebrandt z 1898 r.
Poniżej: Widok na przystań i dworzec kolejowy w Małdytach z przeciwnego brzozy jeziora Sambród. Fotografia z okresu międzywojennego, pozwalająca ocenić pierwotną wysokość lustra wody w stosunku do obniżonego przez Stoenkego.

MAŁDYTY MARINA

The canal gave impetus to the economic development of the region. Thanks to the waterway more sawmills and new enterprises were established which supplied and shipped their products by water, among other means. The locality also underwent positive changes.

For example, Leśnica (German: Frensdorf, today part of Małdyty) became a modern and urbanized village, with factories and workers' housing estates, a post office, a railway station and siding, and a freight harbour on the Elbląg-Oberland Canal.

The expansion of the shores of Lake Sambród was thanks to master mason and carpenter Ernst Hildebrandt. He recognised the favourable location and, from 1883, invested in craft and industrial plants and built numerous buildings for his employees.

The company's letterhead from 1898 listed a sawmill, a steam sawmill, a planing mill and a crate factory construction industry facilities, and a steam brickworks with its own narrow-gauge railway system.

PRYZYSTAŃ MAŁDYTY

Der Kanal gab den Anstoß für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Dank der Wasserstraße entstanden weitere Sägewerke und neue Unternehmen, die ihre Produkte unter anderem auf dem Wasserweg lieferten und versandten. Auch die Ortschaften veränderten sich positiv.

So wurde beispielsweise Leśnica (dt. Frensdorf, heute Teil von Małdyty) zu einem modernen und urbanisierten Dorf mit Fabriken und Arbeiterwohnungen, einer Post, einem Bahnhof und einem Güterbahnhof sowie einem Güterhafen am Elbląg-Oberland-Kanal.

Die Erschließung der Ufer des Sambröder Sees ist dem Maurer- und Zimmermeister Ernst Hildebrandt zu verdanken. Er erkannte die günstige Lage und investierte ab 1883 in Holzwerks- und Industriebetriebe und baute zahlreiche Gebäude für seine Mitarbeiter.

Auf dem Firmenbriefkopf von 1898 fanden eine Holzsäge, eine Dampfzäge, eine Hobelwerkstatt und eine Kistenfabrik, Gebäude der Baubetriebe sowie eine Dampfzägelei mit eigener Schmalspurbahn.



POMNIK STEENKE NA POCHYLNİ BUCZYNIEC

Oryginał:

W lipcu 1872 roku właściciele leżących nad kanałem majątków ziemskich, w dowód swojego uznania oraz wdzięczności, wystawili na górnym stanowisku niedalekiej od tego miejsca pochylni Buczyniec okolicznościowy pomnik w kształcie obelisku, ku czci Steenkego.

Całość konstrukcji, wraz z trzystopniowym podestem, liczy 2,1 m wysokości, w tym granitowy obelisk z niemieckim napisem 1,2 m. Data odsłonięcia pomnika była nieprzypadkowa. Chciano nie tylko upamiętnić osobę budowniczego, ale jednocześnie uczcić jubileusz 50-lecia pracy zawodowej Steenkego, którą rozpoczął po skończeniu berlińskiej Akademii Budownictwa w 1822 roku.

Główną część pomnika wykonano z granitu wydobywanego w południowo-zachodniej Szwecji.

Po II wojnie światowej obelisk został zrzucony z piedestału ze względu na napisy w języku niemieckim. Nie został jednak zniszczony. W latach osiemdziesiątych XX wieku pomnik powrócił na swoje miejsce w burzliwych okolicznościach, dodatkowo z tablicą z treścią w języku polskim. Ówczesna wojewódzka konserwator zabytków w Elblągu, broniąc się przed zarzutami propagowania reliktyw „niemiecko-faszystowskich”, miała wmówić wojewódzkim władzom partyjnym, że Steenke nie był Niemcem, ale Holendrem!

Pod napisem polskim umieszczono więc jeszcze tekst w języku niderlandzkim, sugerujący rzekomą „holenderskość” Georga Jacoba Steenkego. Wielu uwierzyło w to i nadal tak twierdzi...

Pierwotny tekst niemiecki na obelisku głosił: Budowniczemu Kanału Oberlandzkiego i jego równi pochyłych. Królewskiemu Radcy Budowlanemu STEENKE w 50-lecie służby, dnia 15 lipca 1872 roku w dowód trwałego uznania. Wdzięczni ziemianie.

Polski tekst na pomniku Steenkego brzmi: Budowniczem Kanalu Elbląskiego Królewskiemu Radcy Budowlanemu Steenke – W 50-lecie pracy. 15 VII 1872. W dowód trwałego uznania. Wdzięczni rolnicy.

Podpis pod zdjęciem:

- 1. Archiwalny rysunek inwentarzowy pomnika G. J. Steenke w Buczyńcu, w skali 1:25*
- 2. Współczesny pomnik G. J. Steenke i jego otoczenie na pochylni Buczyniec*

POMNIK STEENKE NA POCHYLNİ BUCZYNIEC

Propozycja skróconego tekstu:

W lipcu 1872 r. właściciele okolicznych majątków ufundowali na pochylni Buczyniec pomnik Georga Jacoba Steenkego jako wyraz wdzięczności za jego działalność oraz z okazji 50-lecia pracy zawodowej. Obelisk o wysokości 2,1 m wykonano z granitu pochodzącego ze Szwecji, a jego centralnym elementem był niemiecki napis upamiętniający budowniczego Kanału Oberlandzkiego.

Po II wojnie światowej pomnik został strącony z cokołu z powodu niemieckiej inskrypcji, jednak nie uległ zniszczeniu. W latach 80. XX w. przywrócono go na miejsce, dodając tablicę w języku polskim. Wówczas, aby uniknąć zarzutów ideologicznych, rozpowszechniono nieprawdziwą informację o rzekomo holenderskim pochodzeniu Steenkego, co znalazło odzwierciedlenie w dodatkowym napisie w języku niderlandzkim.

Oryginalna inskrypcja niemiecka oddawała hołd budowniczemu kanału i jego pochylni w 50. rocznicę pracy zawodowej. Współczesny napis polski zachowuje podobną treść, podkreślając zasługi Steenkego dla budowy Kanału Elbląskiego.

Podpis pod zdjęciem:

1. *Archiwalny rysunek inwentarzowy pomnika G. J. Steenke w Buczyńcu, w skali 1:25*
2. *Współczesny pomnik G. J. Steenke i jego otoczenie na pochylni Buczyniec*

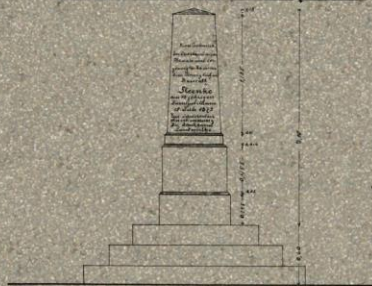


MUZEUM GEORGA JACOBA STEENKE

Oberländischer Kanal:

Inventar-Zeichnung.

Steinkendmal zu Ebene Buschwalde.



Ansicht 1:25.

POMNİK STEENKE NA POCHYŁYM BUCZYNIC

W lipcu 1872 roku właściciele leżących nad kanałem majątków ziemskich, w dowód swojego uznania oraz wdzięczności, wystawili na górnym stanowisku niedalekiej od tego miejsca pochylni Buczyńie obeliskowi pomnik w kształcie obelisku, ku czci Steenkego.

Całość konstrukcji, wraz z trzystopniowym podium, liczy 2,1 m wysokości, w tym granitowy obelisk z niemieckim napisem 1,2 m. Data odsłonięcia pomnika była nieprzypadkowa. Chciano nie tylko upamiętnić osadę budowniczą, ale jednocześnie uczcić jubileusz 50-lecia pracy zawodowej Steenkego, która rozpoczęła po skończeniu berlińskiej Akademii Budownictwa w 1822 roku.

Główną część pomnika wykonano z granitu wydobytanego w południowo-zachodniej Szwecji.

STEENKE-DENKMAAL AUF DER BUCZYNIC-SCHÄGELPLATTE

Im Juli 1872 errichteten die Eigentümer der am Kanal gelegenen Ländereien ein Zeichen ihrer Anerkennung und Dankbarkeit auf einer Anhöhe unweit der Buczynic-Schlagplatte ein Denkmal in Form eines Obelisken zu Ehren von Steenke.

Die gesamte Konstruktion mit einem dreistufigen Podest ist 2,1 m hoch, darunter ein Granitobelisk mit einer deutschen Inschrift von 1,2 m. Das Datum der Errichtung des Denkmals war nicht zufällig gewählt. Man wollte nicht nur an den Erbauer erinnern, sondern gleichzeitig auch das 50-jährige Berufsjubiläum von Steenke feiern, der nach seinem Abschied an der Berliner Bauakademie im Jahr 1822 seine berufliche Laufbahn begonnen hatte.

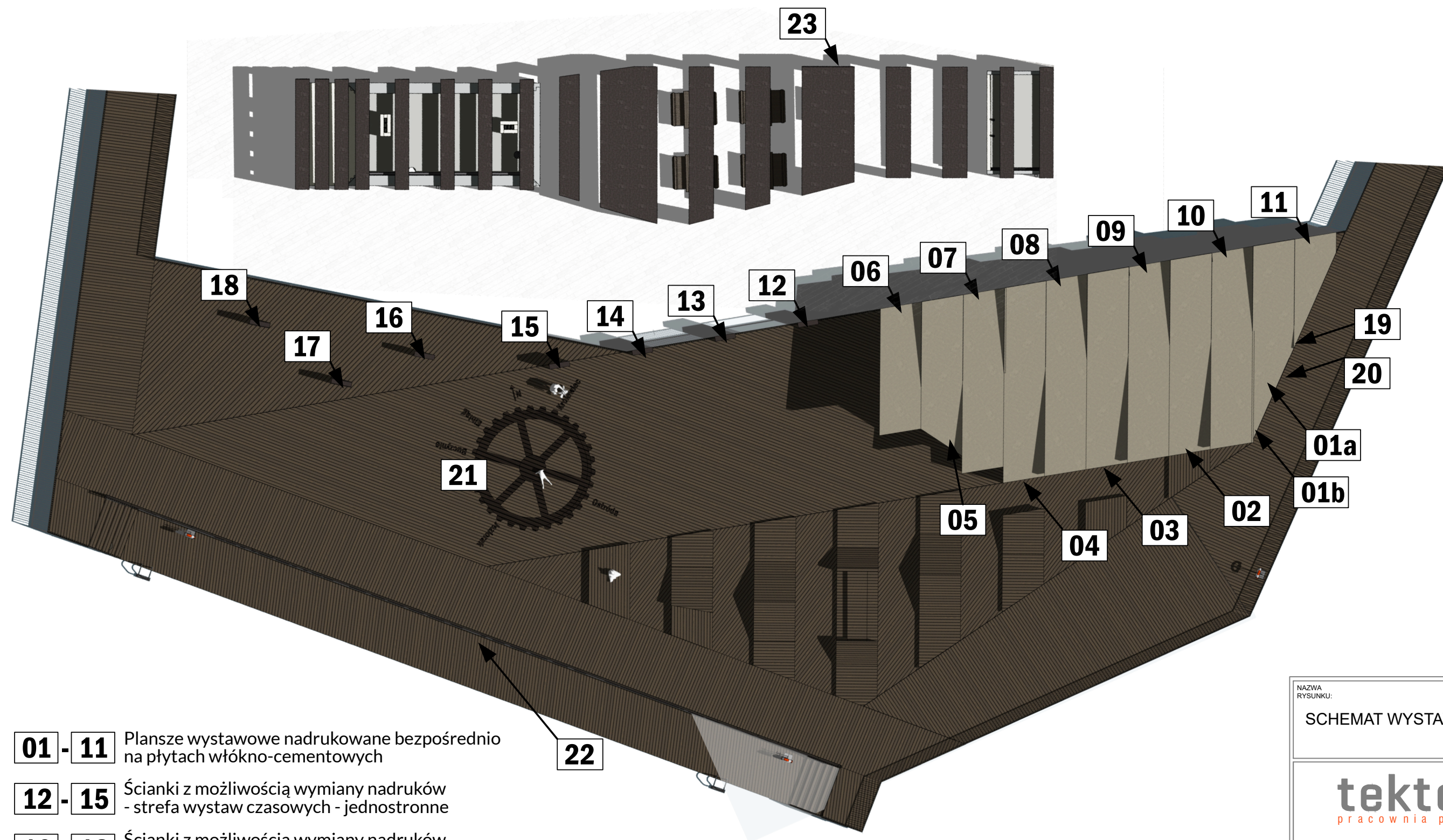
Der Hauptteil des Denkmals wurde aus Granit gefertigt, der in Südwesten Schweden abgebaut wurde.

STEENKE MONUMENT ON THE BUCZYNIC SLOPE

In July 1872, the owners of the estates located along the canal erected a monument in the form of an obelisk in honour of Steenke on a hill not far from the Buczynic slope as a sign of their appreciation and gratitude.

The entire structure, with a three-step pedestal, is 2.1 metres high, including a granite obelisk with a German inscription measuring 1.2 metres. The date of the monument's unveiling was not chosen at random. The aim was not only to commemorate the builder, but also to celebrate Steenke's 50th professional anniversary, who had begun his career after graduating from the Berlin Building Academy in 1822.

The main part of the monument was made of granite quarried in south-western Sweden.



01 - 11 Plansze wystawowe nadrukowane bezpośrednio na płytach włókno-cementowych

12 - 15 Ścianki z możliwością wymiany nadruków - strefa wystaw czasowych - jednostronne

16 - 18 Ścianki z możliwością wymiany nadruków - strefa wystaw czasowych - dwustronne

19 Wyfrezowane logo Muzeum Georga Jacoba Steenke

20 Instaspot - linearny rysunek maszynowni pochylni, wykonany poprzez frezowanie w płycie włókno-cementowej

21 Róża wiatrów w formie koła zębatego pochylni, umieszczona na posadzce pomostu, wskazująca kierunki, z którymi związany był Georg Jacob Steenke, średnica około 6 m

22 Duży napis identyfikacyjny wycięty z płyty włókno-cementowej

23 Logo Muzeum Georga Jacoba Steenke, wykonane w technologii frezowania w płycie włókno-cementowej Poza zakresem opracowania

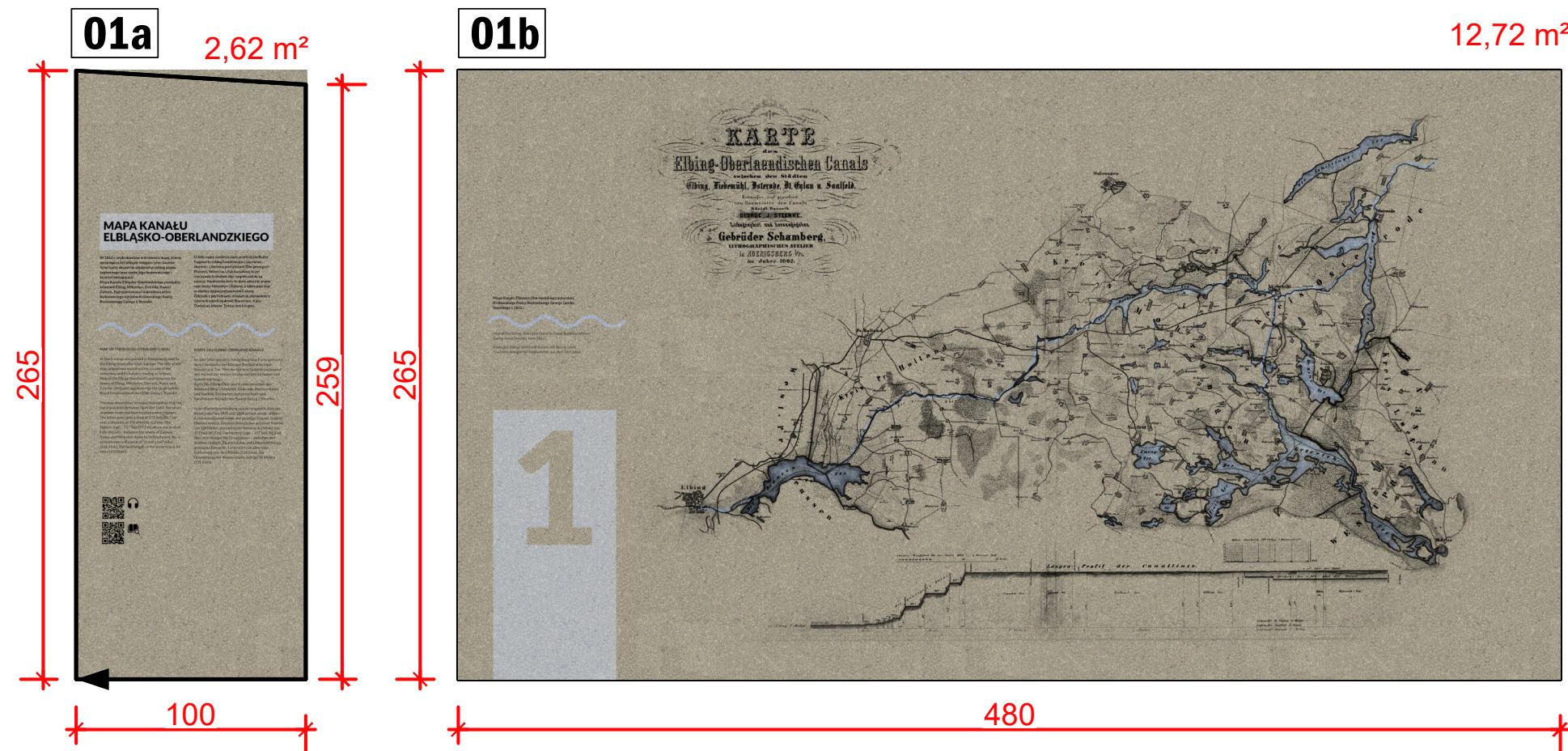
NAZWA
RYSUNKU:

SCHEMAT WYSTAWY

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOBŚLUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	SCHEMAT WYSTAWY	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	DATA:
	01/19	12.2025



Podział planszy na 2 pola.

1a

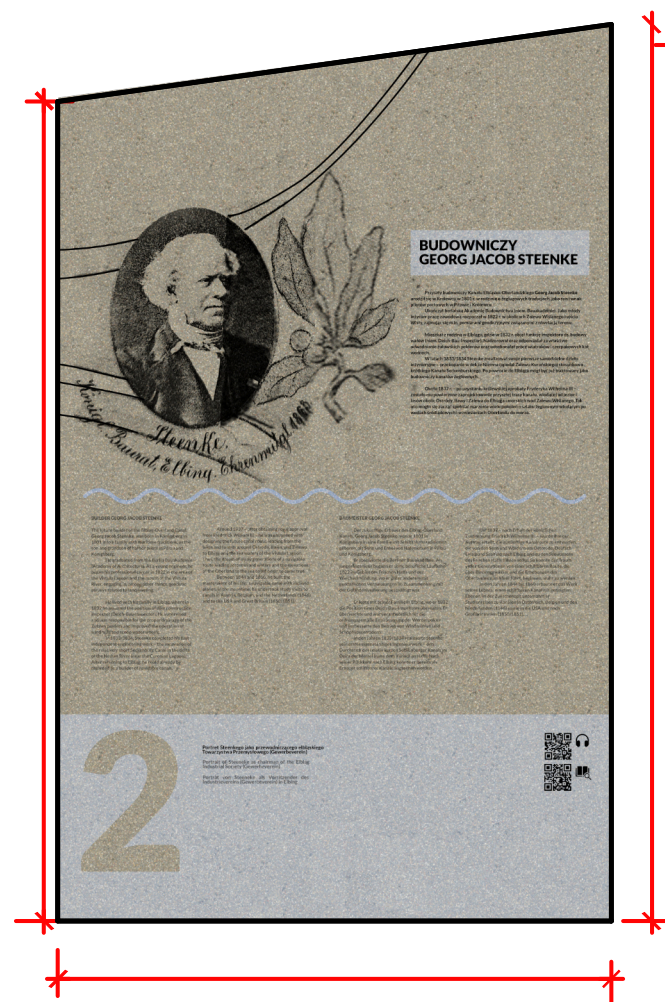
Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.

1b

Mapa archiwalna jako główny element planszy wraz z dekoracyjnym opisem mapy, elementy związane z wodą podkolorowane na kolor błękitny (podkreślenie szlaków wodnych).

Numer planszy duży, dyskretny, na dole - element porządkowy całej wystawy.



02

Zdjęcie Georga Jacoba Steenke wkomponowane w geometrię planszy - należy skorygować elementy dekoracyjne wokół zdjęcia.

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.

Numer planszy duży, dyskretny, na dole - element porządkowy całej wystawy.

NAZWA RYSUNKU: PLANSZE 01a,01b,02		
tektoline pracownia projektowa PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOBSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	PLANSZE 01a,01b,02	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 02/19	DATA: 12.2025



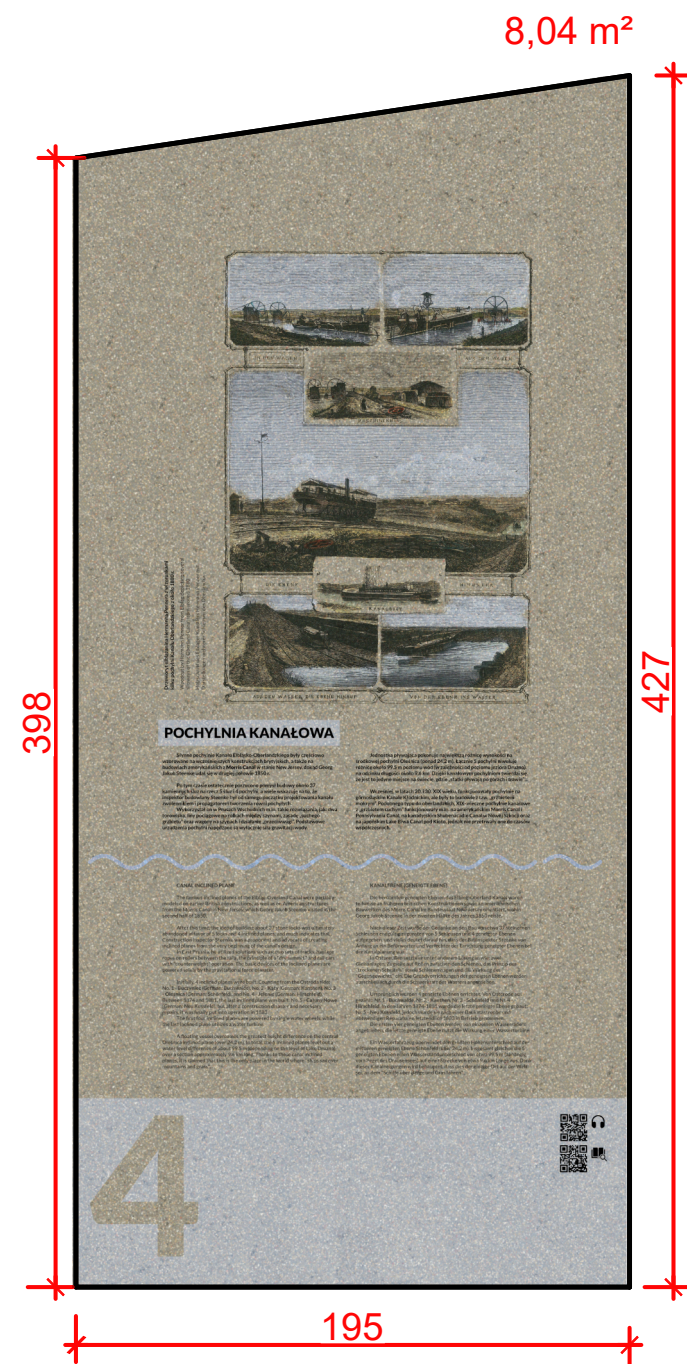
03

Archiwalne zdjęcie jako główny element planszy. Białe pola zdjęcia zintegrować z tłem. Górna krawędź zdjęcia powinna zostać miętko wtopiona w tło planszy.

Opis zdjęcia w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE).

Numer planszy duży, dyskretny, na dole – element porządkowy całej wystawy.

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.



04

Archiwalne grafiki jako główny element planszy. Elementy wody i nieba w kolorze błękitnym.

Teksty informacyjne w uporządkowanych blokach pod tytułem; czytelny podział na wątki.

Numer planszy duży, dyskretny, na dole – element porządkowy całej wystawy.

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.

NAZWA RYSUNKU: PLANSZE 03,04		
 PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOBSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	PLANSZE 03,04	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 03/19	DATA: 12.2025



05

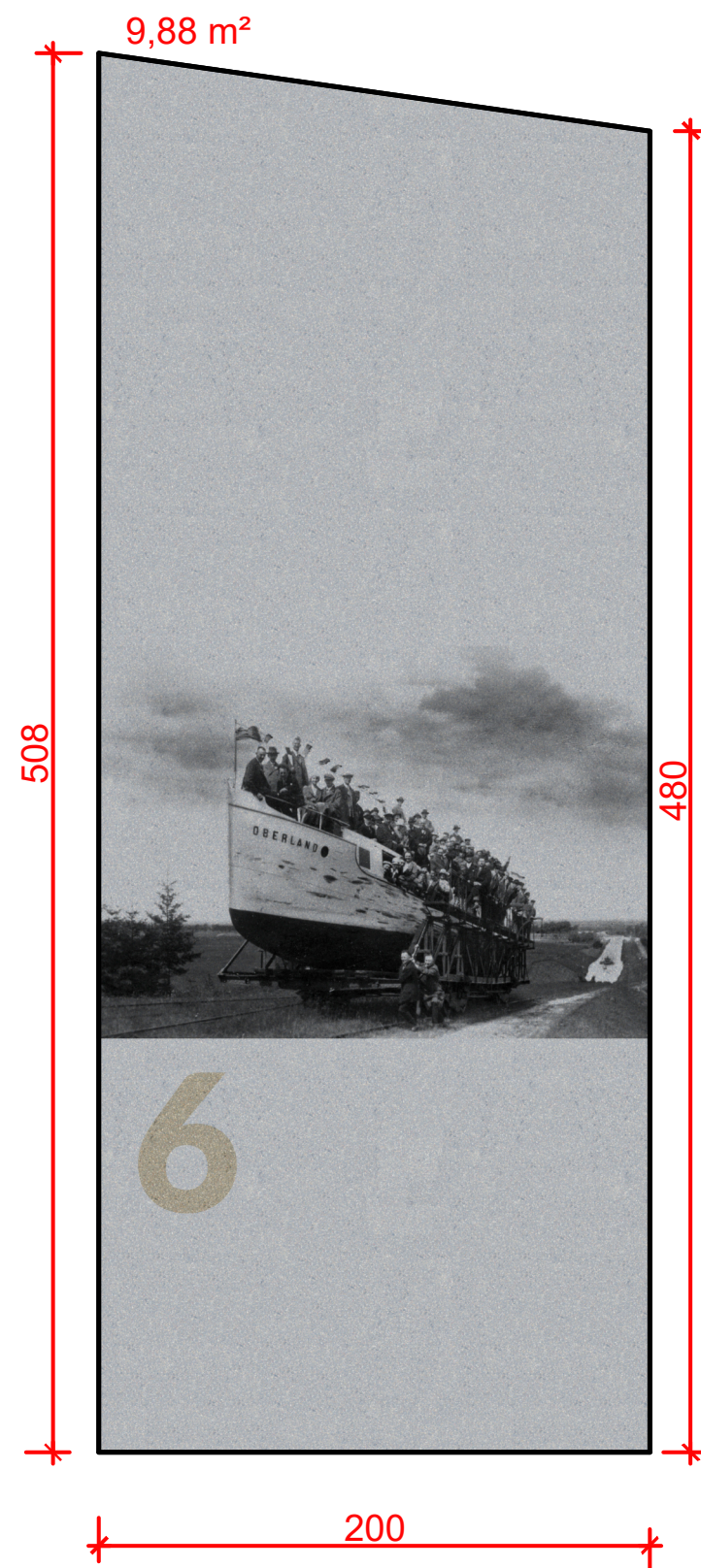
Archiwalne zdjęcie jako główny element planszy. Białe pola zdjęcia zintegrować z tłem. Górna krawędź zdjęcia powinna zostać miętko wtopiona w tło planszy.

Teksty informacyjne w uporządkowanych blokach pod tytułem; czytelny podział na wątki.

Numer planszy duży, dyskretny, na dole – element porządkowy całej wystawy.

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.



06

Archiwalne zdjęcie jako główny element planszy. Białe pola zdjęcia zintegrować z tłem. Górna krawędź zdjęcia powinna zostać miętko wtopiona w tło planszy.

Plansza ma charakter dekoracyjny. Opis do zdjęcia może być umieszczony na sąsiedniej planszy.

NAZWA RYSUNKU: PLANSZE 05,06		
tektoline pracownia projektowa		
PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOBSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	PLANSZE 05,06	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 04/19	DATA: 12.2025



07

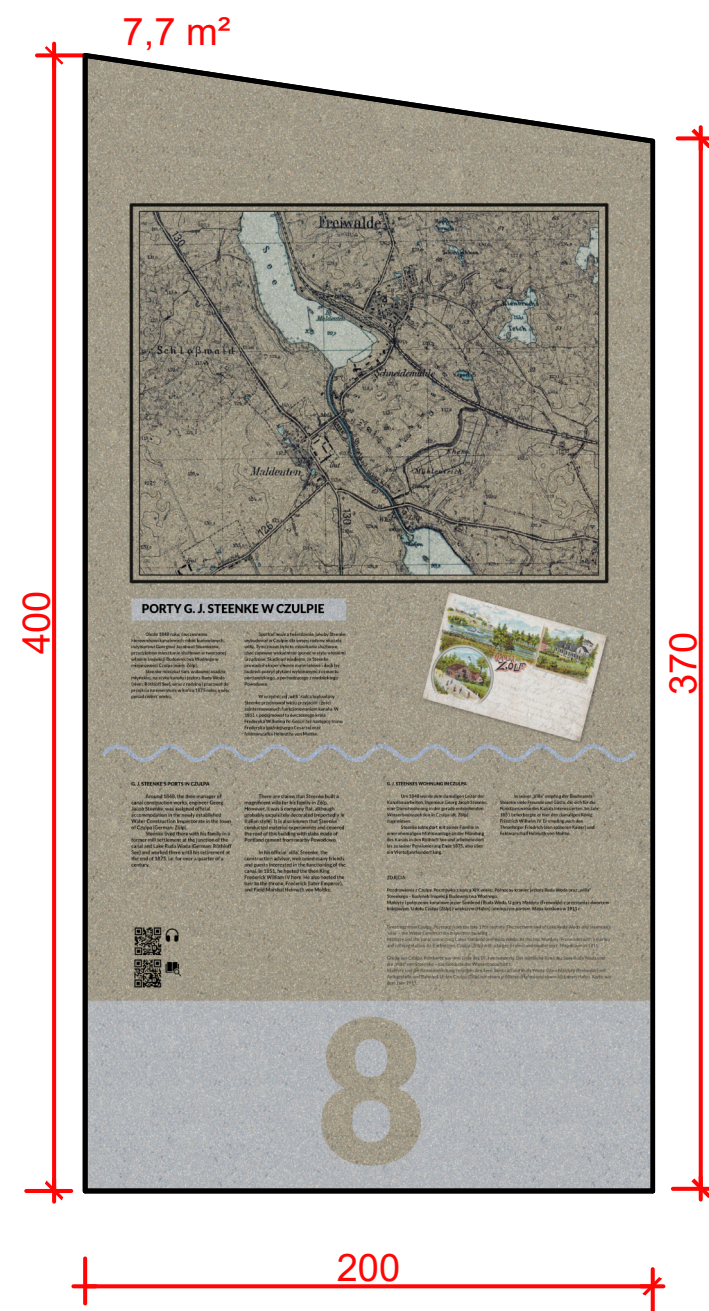
Mapa archiwalna jako główny element planszy – centralnie u góry, bez ingerencji graficznych w treść mapy, należy zachować pola kolorystyczne mapy, różnicujące historyczne krainy.

Teksty informacyjne w uporządkowanych blokach pod tytułem; czytelny podział na wątki.

Numer planszy duży, dyskretny, na dole – element porządkowy całej wystawy.

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.



08

Mapa archiwalna jako główny element planszy – centralnie u góry, bez ingerencji graficznych w treść mapy, elementy związane z wodą podkolorowane na kolor błękitny.

Teksty informacyjne w uporządkowanych blokach pod tytułem; czytelny podział na wątki (funkcja portów, obecność Steenkego, kontekst historyczny).

Pocztówka historyczna jako element uzupełniający w pełnym kolorze – mniejsza, na boku, traktowana jako dokument epoki, nie ilustracja główna.

Linia falista jako subtelny separator – odniesienie do wody i kanału.

Numer planszy duży, dyskretny, na dole – element porządkowy całej wystawy.

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.

NAZWA RYSUNKU: PLANSZE 07,08		
 PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOBSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	PLANSZE 07,08	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 05/19	DATA: 12.2025



6,38 m² **09**

Mapa archiwalna jako główny element planszy – centralnie u góry, bez ingerencji graficznych w treść mapy, elementy związane z wodą podkolorowane na kolor błękitny.

Zdjęcie - ze względu na dużą ilość czerni - wkomponowane w jaśniejsze, błękitne tło.

Numer planszy duży, dyskretny, na dole – element porządkowy całej wystawy.

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.



5,29 m² **10**

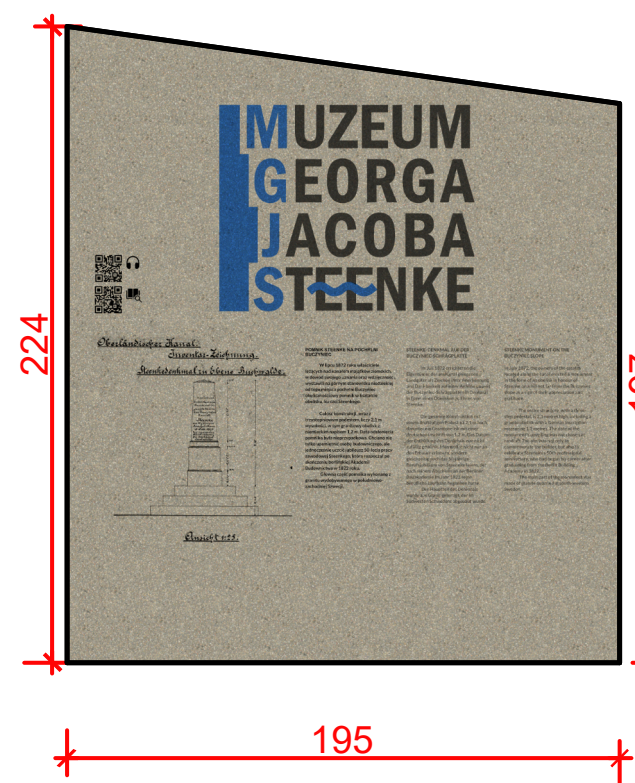
Duży numer planszy wyjątkowo w górnym polu wraz z historycznym logotypem, który lepiej prezentuje się na rozjaśnionym błękitnym tle.

W dolnej strefie planszy panoramiczne zdjęcie widoku na Małdyty - łagodnie zintegrowane z tłem planszy.

Linia falista jako subtelny separator – odniesienie do wody i kanału.

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3 wersjach językowych oraz do pogłębienia swojej wiedzy.



11

Główny element planszy stanowi duże logo Muzeum Georga Jacoba Steenke (rekomenduje się wytonienie logotypu w drodze konkursu)

Poniżej rysunek projektowy pomnika Georga Steenke wskazujący na wagę tej postaci.

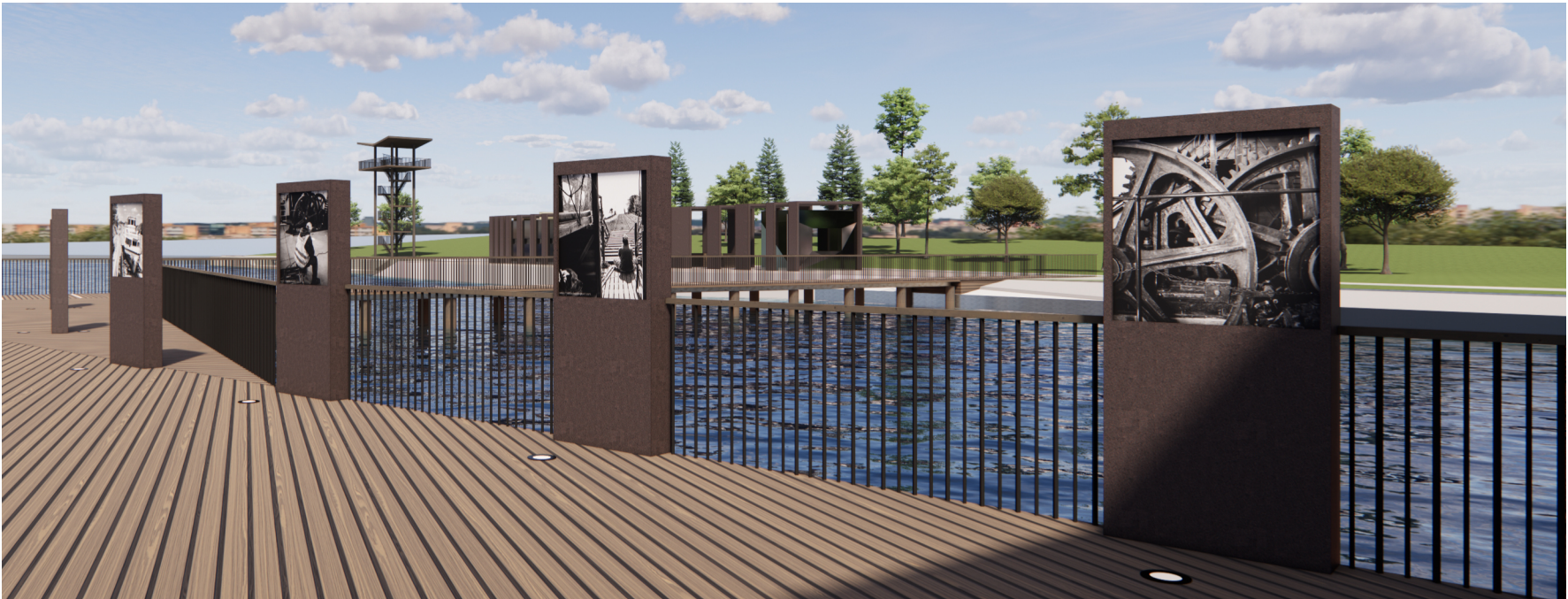
Zrezygnowano ze współczesnej fotografii pomnika. Zamiast tego rekomenduje się zachęcenie zwiedzających do odwiedzenia pobliskiej pochylni Buczyniec i obejrzenia pomnika w naturze.

Brak numeracji planszy, która stanowi zarówno wprowadzenie jak i zakończenie ścieżki zwiedzania

Tekst z dostarczonych materiałów skrócony o minimum 50% w 3 wersjach językowych (PL, ENG, DE)

2 kody QR - do odsłuchania wystawy w 3

NAZWA RYSUNKU: PLANSZE 09,10,11		
tektoline pracownia projektowa		
PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOBSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	PLANSZE 09,10,11	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 06/19	DATA: 12.2025



12 - 15 Ścianki z możliwością wymiany nadruków
- strefa wystaw czasowych - jednostronne

16 - 18 Ścianki z możliwością wymiany nadruków
- strefa wystaw czasowych - dwustronne

W ramach założenia muzealnego przewiduje się wykonanie strefy wystaw czasowych, zlokalizowanej poza głównym ciągiem ekspozycji stałej, na niższych, wolnostojących ściankach ekspozycyjnych umieszczonych na pomoście.

Ścianki te przeznaczone są do prezentacji wymiennych wydruków, umożliwiających realizację wystaw czasowych, tematycznych oraz działań edukacyjnych, bez ingerencji w konstrukcję ekspozycji stałej.

Konstrukcja modułów:

- ścianki wolnostojące o stabilnej, odpornej na warunki zewnętrzne konstrukcji, każda ścianka wyposażona w ramę ekspozycyjną zintegrowaną z konstrukcją,
- rama nieruchoma od dołu i po bokach, tworząca stałe prowadnice dla wydruków,
- od góry zastosowana zdejmowana osłona, stanowiąca integralny element ramy.

Zasada wymiany ekspozycji:

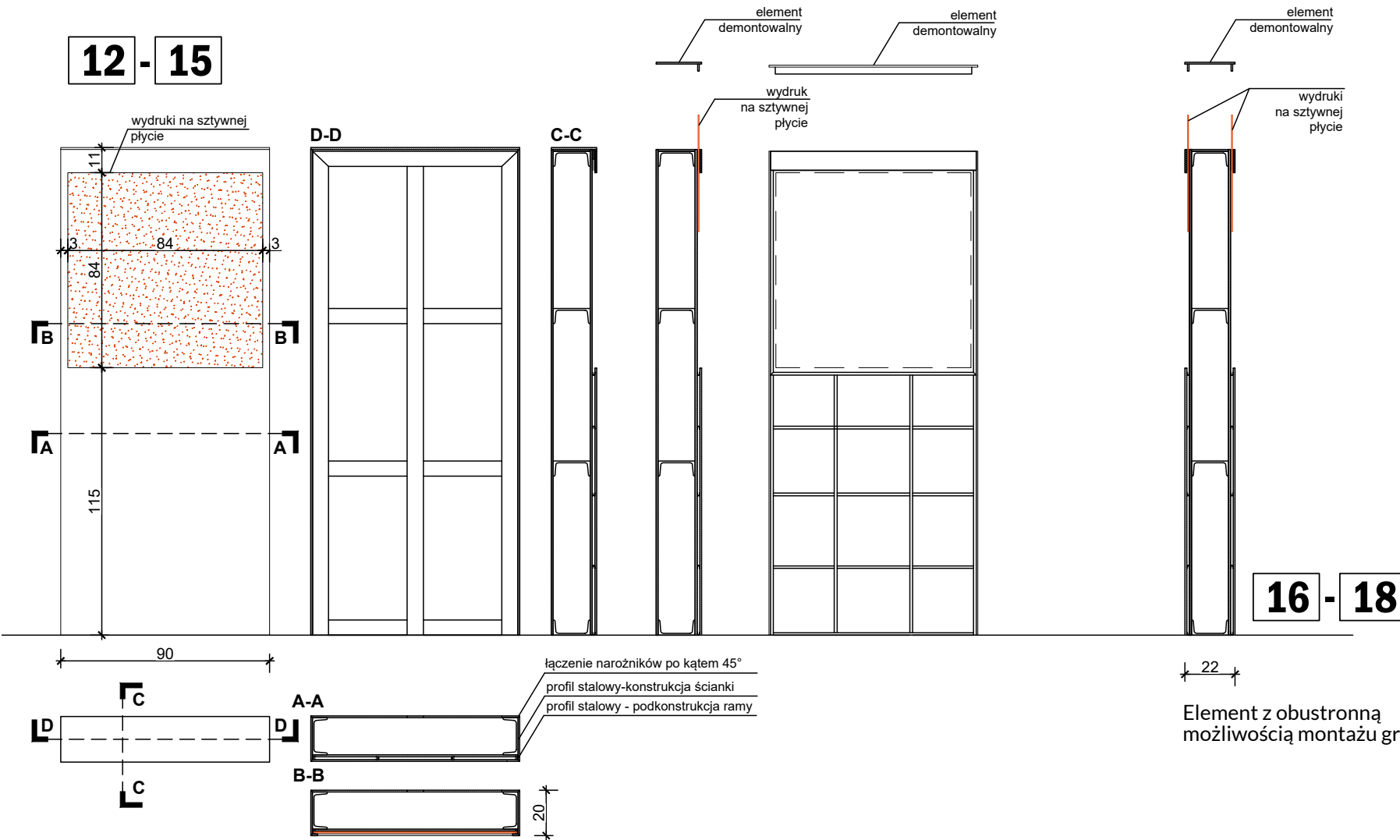
po zdjęciu górnej osłony, ujawnia się szczelina montażowa, umożliwiająca wsunięcie wydruków od góry oraz łatwą i szybką wymianę treści bez użycia specjalistycznych narzędzi; wydruki po wsunięciu stabilizowane są przez stałe prowadnice boczne i dolne, rozwiązanie eliminuje konieczność demontażu całej ścianki.

Zabezpieczenie:

opcjonalnie zaleca się zastosowanie zamka od góry, zintegrowanego z osłoną, co zabezpieczy wydruki przed ingerencją osób postronnych.

16 - 18

Element z obustronną
możliwością montażu grafik

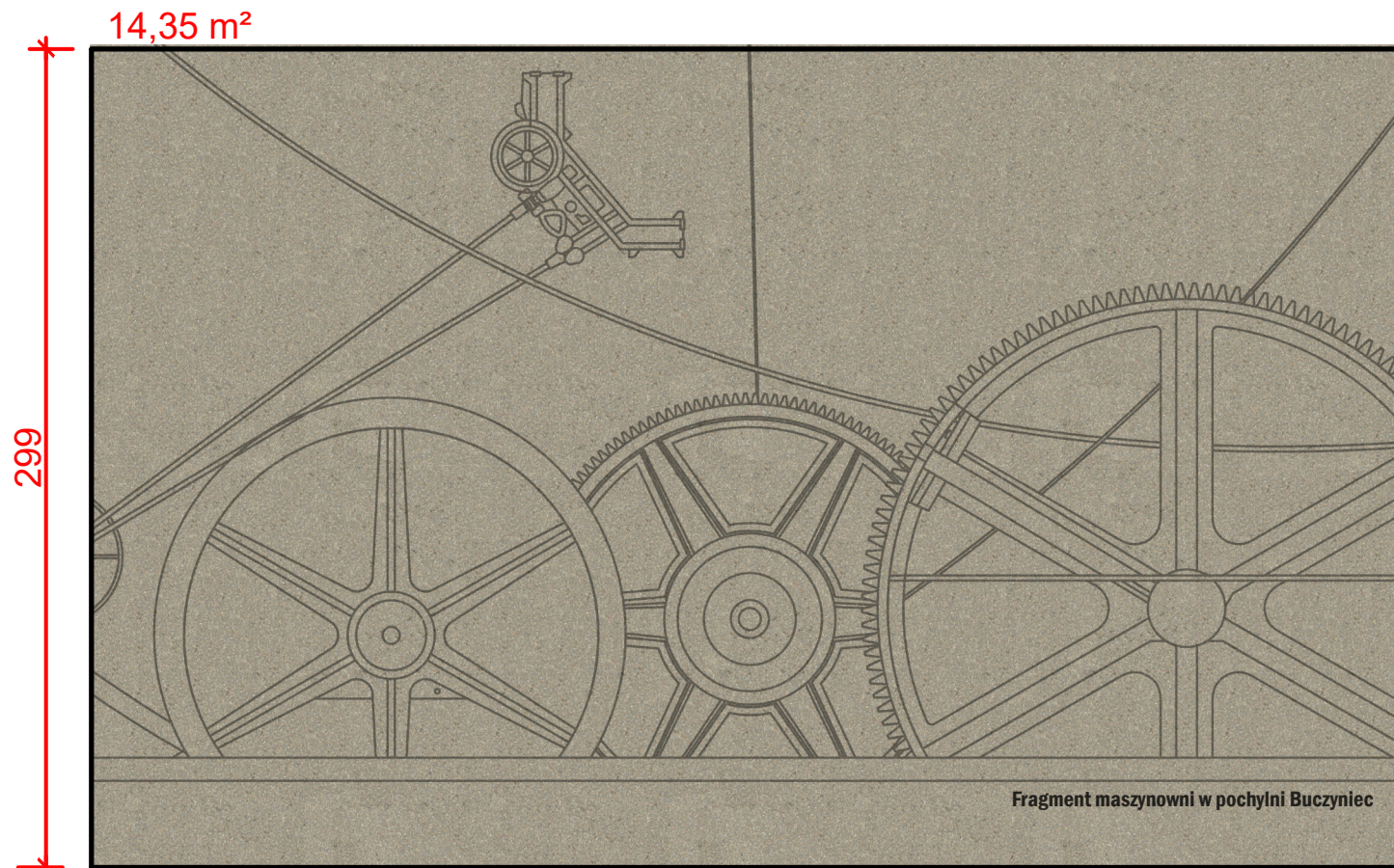


NAZWA RYSUNKU: ELEMENTY 12-18 DETAL ŚCIANEK PRZEZNACZONYCH NA EKSPOZYCJE CZASOWE	
tektoline pracownia projektowa	
PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl	
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOBSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY
BRANŻA:	ARCHITEKTURA
NAZWA RYSUNKU:	ELEMENTY 12-18 - DETAL ŚCIANEK PRZEZNACZONYCH NA EKSPOZYCJE CZASOWE
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 07/19 DATA: 12.2025



19

Wyfrezowane logo Muzeum Georga Jacoba Steenke na sąsiadującej płaszczyźnie. Logo stanowi element identyfikacji wizualnej obiektu.

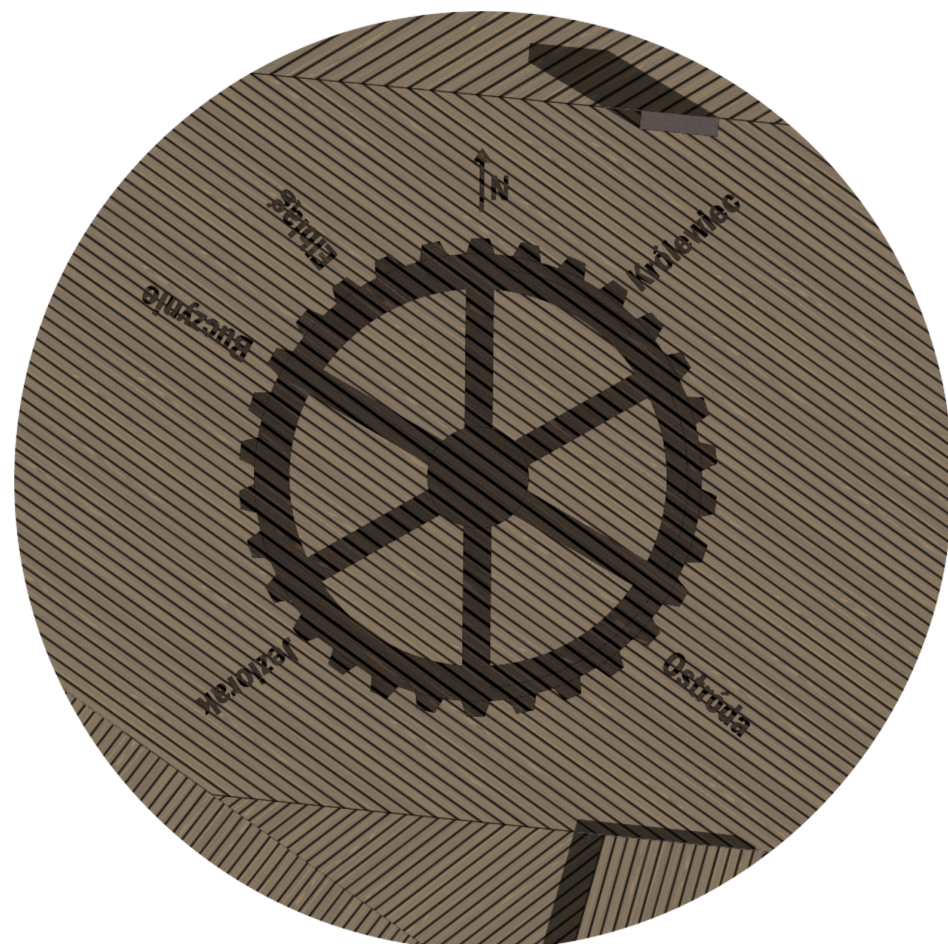


20

Instaspot w formie linearnego rysunku maszynowni pochylni, wykonany poprzez frezowanie w płycie włókno-cementowej. Rysunek oparty jest na uproszczonej, technicznej grafice konturowej, nawiązującej do rysunku inżynieryjnego i dokumentacji technicznej z epoki.

Należy zweryfikować możliwości techniczne frezowania w płycie włóknocementowej i dostosować do nich szczegółowość linearnego rysunku.

NAZWA RYSUNKU: ELEMENT 19 - INSTASPOT ELEMENT 20 - LOGOTYP		
tektoline pracownia projektowa PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBŁĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	ELEMENT 19 - INSTASPOT ELEMENT 20 - LOGOTYP	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 08/19	DATA: 12.2025



21

Róża wiatrów w formie stylizowanego koła zębatego maszynowni pochylni, stanowiącej element narracyjny, edukacyjny i orientacyjny, trwale zintegrowany z powierzchnią tarasu pomostu.

Róża wiatrów odnosi się symbolicznie do kierunków geograficznych i miejsc związanych z życiem, edukacją oraz działalnością zawodową Georga Jacoba Steenke, w tym m.in. do obszarów jego pracy projektowej, podróży studyjnych oraz kluczowych punktów na mapie Kanału Elbląskiego i Europy.

średnica śruby: ok. 6,0 m,

113 MUZEUM GEORGA JACOB STEENKE 2500

22

Wielkoformatowy napis identyfikacyjny umieszczony na balustradzie od strony akwenu.

Napis wycięty z płyty włókno-cementowej w kolorach wyłonięgo w drodze konkursu logotypu, zgodne z zaproponowaną książką logotypu.

NAZWA RYSUNKU: ELEMENT 21 - RÓŻA WIATRÓW ELEMENT 22 - NAPIS		
 PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOŚŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	ELEMENT 21 - RÓŻA WIATRÓW ELEMENT 22 - NAPIS	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 09/19	DATA: 12.2025

Identyfikacja wizualna poza obszarem Muzeum

W ramach systemu identyfikacji wizualnej Muzeum Georga Jacoba Steenke przewiduje się zastosowanie elementów oznakowania zlokalizowanych poza bezpośrednim obszarem ekspozycji, w szczególności na terenie przyległym do pomostu, po stronie lądu.

Na ścianie pobliskiej przystani (na lądzie) zaprojektowane zostanie logo Muzeum Georga Jacoba Steenke, wykonane w technologii frezowania w płycie włókno-cementowej lub materiale tożsamym wizualnie i technologicznie z rozwiązaniami zastosowanymi na pomoście muzealnym. Logo stanowić będzie trwały, zintegrowany z architekturą element orientacyjny i identyfikacyjny.



NAZWA RYSUNKU: ELEMENT 23		
tektoline pracownia projektowa PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	ELEMENT 23	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 10/19	DATA: 12.2025



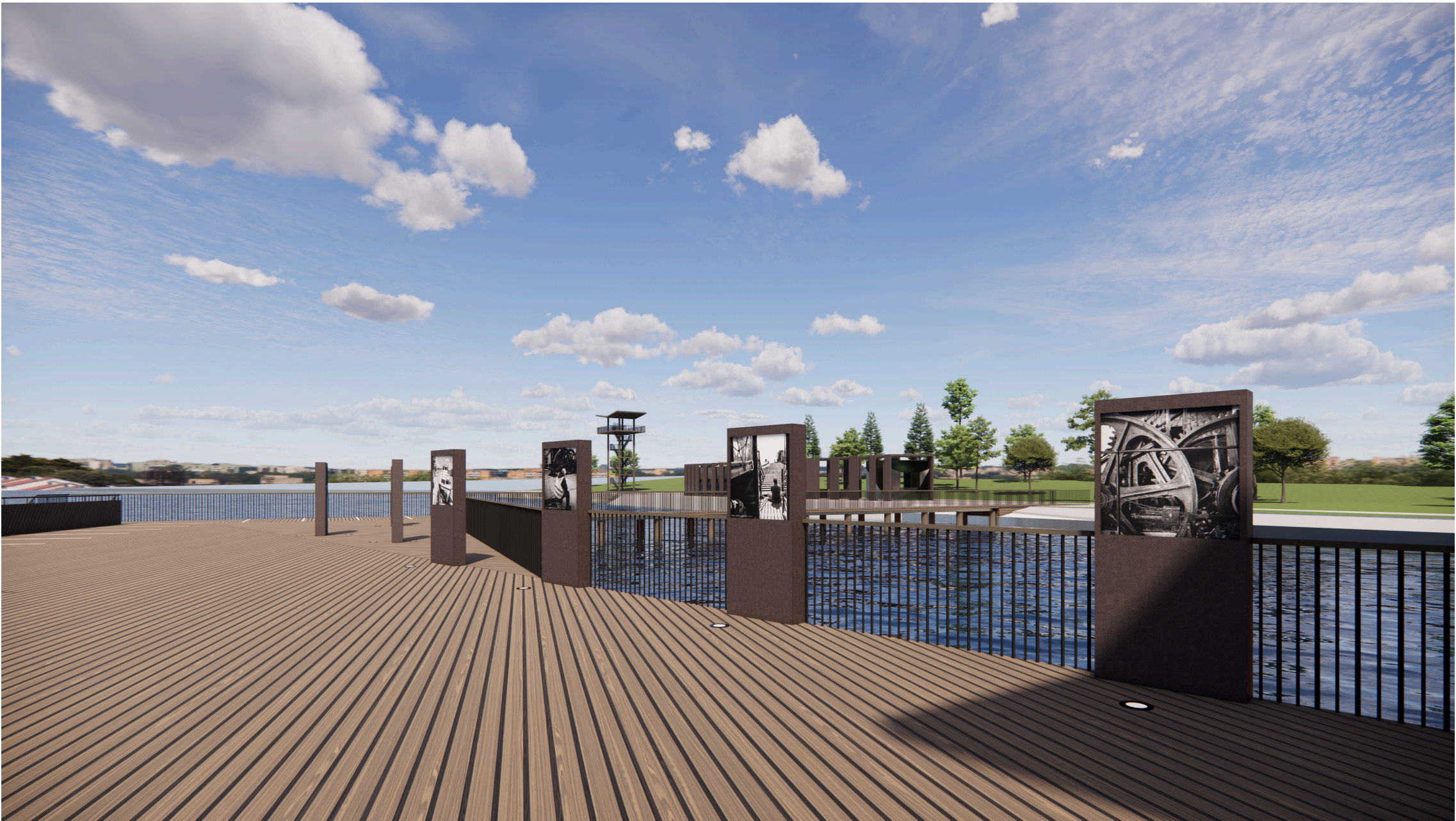
NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
WIDOK OD STRONY WODY

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOBA STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO		
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY		
BRANŻA:	ARCHITEKTURA		
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA WIDOK OD STRONY WODY		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006		
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak		
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	DATA:	
		11/19	12.2025



NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
WYSTAWA CZASOWA

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA WYSTAWA CZASOWA	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 12/19	DATA: 12.2025



NAZWA RYSUNKU: WIZUALIZACJA WYSTAWA CZASOWA		
tektoline pracownia projektowa PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c. Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl		
TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO	
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY	
BRANŻA:	ARCHITEKTURA	
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA WYSTAWA CZASOWA	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006	
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak	
SKALA:	NR RYS./REWIZJA: 13/19	DATA: 12.2025



NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
WYSTAWA STAŁA

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOBÅ STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBŁÅSKIEGO		
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY		
BRANŻA:	ARCHITEKTURA		
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA WYSTAWA STAŁA		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006		
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michałak Iga Lao Julia Siwczak		
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	14/19	DATA: 12.2025



NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
INSTASPOT

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOBA STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO		
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY		
BRANŻA:	ARCHITEKTURA		
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA INSTASPOT		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006		
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak		
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	15/19	DATA: 12.2025



NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
INSTASPOT 2

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOBĄ STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOBŚLUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO		
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY		
BRANŻA:	ARCHITEKTURA		
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA INSTASPOT 2		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006		
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak		
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	16/19	DATA: 12.2025



NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
WIDOK NOCNY

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOBÅ STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBŁÅSKIEGO		
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY		
BRANŻA:	ARCHITEKTURA		
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA WIDOK NOCNY		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006		
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak		
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	DATA:	
		17/19	12.2025



NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
WIDOK NOCNY OD STRONY WODY

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOBA STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO		
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY		
BRANŻA:	ARCHITEKTURA		
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA WIDOK NOCNY OD STRONY WODY		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006		
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak		
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	18/19	DATA: 12.2025



NAZWA
RYSUNKU:

WIZUALIZACJA
WIDOK NOCNY - WYSTAWA STAŁA

tektoline
pracownia projektowa

PRACOWNIA PROJEKTOWA TEKTOLINE s.c.
Al. Grunwaldzka 212, lok. 5/1; 80-266 Gdańsk
www.tektoline.pl, biuro@tektoline.pl

TEMAT:	EKSPOZYCJA HISTORYCZNA DLA MUZEUM GEORGA JACOB A STEENKE NA JEZIORZE SAMBRÓD – SAMOOSŁUGOWE MUZEUM KANAŁU ELBLĄSKIEGO		
ETAP PROJEKTU:	WYKONAWCZY		
BRANŻA:	ARCHITEKTURA		
NAZWA RYSUNKU:	WIZUALIZACJA WIDOK NOCNY - WYSTAWA STAŁA		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	arch. Adam Kościecha upr. nr PO/KK/139/2006		
	Adriana Rożewska-Kotyńska Ewelina Michalak Iga Lao Julia Siwczak		
SKALA:	NR RYS./REWIZJA:	DATA:	
		19/19	12.2025