**UCHWAŁA NR XXX/256/21**

**RADY MIEJSKIEJ W ZALEWIE**

**z dnia 8 września 2021 r.**

**w sprawie nadania imienia ekomarinie w Zalewie.**

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 10) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jednolity tekst: Dz. U. z 2021 r., poz. 1372) uchwala się, co następuje:

**§ 1.** Nadaje się ekomarinie położonej w Zalewie przy ulicy Kolejowej 5, stanowiącej własność Gminy Zalewo, imię Georga Jacoba Steenke.

**§2.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Zalewa.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miejskiej

/-/ Jan Lichacz

Załącznik do Uchwały Nr XXX/256/21

Rady Miejskiej w Zalewie

z dnia 8 września 2021r.

**Uzasadnienie**

 Georg Jacob Steenke urodził się 30 czerwca 1801 r. w Królewcu. Dzieciństwo spędził w Piławie. Jako 16-letni chłopiec rozpoczął naukę w Collegium Frydericianum w Królewcu z zamiarem studiowania w przyszłości prawa. Plany te pokrzyżowała nagła śmierć ojca i młody Georg zaczął terminować u mistrza ciesielskiego. Zdobył dobre techniczne umiejętności i postanowił poświęcić się fachowi budowlanemu.

W 1819 roku rozpoczął studia na Akademii Budownictwa w Berlinie. W 1822 roku Georg J. Steenke zdał egzamin na niższego urzędnika budowlanego, a sześć lat później na mistrza budowlanego. Początki pracy zawodowej datuje się na rok 1822, kiedy to uzyskał po raz pierwszy uprawnienia do nadzoru budowlanego. W latach 1822-24 Steenke wraz z innymi, w związku z budowaną drogą bitą, niwelował jako mierniczy wzniesienia między Królewcem i Bartoszycami. W 1829 r. pracował przy budowie falochronu w Nowym Porcie.

W roku 1831 zatrudniony był w Świętej Siekierce, natomiast w 1832 roku awansował, pełniąc funkcję inspektora budownictwa grobli w Elblągu. W latach 1833-34 samodzielnie nadzorował budowę Kanału Seckenburgskiego (Primorskij Kanał), na wschodnim wybrzeżu Zalewu Kurońskiego.

Od 1835 r. Georg J. Steenke pracował w Elblągu. Jego pasje inżynierskie nie pozwoliły mu poprzestać na wykonywaniu zwykłych służbowych obowiązków i dlatego rozpoczął prace nad rozwinięciem projektu połączenia jezior Pojezierza Iławskiego z jeziorem Druzno i Elblągiem. Steenke wykonał swą misję przy znaczącym współudziale Johanna Friedricha Augusta Severina, tajnego nadradcy budowlanego i członka Królewskiej Naczelnej Komisji Budowlanej w Berlinie. W 1837 roku gotowe były dwa plany szlaków wodnych, z których jeden prowadzić miał z Zalewa, śladem rzeki Dzierzgoń. Lecz ostatecznie został przyjęty do realizacji projekt drugi, prowadzący z jeziora Druzno do stawu młyńskiego w Miłomłynie.

Pierwotnie zakładano budowę ponad 30 śluz. Jednak Georg Steenke orientując się w nowościach technicznych zaproponował system pochylni i to już na początku budowy kanału. 28 października 1844 roku na przedmieściu Sonnenhof w Miłomłynie odbyła się uroczystość wbicia „pierwszej łopaty”.

Mniej więcej w połowie XIX w. właściciele Małdyt odstąpili skarbowi państwa 30 mórg w Czulpie nad jeziorem Ruda Woda, gdzie utworzono siedzibę i zakład Inspekcji Budowy Kanału i później Inspekcji Budownictwa Wodnego. Dlatego około 1850 r. radca budowlany i zarazem szef inspekcji Steenke osiedlił się w Czulpie. Jego mieszkanie i biuro mieściło się w okazałym budynku mieszkalno- administracyjnym przypominającym wiejski dworek lub podmiejską willę.

 Zimą 1850-51 Steenke odbył wielką podróż studyjną poznając budowę kanałów w Ameryce Północnej, Anglii i Szkocji. Rozwiązania techniczne pochylni Kanału Morris adaptowano dla Kanału Elbląskiego, ale wprowadzono tutaj wiele korzystnych zmian, zupełnie zmieniających system i kształtujących modelowy dla światowego budownictwa układ pochylni suchych z grzbietami górnymi, wyjątkowo oszczędny.

 W dniu 31 sierpnia 1860 roku na nowo zbudowanej pochylni w Buczyńcu nastąpiło oficjalne otwarcie kanału.

W 1872 roku Georg Jacob Steenke obchodził 50-lecie pracy zawodowej. Został odznaczony Królewskim Orderem Korony III klasy z cyfrą lat służby 50. Z okazji jubileuszu właściciele ziemscy ufundowali na pochylni w Buczyńcu granitowy obelisk, który odsłonięto 15 lipca 1872 r. Władze miejskie Elbląga, Miłomłyna i Zalewa nadały Steenke honorowe obywatelstwo.

W 1876 roku Ostróda otrzymała nową drogę wodną, czyli kanał łączący Jezioro Drwęckie z jeziorem Szeląg przez Jezioro Pauzeńskie i śluzę Mała Ruś. W 1880 r. zbudowano w Całunach piątą pochylnię i jednocześnie zlikwidowano wtedy pięć drewnianych śluz komorowych na odcinku między jeziorem Druzno i pochylnią Jelenie.

Twórca kanału zmarł 22 kwietnia 1884 roku w Elblągu. Ostatnie zdanie z nekrologu Georga Jacoba Steenke niesie ponadczasowe przesłanie: „I jak długo będzie istniał Kanał Oberlandzki, imię jego budowniczego z wdzięcznością wspominane będzie”.

Dnia 27 sierpnia 1871 r. Georg Jacob Steenke otrzymał tytuł honorowego obywatela miasta Zalewa, a lokalne Towarzystwo Rolnicze zorganizowało uroczysty bankiet w ogrodach cukierni Reissa, dzisiaj to okolice bloków mieszkalnych przy ul. Żeromskiego. Wspomniana data wieńczy związki Steenke z Zalewem, był on tu częstym gościem od 1834r. Na początku planował połączenie jeziora Ewingi z jeziorem Druzno śladem rzeki Dzierzgoń. Połączenie nie powstało z powodu obaw mieszkańców tych terenów o zalewanie upraw rolnych leżących przy kanale. Gdyby nie ów sprzeciw to Zalewo byłoby dziś bramą Kanału Elbląskiego. Nowo wybudowana droga wodna Kanału Elbląskiego służyła rozwojowi miejscowości położonych w jego okolicy i sprzyjała aktywizacji mieszkańców, w tym mieszkańców Zalewa. Statki odpływające z zalewskiego portu nad jeziorem Ewingi docierały nawet do Zalewu Wiślanego i dalej w świat drogą morską. Płody rolne, głównie drewno: tratwowe, opałowe i tarcica oraz buraki, zboże z krainy Oberlandu były ekspediowane Kanałem Elbląskim do Elbląga i dalej. Tą samą drogą docierały tu z całego świata wyroby przemysłowe.

Drogi w owym czasie były bardzo nieliczne i złej jakości, kolej na tym terenie jeszcze nie istniała. W Zalewie rozwinęły się w tym czasie tartaki (młyn tartaczny Jankego i drugi – Goldsteina przy ul. Kolejowej) oraz rozkwitła garbarnia Schultza, która znalazła zbyt na swoje skóry w Elblągu i innych pruskich miastach. W miarę rozwoju sieci kolejowej na przełomie XIX i XX w. znaczenie Kanału Elbląskiego w żegludze towarowej malało, powiększało się natomiast jego znaczenie turystyczne. I tak jest do dziś, a szlak wodny Kanału Elbląskiego jest światową atrakcją turystyczną, tworzącym się ciągle produktem turystycznym, dającym szansę na rozwój społeczno– gospodarczy regionu.