



Informacja o historii budowy bazy biwakowo - rekreacyjnej przy pochylni Buczyniec

I. Kanał Elbląski

- Kanał Elbląski** to unikatowy w skali światowej zabytek hydrotechniki, obejmujący pochylnie, śluzy, system zasilania kanału w wodę, mosty, nasypy, przekopy, charakterystyczny tabor pływający i przystanie. Z odgałęzieniami mierzy **151,7 km** i łączy jeziora z okolic Ostródy i Iławy z jeziorem Druzno. Zasadniczy kanał między jeziorem Szelağ i Druzno ma długość **83,3 km**, z czego **44 km** przypada na sztuczne kanały, **37 km** na jeziora, a **2,3 km** na pochylnie. Jako dzieło kultury technicznej i dziedzictwa światowego nie znajduje sobie równych w świecie. Pochylnie umożliwiają pokonanie blisko **100** metrowej różnicy poziomów wody między jeziorem Piniewo a Druzno na długości około **10 km**, przy wykorzystaniu napędu wodnego do przemieszczania wózków ze statkami „pływającymi po trawie”. Jednocześnie z górnego i dolnego poziomu wyphywają platformy z zacumowanymi statkami i poruszając się po szynach przemieszczają się w górę lub w dół. Budowę kanału rozpoczęto w 1844 roku i przez 16 lat wybudowano 4 pochylnie: Buczyniec, Kąty, Oleśnica i Jelenie. W latach 1872 - 1876 wybudowano śluzy w Ostródzie i Małej Rusi, przyczyniając się do rozbudowy szlaku wodnego w innych kierunkach. Ostatnią pochylnię Całuny zbudowano w latach 1874 - 81, zastępując istniejące już drewniane śluzy komorowe i zmieniając napęd wyciągu linowego z koła wodnego na napęd z turbiny wodnej typu Francisa. W latach 1921 - 1931 przebudowano śluzy Miłomłyn, Zielona, Ostróda oraz jazy i bramy ochronne. Autorem projektu, budowniczym i administratorem kanału był Georg Jacob Steenke.
- Pochylnie** na Kanale Elbląskim, stanowiące zespół budowli oraz urządzeń mechanicznych służących do przeciągania po torach jednostek pływających z dolnego stanowiska Kanału na górne i odwrotnie, to: Całuny Nowe (dł. 352 m - budowa w latach 1874-1881), Jelenie (dł. 433 m, budowa w 1859 roku), Oleśnica (dł. 479,0 m, budowa -1859 rok), Kąty (dł. 404,0 m, budowa 1859 rok) i Buczyniec (dł. 490,3 m, budowa - 1860 rok). Zabytkowe elementy pochylni znajdują się w Izbie Historii Kanału Elbląskiego w Buczyńcu.

II. Powstanie programu rozwoju turystyki w obszarze Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego

Administracja samorządowa, przedsiębiorcy i organizacje pozarządowe zgodnie postanowiły ożywić turystycznie obszar wokół Kanału Elbląskiego i precyzyjnie zaplanować wspólne zadania do realizacji. Rolę koordynatora początkowo pełnił Samorząd Województwa i Warmińsko - Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, a potem Związek Gmin Kanału Ostródzko - Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego. Bodźcem do działania była również możliwość uzyskania dofinansowania zadań ze środków Unii Europejskiej.

Powiat elbląski zaangażował się mocno w proces planowania i konsultacji koncepcji zagospodarowania turystycznego strefy Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego (2000 rok) oraz „Programu rozwoju turystyki w obszarze Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego” (2004 rok), jego monitoring i aktualizację (2006 rok). Pierwotnie program uwzględniał rewitalizację szlaku wodnego Kanału Elbląskiego, inwestycje w infrastrukturę drogową i środowiskową, turystyczną i kulturalno - sportowo - rekreacyjną, promocję obszaru i rozwój obszarów wiejskich. Urząd Marszałkowski zgłosił program do oceny eksperckiej (2007 rok) i akceptacji Komisji Europejskiej. Program uzyskał stosowne akceptacje i finansowanie.



Aktualnie zadania rozwojowe wpisane w Program są finansowane trzema torami:

1. Zadania związane z rewitalizacją nitki Kanału Elbląskiego znalazły uznanie jako projekt kluczowy w Programie Operacyjnym Innowacyjna Gospodarka. Za jego realizację odpowiada Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Wartość zadania wynosi **95 mln zł**, a kwota dofinansowania **57 mln zł**.
2. Zadania związane z infrastrukturą drogową i środowiskową oraz turystyczną i promocją są projektem kluczowym w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury na lata 2007-2013 jako zintegrowany projekt „Program rozwoju turystyki w obszarze Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego”. „Zintegrowany system promocji turystycznej obszaru Kanału Elbląskiego” realizuje Samorząd Województwa Warmińsko - Mazurskiego w partnerstwie z samorządami powiatów elbląskiego, iławskiego i ostródzkiego. Pozostałe zadania realizują beneficjenci poszczególnych projektów. Wartość **31** zakwalifikowanych do realizacji zadań wynosi **321.679.331,61 zł**, a kwota dofinansowania **222.914.351,52 zł**.
3. Zadania rozwoju obszarów wiejskich zaplanowane przez samorzady lokalne, rolników i przedsiębiorców oraz Lokalną Grupę Działania finansowane są w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013. Budżet Lokalnej Strategii Rozwoju obszarów wiejskich Kanału Elbląskiego wynosi **22.434.008 zł**, z tym dotacja **13.220.543 zł**.

Łącznie wartość planowanych do realizacji zadań wynosi **439.113.340 zł**, w tym dotacja: **293.134.894 zł**.

W obszarze Kanału Elbląskiego samorząd powiatu elbląskiego dotychczas realizował następujące zadania:

1. Odnowa drogi Nr 1103N Helenowo - Wikrowo od km 0+000 do km 3+650. Wartość zadania: **955.680,31 zł**, w tym dotacja - **0 zł**. Realizacja: lata 1999-2000. Efekt: **3,65 km** drogi.
2. Modernizacja drogi powiatowej Nr 1181N Pasłęk - Kąty. Wartość zadania: **1.810.529 zł**, w tym dotacja: **597.000 zł**. Realizacja: 2001 rok. Efekt: **2,805 km** drogi.
3. Udrożnienie szlaków dojazdowych oraz zagospodarowanie strefy Kanału Elbląskiego dla aktywizacji turystycznej regionu. Wartość zadania: **3.453.000 zł**, w tym dotacja: **635.590 zł**. Realizacja: lata 2001-2003. Efekt: **3,816 km** drogi.
4. Modernizacja drogi Nr 1103N Jegłownik - Marwica - Stare Dolno od km 23+248 do km 26+260. Wartość zadania: **1.114.036 zł**, w tym dotacja: **342.726 zł**. Realizacja: lata 2001-2003. Efekt: **3,012 km** drogi.
5. Podwójne utwardzenie powierzchni drogi Nr 1103N Gronowo Elbląskie - Zwierzno. Wartość zadania: **104.341,05 zł**, w tym dotacja: **0 zł**. Realizacja: 2002 rok. Efekt: **2,6 km** drogi.
6. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1103 na odcinku Bielnik - Kazimierzowo od km 0+000 do km 3+654. Wartość zadania: **4.032.000 zł**, w tym dotacja - **4.032.000 zł**. Realizacja: lata 2006-2007. Efekt: modernizacja **3,654 km** drogi.
7. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1103 na odcinku Stare Dolno - Powodowo - Wysoka od km 21+048 do km 23+248. Wartość zadania: **8.682.489,20 zł**, w tym dotacja: **5.494.589,19 zł**. Realizacja: lata 2009-2010. Efekt: modernizacja **2,2 km** drogi.
8. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1103 na odcinku Kazimierzowo - Wikrowo od km 3+643 do km 5+543 i remont (odnowa nawierzchni) na odcinku Gronowo Elbląskie - Stare Dolno od km 17+000 do km 28+781. Wartość zadania: **5.696.380,95 zł**, w tym dotacja: **3.839.746,94 zł**. Realizacja: lata 2008-2010. Efekt: modernizacja **1,9 km** i odnowa **11,781 km** drogi.

9. Remont drogi powiatowej nr 1101N Zalew Wiślany - Nowotki - Bielnik Drugi na odcinku Nowakowo - Kępa Rybacka - Bielnik Drugi od km 4+331 do 9+623. Wartość zadania: **2.360.100 zł**, w tym dotacja: **1.180.000 zł**. Realizacja: 2010 rok. Efekt: **5,292 km** drogi.

10. Budowa bazy rekreacyjno - biwakowej przy pochylni Buczyniec. Wartość zadania: **1.507.261,83 zł**, w tym dotacja: **1.074.144,39 zł**. Realizacja: lata 2008-2009. Efekt: baza biwakowa, rekreacyjna, boiska i plac zabaw, droga dojazdowa z parkingami, pomost nawodny, 4 wiaty, doprowadzenie wody i przyłączy energii.

Łącznie wartość zrealizowanych przez powiat elbląski zadań wynosi **29.715.818 zł**, w tym dotacja **17.195.797 zł**. Efekty: **40,71 km** odnowionych i zmodernizowanych dróg oraz baza biwakowa Buczyniec.

11. Partner w projekcie Stowarzyszenia Łączy Nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania w Elblągu odpowiedzialnego za Lokalną Strategię Rozwoju Obszarów Wiejskich Kanału Elbląskiego. Wartość zadania: **22.434.008 zł**, w tym dotacja - **13.220.543 zł**, z tego na funkcjonowanie LGD i aktywizację **2.590.511 zł**. Realizacja: lata 2009-2015. Efekt: promocja, aktywizacja, szkolenia, konkursy: odnowy wsi, małych projektów, różnicowania w kierunku działalności nierolniczej oraz tworzenia i rozwoju mikroprzedsiębiorstw.

12. Partner w projekcie Samorządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego „Zintegrowany system promocji turystycznej obszaru Kanału Elbląskiego”. Wartość zadania: **3.300.000 zł**, w tym dotacja - **2.805.000 zł**. Realizacja: lata 2009- 2011. Efekt: wypromowana marka Krainy Kanału Elbląskiego i trwałe partnerstwo do zarządzania Krainą.

III. Realizacja inwestycji „Budowa bazy rekreacyjno - biwakowej przy pochylni Buczyniec, gm. Pastęk”

1. Zadanie wpisane w Program rozwoju turystyki w obszarze Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego na lata 2004-2006 z perspektywą lat 2007-2013 jako fiszka projektowa Nr 2.9.17., o wartości **1.000.000 zł**, w tym dotacji **850.000 zł** i w Program Rozwoju Lokalnego Powiatu Elbląskiego jako fiszka projektowa Nr 1.1.2./2.


2. Zadanie wpisane w zaktualizowany Program rozwoju turystyki w obszarze Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego na lata 2007-2013, o **1.742.500 zł** wnioskowanej dotacji.


3. Pozytywna ocena ekspercka zgłoszonego projektu w marcu 2007 roku, na wartość wnioskowanej dotacji **1.742.500 zł**.


4. Złożony wniosek aplikacyjny o tytule „Budowa bazy rekreacyjno-biwakowej przy pochylni Buczyniec” 22 lutego 2010 roku. Wnioskodawcą jest Zarząd Dróg Powiatowych w Pastęku. Ogólna wartość zadania wynosi **1.507.261,83 zł**. Wartość wnioskowanej dotacji - **1.074.144,39 zł**.

5. Realizację projektu rozpoczęto 30 czerwca 2008 roku, a realizację inwestycji 18 sierpnia 2009 roku.


6. W wyniku projektu powstało:

 droga dojazdowa z parkingiem dla **13** autobusów i **58** samochodów osobowych

 pole biwakowe z **41** kwaterami biwakowymi o pow. **4.358,23 m²** na **400** osób

 teren rekreacyjny: boiska, plac zabaw, pomost widokowy

 **4** wiaty drewniane

 ogrodzenie o długości **700 m**, **12** kabin WC, **3** punkty poboru wody, zasilanie energetyczne

Efektom są **4** miejsca pracy i stworzona **1** oferta turystyczna.

IV. Historia Kanału Elbląskiego - 150 lat od uruchomienia

- 🚧 Początek XIX w. - dwory Fryderyka I, II i III rozważają możliwość wodnego połączenia do celów gospodarczych Prus Wschodnich z Morzem Bałtyckim.
- 🚧 Rok 1825 - decyzja elbląskich deputowanych do Landtagu Prowincji Pruskiej o potrzebie budowy kanału łączącego Jeziorak i Drużno.
- 🚧 Lata 1825 - 1837 - powstały pierwsze zręby projektu budowy kanału.
- 🚧 Rok 1837 - decyzja o finansowaniu inwestycji.
- 🚧 Lata 1837 - 1844 - rozwinięcie koncepcji budowy kanału autorstwa inż. Geорга Jacoba Steenke.
- 🚧 Rok 1844 - rozpoczęcie budowy kanału na szlaku Jeziorak - Piniewo oraz Drużno - Jelenie.
- 🚧 Rok 1850 - dojrzewa idea budowy suchych pochylni.
- 🚧 Rok 1852 - rozpoczęcie żeglugi na odcinku Jeziorak - Piniewo oraz Miłomłyn - Ostróda z punktem przeladunkowym w Karczemce.
- 🚧 Do 1860 roku - wykonano 4 pochylnie: Jelenie, Kąty, Oleśnica i Buczyniec.
- 🚧 **31 sierpnia 1860 roku - pierwszy próbny rejs po Kalanie Elbląskim - oficjalne otwarcie Kanału Elbląskiego.**
- 🚧 Rok 1861 - ogłoszenie „Regulaminu Kanałowo - Policyjnego”.
- 🚧 Lata 1872 - 1876 - wykonano 4 śluzy: Miłomłyn, Zielona, Mała Ruś, Ostróda i oddano do użytku odcinek kanału Ostróda - Staszkowo.
- 🚧 Lata 1874 - 1881 zbudowano pochylnię w Całunach.
- 🚧 Rok 1912 - pierwszy rejs turystyczny łodzią motorową „Róża Morska” Adolfa Tetzlaffa (ur. w Zalewie 1886 r., zm. w 1952 r.).
- 🚧 Adolf Tetzlaff kupuje drugi statek flagowy "Herta".
- 🚧 Rok 1925 - kolejnym nabytkiem armatora żeglugi śródlądowej zostaje jednostka wycieczkowa "Heini".
- 🚧 Rok 1927 - żegluga turystyczna po kanale wzbogaciła się o czwarty statek "Konrad", w tym roku uruchomiono regularne rejsy pasażerskie w letnich okresach.
- 🚧 Lata 1921 - 1931 - dokonano pierwszych znaczących przebudów jazów i bram ochronnych śluzy Miłomłyn, Zielona i Ostróda.
- 🚧 Rok 1947 - ponownie uruchomiono szlak dla ruchu turystycznego po zniszczeniach drugiej wojny światowej. Wznowienie żeglugi nastąpiło dzięki staraniom Adolfa Tetzlaffa i Zygmunta Mianowicza. Armatorem kanału została Żegluga Gdańska. W latach siedemdziesiątych dwudziestego wieku nowym armatorem kanału zostaje Żegluga Mazurska w Giżycku.
- 🚧 Rok 1978 - Kanał Elbląski zostaje wpisany decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Elblągu do rejestru zabytków (Nr 42/78), jako zabytek techniki.
- 🚧 Rok 1979 - Kanał Elbląski zostaje wpisany decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie do rejestru zabytków (Nr 1413/79), jako zabytek techniki.
- 🚧 Rok 1992 - żeglugę po kanale przejmuje samorząd miasta Ostródy.
- 🚧 Rok 1999 - Żegluga Ostródzko-Elbląska kupuje nowy statek „Ostróda”; biała flota liczy obecnie 8 statków.
- 🚧 Rok 2007 - Żegluga Ostródzko - Elbląska przewozi 45 tysięcy turystów.
- 🚧 Rok 2009 - Żegluga Ostródzko-Elbląska przewozi 40 tysięcy turystów.
- 🚧 Rok 2009 - w sezonie turystycznym dziennie przez pochylnie przechodzi średnio 40 jednostek pływających.
- 🚧 Rok 2010 - 150 lecie uruchomienia Kanału Elbląskiego.

V. Ciekawostki historyczne z rozpoczęcia budowy Kanału Elbląskiego Henryka Plisa autora publikacji „Historie i uroda obszaru Kanału Elbląskiego”, rec. dr Andrzej Sajkowski, wyd. LGD KE, Elbląg 2007

" Budowa Kanału Elbląskiego

Pierwszy element obecnej struktury Kanału Elbląskiego, tzw. Kanał Dobrzycki został wykonany w latach 1331-1334 przez Prusów na zlecenie mieszczan Zalewa, za pozwoleniem komtura dzierżgońskiego Günthera von Schwarzburg (w 1309 roku był on dowódcą oddziału zakonnego, który dokonał rzezi mieszkańców Gdańska). Przywilej komtura pozwalał na korzystanie z kanału tylko mieszkańcom Zalewa. Kanał Dobrzycki połączył jezioro Ewingi z jeziorem Jeziorak odcinkiem o długości około 2400 metrów. Był to pierwszy sztuczny kanał na tym terenie.

Z Jezioraka, rzeką Łławką o długości 17,5 kilometra było spławne połączenie z Drwęcą i dalej z rzeką Wisłą i Bałtykiem. Szlak rzeki Drwęcę stanowił ważną arterię komunikacyjną najpierw dla plemion pruskich, a później dla Zakonu. Kilkakrotnie poprawiany i powiększony Kanał Dobrzycki jest do dziś czynnym odcinkiem Kanału Elbląskiego. Myśl o zbudowaniu arterii wodnej, która połączy Pojezierze Łławskie z Bałtykiem zaprzętała ludzi już od czasów krzyżackich. Na tym terenie były nadwyżki zboża, którym Zakon handlował z całą Europą, a jego sprzedają zajmowało się dwóch specjalnych urzędników u Wielkiego Mistrza. Duże ilości zboża kupowała Anglia.

Do realizacji przyjęto projekt inżyniera Jerzego Jakuba Steenke - specjalisty robót wodno - budowlanych, który był inspektorem od grobli i wałów w służbie króla Prus w randze radcy budowlano - wodnego. Dokumentację Kanału Elbląskiego, inż. Steenke wykonał w latach 1837-1844. Znalazł on sposób na sforsowanie przeszkód między jeziorami: Drwęckim, Ilińskim, Ruda Woda, Sambród, Piniewskim i Drużnem. Różnicę poziomów wynoszącą 95,5 metra zniwelował za pomocą kilku równi pochyłych. O realizacji tej inwestycji miało zdecydować ponoć poparcie ówczesnego władcy Prus, króla Fryderyka Wilhelma III (1797-1840). Obszar Kanału Elbląskiego położony w prowincji Prusy Wschodnie (granica prowincji biegła na jez. Jeziorak na wysokości Siemian) po wybudowaniu tej inwestycji zyskuje nazwę Oberlandu.

Rozpoczęcie budowy planowane było na 15 października 1844 roku w Miłomłynie, w dzień urodzin ówczesnego króla Prus Fryderyka Wilhelma IV (1795-1861), ale nie zakończono wszystkich prac przygotowawczych przez kołodziejów, stolarzy oraz kowali, którzy wykonywali taczki. Dzień 28 października 1844 roku stał się świętem dla całego Miłomłyna. Po godzinie 10:00 przy punkcie oznaczonym flagami, skąd kanał miał się rozwidlać na dwie odnogi (w kierunku Łławy i w kierunku Ostródy) zebrał się uczestnicy pochodu z Miłomłyna: burmistrz Johann Friedrich Sackolowski, inż. Jerzy Jakub Steenke, landrat Kuehnast z Ostródy, superintendent - pastor Brachvogel z Miłomłyna oraz posiadacze ziemscy z okolic, dostojnicy z Ostródy, rajcowie i magistrat Miłomłyna, miejscowe bractwo kurkowe, młodzież szkolna z nauczycielami oraz rzesza gapiów przybyła pieszo i wozami.

Najpierw mowę wygłosił pastor Brachvogel, potem przemówił landrat Kuehnast, który przedstawił przebieg spraw związanych z budową kanału, podziękował inż. Steenke oraz podkreślił łaskawość i przychyłność króla, następnie poprosił inż. Steenke o rozpoczęcie prac. Ten wygłosił kilka zdań, w których podziękował łaskawości króla za zlecenie wykonania przezeń tej budowy, wziął przygotowaną łopatę i wykonał nią trzy sztychy, po nim trzy sztychy wykonali landrat Kuehnast, burmistrz Miłomłyna oraz kilku zaproszonych gości. Tę wykopaną ziemię, skarbnik miejski Liedtke przewiózł taczka parę kroków dalej i tam miała pozostać na zawsze. Następnie landrat ostródzki wykrzyknął na cześć króla trzykrotnie „Wiwat!” w czym wtórowali mu uczestnicy uroczystości.

Bractwo kurkowe oddało salwę honorową, następnie uczyniły to działa. Później odśpiewano trzy zwrotki pieśni kościelnej „Dziękujemy Bogu wraz”, po niej odśpiewano pruski hymn królewski „Chwała Ci w wieńcu zwycięstwa” i nastąpił powrót gości do domu kupca Draegera na uroczysty obiad. Na placu budowy pozostali jednak robotnicy, którzy kontynuowali prace. Uroczysty dzień w Miłomłynie zakończyła skromna zabawa taneczna. Łopatę, którą wykonano pierwszy sztych miało zaopatrzyć w odpowiedni napis i przechowywać w archiwum w Miłomłynie.

Ilość robotników wzrosła później do 1200. Pochodzili oni głównie z powiatów ostródzkiego, morąskiego, lubawskiego i braniewskiego, kilka osób było z Elbląga. Zarobek był niski, wynosił 10-14 groszy srebrnych dziennie, a utrzymanie i wyżywienie dziennie robotnika to koszt 6-7 groszy.

Tak rozpoczęto budowę kanału, który po robotach wykończeniowych był oddawany etapami: Zalewo - Miłomłyn - 1850 rok, do Karczemki - 1851 rok, Karczemka - Elbląg - 1860 rok, Miłomłyn - Ostróda - 1872 rok, ostatni odcinek boczny Ostróda - Stare Jabłonki - 1876 rok. W ten sposób powstał Kanał Elbląski, który mimo upływu lat do dziś zadziwia świat."

Koszt budowy Kanału Elbląskiego wyniósł ok. 4 mln marek z „gwarancją” na 150 lat.

Buczyniec, 14 maja 2010 roku.