Rocznik Gdański, t. LXXX
2020 PL ISSN 0080-3456

https://doi.org/10.26881/rgtn.2020.02

WALDEMAR BORZESTOWSKI
Uniwersytet Gdański

FERDINAND GOTTLOB SCHICHAU I JEGO STOCZNIA

[…] ku stoczni Schichaua, gdzie flagi łopotały wesoło na wietrze […], gdzie wygłaszali piękne przemówienia […], gdzie mówiono: „Chrzczę cię imieniem SMS „Columbus", Ameryka, przeszło czterdzieści tysięcy ton wyporności, trzydzieści tysięcy koni mechanicznych, statek jego cesarskiej mości, palarnia pierwszej klasy, na bakburcie kuchnia drugiej klasy, sala gimnastyczna z marmuru, biblioteka, Ameryka, statek jego cesarskiej mości, tunel wału napędowego, pokład spacerowy, „Heil dir im Siegerkranz"[1], proporzec portu macierzystego, książę Heinrich stoi przy kole sterowym, a mój dziadek Koljaczek boso, ledwie dotykając krągłych bali, pędzi ku dętej orkiestrze, naród, który ma takich książąt, z tratwy na tratwę, tłum mu wiwatuje, „Heil dir im Siegerkranz", wszystkie syreny stoczni, syreny statków stojących w porcie, holowników i parowców wycieczkowych, „Columbus", Ameryka, wolność i obok dwie motorówki oszalałe z radości[2].

Weiser wysiadł specjalnie po to, żeby pokazać Elce jeszcze jeden dom, tym razem nie filozofa, ale Schichaua, który przed wojną, kiedy ta część miasta nazywała się Langfuhr[3], był właścicielem stoczni i musiał mieć pewnie strasznie dużo pieniędzy, bo dom był rzeczywiście ogromny, miał kilka wejść i okrągłych wieżyczek, które Elce podobały się najbardziej […]. Wyobraziłem sobie Schichaua, jak siedzi w swoim gabinecie, gruby, tłusty, zlany potem, pali cygaro, a za oknem, Jaśkową Doliną[4], bo tak się ta ulica domów z wieżyczkami niewinnie nazywa – za oknem więc maszerują nasi ojcowie i śpiewają: „Gdy naród do boju wyruszył z orężem", pan Schichau zaś podnosi palcami grubymi jak serdelki słuchawkę złotego telefonu i wzywa policję, bo on, pan Schichau, ma już dość wrzasków za oknem swojej willi i czas z tym zrobić porządek[5].

Wstęp

Stoczni Schichaua poświęcono mniej niż pół strony w *Ilustrowanym przewodniku po Gdańsku* Mieczysława Orłowicza z 1928 r., w rozdziale *Przemysł, handel*

[1] „Chwała ci w wieńcu zwycięzcy".
[2] G. Grass, *Blaszany bębenek*, tłum. S. Błaut, Warszawa 1983, s. 31.
[3] Wrzeszcz, dzielnica Gdańska.
[4] Jäschkentaler Weg, willowa ulica w dzielnicy Wrzeszcz.
[5] P. Huelle, *Weiser Dawidek*, Gdańsk 2000, s. 71.

i urządzenia techniczne, stanowiącym wprowadzenie do zasadniczej jego części, zarezerwowanej dla turystycznych atrakcji i opisów poszczególnych zabytków. Odnotowano tam, że położona na lewym brzegu Martwej Wisły stocznia „należy do większych warsztatów okrętowych w Europie, zatrudniając 3000 pracowników". W chudych latach kryzysu, który dotknął potężne do niedawna przedsiębiorstwo, wystawiano mu opinię odwołującą się w znacznym stopniu do sukcesów z przeszłości: „Buduje ona duże okręty morskie, towarowe, jak i pasażerskie, a interesujące są uroczystości spuszczania tych statków na wodę". W tym opisie poświęcono jedno – ale za to jakże znaczące zdanie – założycielowi tego przemysłowego kompleksu, obejmującego sieć powiązanych przedsiębiorstw produkujących maszyny, kotły parowe, silniki, statki i lokomotywy, dysponującego magazynami o ogromnej kubaturze, basenami portowymi i pochylniami, dokami, dźwigami o imponującej wielkości i mocy, skomplikowanymi maszynami o unikatowych wymiarach i zastosowaniu, osiedlami pracowniczymi w kilku miastach. Napisano: „Stocznię założył w r. 1890 Ferdynand Schichau z Elbląga, który swoją karierę życiową rozpoczął jako zwykły ślusarz"[6]. W istocie, Ferdinand Gottlob Schichau swoją zawrotną karierę w stylu amerykańskim zawdzięczał niezwykłej pracowitości, energii, a także wybitnym uzdolnieniom.

Zatrudniał w swoich zakładach tysiące robotników, nie był jednak typowym zachłannym kapitalistą, wiele bowiem uwagi i środków poświęcał na podniesienie poziomu ich życia. Mówiono, że był „ludzkim pracodawcą". Rozmiary jego dobroczynności były adekwatne do pozycji, jaką zajmował w społeczeństwie. Zdolni robotnicy, uczniowie i studenci zawsze mogli liczyć na jego życzliwość. Obdarzony genialnym wyczuciem nie tylko w zakresie nowinek technicznych, ale również koniunktury, wszystkie swoje przedsięwzięcia doprowadził do pełnego rozkwitu.

Właściwe wykształcenie

Ferdinand Gottlob Schichau urodził się 30 stycznia 1814 r. w Elblągu. Należał do pierwszego pokolenia elblążan w tej rodzinie. Jego ojciec, pochodzący z rodziny holenderskich osadników, urodzony w 1765 r.[7] Carl Jacob, przybył do miasta pod koniec XVIII w. z leżącej pod Pasłękiem[8] Maciejowizny[9], gdzie jego przodkowie od przynajmniej czterech pokoleń uprawiali ziemię[10]. Z rolnika stał się odlewaczem mosiądzu[11],

[6] M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Warszawa 1928, s. 47.

[7] A. Bihl, *100 Jahre Schichau 1837–1937*, Elbing 1937, s. 3. Zmarł w 1848 r.

[8] Preußisch Holland, miasto w powiecie elbląskim.

[9] Matzweißen, wieś w powiecie elbląskim.

[10] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens. Schichau und seine Erben- Eine Industriedynastie an der Ostsee*, Berlin 2012, s. 14.

[11] Mosiężnikiem.

zyskał patent mistrzowski w tym zawodzie, potem został mechanikiem[12]. Jego pierwsza żona umarła młodo. Carl Jakob miał prawie 50 lat, kiedy jego druga żona, Anna Elisabeth z domu Lenk, powiła wyczekiwanego męskiego dziedzica[13]. W księdze chrztów kościoła Bożego Ciała[14] za 1814 r. czytamy: „Carlowi Jakobowi Schichau, zamieszkałemu przy ulicy ku Bramie Królewieckiej[15], oraz Annie z domu Lenk dnia 30 stycznia o godzinie pierwszej w nocy urodził się syn, który został ochrzczony 6 lutego i otrzymał imię Ferdinand Gottlob"[16].

O dzieciństwie Ferdinanda wiemy niewiele, spędził je w domu na rogu wspomnianej ul. Ku Bramie Królewieckiej i nieistniejącej już ulicy Staromiejskiej Wałowej[17]. Jego biograf, Eberhard Westphal, twierdził, że chłopiec po ojcu odziedziczył techniczne uzdolnienia, a po matce tak ważne dla inżyniera konstruktywne i matematyczne myślenie[18]. Rodzice dbali o wykształcenie Ferdinanda oraz jego starszej siostry, Henrietty. Chłopiec miał zaledwie 10 lat, kiedy rodzeństwo rozpoczęło naukę gry na pianinie oraz organach – niezwykle rzadki luksus kulturalny w prostej, rzemieślniczej rodzinie[19]. Po ukończeniu szkoły powszechnej terminował w warsztacie ślusarskim, jednocześnie pobierając naukę w szkole zawodowej, utrzymywanej przez Elbląskie Towarzystwo Przemysłowe[20]. Ojciec starał się w ten sposób przygotować go na przejęcie rodzinnego interesu.

Ferdinand był uczniem pilnym, osiągającym celujące wyniki, interesowała go szczególnie mechanika. Jeszcze jako czeladnik skonstruował małą i w pełni działającą maszynę parową, którą przedstawił w 1831 r. w Towarzystwie Przemysłowym, wzbudzając podziw wszystkich obecnych[21]. Po zdobyciu uprawnień czeladniczych uznano więc, że powinien kontynuować edukację. Niestety, jego rodzina nie dysponowała odpowiednimi środkami, aby mu to umożliwić. Pomocy udzieliło wspomniane Towarzystwo, które ufundowało stypendium. Młodzieniec rozpoczął studia w Królewskim Instytucie Przemysłowym w Berlinie[22], zwanym niekiedy Akademią Techniczną[23]. Była to renomowana uczelnia, jej absolwenci mogli liczyć na wysokie stanowiska

[12] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 14.

[13] Urodziła dwóch synów i jedną córkę. Najstarszy syn, Gottlob, umarł młodo, A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 3.

[14] Heilige-Leichnam-Kirche.

[15] Am Königsberger Tor, obecna ul. Stoczniowa.

[16] N. Borzestowski, W. Borzestowski, *Schichau i jego okręty*, „30 dni" 2007, nr 5 (73), s. 55.

[17] Altstädtische Wallstrasse.

[18] E. Westphal, *Ferdinand Schichau*, „Elbinger Hefte" 1957, H. 19/20, s. 14.

[19] H.-J. Schuch, *Ein ostdeutscher Industriepionier Ferdinand Schichau u. sein Werk*, Münster 1960, s. 4.

[20] Elbinger Gewerbe-Vereins powstało 17 lutego 1828 r.

[21] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 14.

[22] Königliches Gewerbe-Institut od 1827 r.

[23] Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu* [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972, s. 251.

w rozwijającym się z dużą dynamiką przemyśle niemieckim, byli pilnie poszukiwani przez pracodawców.

Reformom w przemyśle niemieckim przewodził Wilhelm Beuth[24], nazywany ojcem niemieckiego postępu przemysłowego. Miał talent w ocenianiu charakterów i uzdolnień absolwentów, wybierał na swoich współpracowników najlepszych spośród nich. W przypadku Schichaua jednak całkowicie się pomylił, twierdząc, że młodzieniec należy do grona niezbyt utalentowanych, takich co „tylko jakoś się prześlizgują"[25]. Prawda jest taka, że Ferdinandowi początkowo nauka szła ciężko, jednak ambitny młodzieniec szybko nadrobił deficyty i po trzech latach zakończył naukę w Instytucie, zdobywając główną nagrodę w kategorii projektowania maszyn[26]. Przyznane stypendium pokryło również koszty podróży stażowej po krajach zachodniej Europy. Ferdinand terminował w fabrykach w Niemczech, w Nadrenii i Westfalii, w końcu trafił do Anglii[27]. W tym kraju był świadkiem ogromnego zainteresowania wykorzystaniem maszyn parowych w przemyśle i gospodarce, tam też zainteresował się okrętownictwem. Z Anglii, prócz wiedzy technicznej i licznych doświadczeń wiążących się z praktycznym jej wykorzystaniem, przywiózł szczególne umiłowanie Wiliama Szekspira i teatru, tej pasji pozostał wierny do końca życia.

Na własny rachunek

Dwudziestotrzyletni Ferdinand nie skorzystał z żadnej ze składanych mu propozycji pracy, miał inne plany, chciał stworzyć coś, co od początku byłoby tylko jego własnością. W 1837 r. wrócił do rodzinnego miasta, aby na ziemi zakupionej za pieniądze ojca[28], tuż koło odlewni, założyć mały warsztat mechaniczny, zatrudniający początkowo zaledwie ośmiu robotników[29]. 4 października 1837 r. w „Gazecie Elbląskiej"[30] oficjalnie zaanonsował otwarcie swojej firmy. Ogłoszenie brzmiało; „Zakład Budowy Maszyn. Ja, niżej podpisany wytwarzam maszyny parowe, tak maszyny Watta, jak też maszyny kondensacyjne z ekspansją oraz maszyny wysokociśnieniowe, żelazne koła wodne każdego rodzaju, kieraty konne, prasy hydrauliczne, walcarki, aparaty do odparowania cukru w pomieszczeniach o rozrzedzonym powietrzu itp. Mój warsztat przyjmuje zamówienia na urządzenie całych zakładów, jak: olejarnie, tartaki,

[24] Christian Peter Wilhelm Beuth (1781–1853), polityk zaangażowany w proces industrializacji Prus.

[25] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 15.

[26] Tamże.

[27] K. Wajda, *Rzemiosło i przemysł w Elblągu* [w:] *Historia Elbląga (1772–1850)*, red. A. Groth, t. 3, cz. 1, Gdańsk 2000, s. 158.

[28] 1328 talarów. Parcela mieściła się na Starym Mieście, przy obecnej ul. Wałowej. W 1845 r. zakupił kolejną działkę, przy fosie Dworu Popielnego, tamże.

[29] Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu*…, s. 249.

[30] „Elbinger Anzeigen". Tekst za: K. Wajda, *Rzemiosło i przemysł w Elblągu*…, s. 158.

fabryki cukru buraczanego”[31]. Młodzieniec był ambitny i szaleńczo wręcz pracowity, miał poczucie, że prowadzona przez niego działalność doprowadzi do finansowego sukcesu. Jego ojciec z dumą, jeszcze przez kolejnych 10 lat, obserwował zawrotny rozwój firmy syna[32].

Początkowo Ferdinand nastawił swój skromny warsztat na bezpieczną ze względu na zapotrzebowanie rolniczego zaplecza miasta produkcję i konserwację sprzętu rolniczego, następnie rozwinął ją o asortyment maszyn parowych i pras hydraulicznych. Po paru latach rozwinął swoją działalność w kierunku produkcji związanej z okrętownictwem. Warsztat stał się zalążkiem potężnego przedsiębiorstwa przemysłowego z filiami w Gdańsku, Piławie[33] i Królewcu[34]. W tym czasie w Elblągu działało kilku szkutników budujących statki z drewna, m.in. Michael Mitzlaff i Daniel Fechter. W firmie ostatniego z wymienionych zwodowano w 1828 r. „Columbus”, pierwszy w Prusach Zachodnich drewniany statek z napędem parowym sprowadzonym z firmy Cook & Co. z Glasgow[35].

Pilna potrzeba posiadania własnych urządzeń napędowych skłoniła Schichaua do uruchomienia ich produkcji. W 1841 r. jego warsztat przygotował silnik parowy dla stoczni Mitzlaffa do pierwszej w Niemczech napędzanej maszyną parową o mocy 16 KM bagrownicy mechanicznej, służącej do pogłębiania toru wodnego w elbląskim porcie i na Zalewie Wiślanym[36]. W 1847 r. Schichau skonstruował dla tej samej stoczni pierwszą okrętową maszynę parową o mocy 42 KM. Zamontowano ją na drewnianym statku „James Watt”, który w ten sposób stał się pionierskim parowcem, zbudowanym całkowicie w Niemczech[37]. Rosła renoma firmy. Rynek okazał się niezwykle chłonny. W Gdańsku zlokalizowana była pruska baza korwet, pojawiły się kolejne zlecenia[38]. W 1852 r. Schichau otrzymał zamówienie z marynarki wojennej, dotyczyło ono części maszyn i wyposażenia do korwety „Danzig”[39], powstającej w Stoczni Królewskiej w Gdańsku[40] pod nadzorem Johanna Wilhelma Klawittera[41].

Jakiś czas potem, uznając, że nie zadowala go jedynie produkcja zespołów napędowych, Schichau zapragnął realizować kontrakty, które zakładałyby wykonanie kompletnego produktu – okrętu. Do tego potrzebna była mu stocznia. W 1854 r.

---

[31] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 15.

[32] Tamże, s. 16.

[33] Pilau, dziś Bałtyjsk.

[34] Königsberg, dziś Kaliningrad.

[35] Dwa miesiące po oddaniu do eksploatacji statek zatonął podczas rejsu do Królewca.

[36] Jej długość wynosiła 20 m, szerokość 7 m, Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu*…, s. 249.

[37] Tamże, s. 250.

[38] Korvetten-Depots der Navigationsschule – 1 maja 1844 r., N. Borzestowski, W. Borzestowski, *Królewska i cesarska*, „30 dni” 2008, nr 1 (75), s. 57.

[39] A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 15.

[40] Königliche Werft, od 1871 r. Kaiserliche Werft.

[41] Johann Wilhelm Klawitter (1801–1863), pionier nowoczesnego przemysłu stoczniowego w Gdańsku, N. Borzestowski, W. Borzestowski, *Klawitter kojarzy się z morzem*, „30 dni” 2007, nr 2 (70), s. 12–19.

z właściwą sobie energią przystąpił do jej tworzenia, jednocześnie realizował zamówienia. 21 czerwca 1855 r. w nowym zakładzie zwodowano „Borussię", pierwszy w Prusach parowiec morski o konstrukcji stalowej[42]. Statek powstał z inicjatywy elbląskiego kupca Georga Grunaua, jego budowę finansowało kilku armatorów, do których należał również sam Schichau. Pod koniec 1855 r. „Borussia" odbyła swój dziewiczy rejs do Londynu[43]. Mimo ograniczonych ze względu na wielkość zakładu możliwości technicznych stocznia działała z ogromnym rozmachem, nie rezygnując z dotychczasowej produkcji: konstruowania i budowy maszyn parowych. Ta dziedzina została zepchnięta na plan dalszy dopiero w 1859 r., kiedy w nowej fabryce, usytuowanej obok stacji kolejowej, przystąpiono do produkcji lokomotyw[44]. W 1874 r. Schichau przejął fabrykę wagonów Hambruch, Vollbaum & Co[45]. Do 1912 r. wyprodukowano w niej aż 2000 lokomotyw. W 1859 r. Schichau przygotował kompletne maszyny parowe dla pruskiej marynarki wojennej, przeznaczone do drewnianych kanonierek „Jäger" i „Crokodill", budowanych również w stoczni Mitzlaffa. Zakład ten, działający od 1825 r. pod szyldem Mitzlaff Gebrüder, potem Mitzlaff & Netke, został przez konkurencyjnego Schichaua wykupiony i zmodernizowany w 1872 r.[46] W 1873 r. wzniesiono tam nowe pochylnie, nastawione na produkcję jednostek żelaznych. Na północnym krańcu kompleksu powstała w latach 1896–1899 nowa odlewnia. Niebawem Reederei F. Schichau wykupiła także wszystkie udziały w Elbląskim Towarzystwie Żeglugi Parowej Georga Grunaua (Elbinger Dampfschifffahrtsgesellschaft), stając się monopolistą na miejscowym rynku. W 1872 r. w elbląskiej stoczni Schichaua zwodowano pięćdziesiąty statek, w 1876 r. setny[47]. Rok później zakład otrzymał pierwsze zamówienie na cały okręt wojenny. Ograniczenia związane z położeniem Elbląga nie pozwalały jednak na budowę w tym miejscu dużych statków oceanicznych o wyporności ponad 10 000 BRT. Dalszy rozwój przedsiębiorstwa mogło zapewnić jedynie stworzenie nowej stoczni w innym miejscu, odpowiednio obszernym, aby zlokalizować tam potrzebne urządzenia i magazyny, z bezpośrednim dostępem do wystarczająco głębokich akwenów[48] i samego morza, a równocześnie blisko dotychczasowej siedziby, gdzie miała pozostać cała produkcja kotłów i maszyn okrętowych. Ostatecznie zdecydowano się na lokalizację w Gdańsku, przy czym remonty miały być dokonywane również na pochylniach w Piławie[49].

[42] Tamże, s. 18.

[43] O tamtych latach zakładu Schichaua obszernie: Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…*, s. 249–251.

[44] Tamże, s. 252.

[45] J. Kukliński, *Schichau Ferdinand* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński i in., Gdańsk 2012, s. 909.

[46] Tamże.

[47] Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…*, s. 251.

[48] W Elblągu możliwe było tylko boczne wodowanie statków.

[49] Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…*, s. 252.

W 1888 r. na tron cesarski wstąpił Wilhelm II, nowy władca miał ambicję uczynić z Niemiec mocarstwo światowe. Do walki z kolonialną potęgą Wielkiej Brytanii potrzebna mu była ogromna flota bojowa, w 1898 r. ogłoszono program jej rozbudowy. Ponieważ stocznie państwowe nie były w stanie sprostać wszystkim zamówieniom, część z nich skierowana została do przedsiębiorców prywatnych. Zapowiadało to okres niebywałej koniunktury. W styczniu 1889 r. Schichau zwrócił się do władz Gdańska o sprzedaż terenów na północ od miasta, nad Martwą Wisłą. Do początku XIX w. gdański przemysł stoczniowy rozwijał się bowiem wewnątrz samego miasta, w pobliżu portu nad Motławą, teraz jednak zdecydowano się go przenieść na północ, gdzie dotąd rozciągały się łąki i składy drzewa[50]. Już po miesiącu, 14 lutego 1889 r., podpisano umowę kupna 20 hektarów, a następnie kolejnych 30, gruntów w rejonie zwanym Kalkschanzenland[51], w bezpośrednim sąsiedztwie Cesarskiej Stoczni[52], przy drodze do Wrzeszcza i Nowego Portu[53]. Dłużej trwały pertraktacje z władzami wojskowymi twierdzy gdańskiej, które postawiły wiele wiążących warunków – plany budynków musiały uzyskać ich akceptację, a właściciel zobowiązał się do otoczenia terenu stoczni wysokim płotem od strony lądu i wody. Prace niwelacyjne ruszyły 18 kwietnia 1890 r.

Projekt zabudowy stoczni został opracowany w biurze berlińskiego architekta Juliusa Rulffsa, ciężar realizacji ambitnych planów wśród podmokłych łąk spoczął na barkach gdańskiego przedsiębiorcy Alexa Feya[54]. Najpierw rozebrano fortyfikacje dawnego szańca Wapiennego, aby wyrównać teren, należało go w wielu miejscach podwyższyć o około 4 m[55]. W tym celu nawieziono przy pomocy specjalnie wzniesionej do tego celu kolejki linowej o długości 480 m około 200 000 m^3 piasku i kamieni[56] z położonego za Wielką Aleją[57], usytuowanego o 20 m wyżej szańca Wroniego[58]. Dla usprawnienia działania linii przesyłowej końcowe stacje wyposażono w łącze telefoniczne i zapewniono bezpieczeństwo poruszającym się Aleją w kierunku Wrzeszcza ludziom i pojazdom. Ze względu na słabą nośność podmokłego gruntu, wszystkie budynki zaplecza, hale produkcyjne, a zwłaszcza pochylnie wymagały pracochłonnego i kosztownego palowania. Podobnie trudnym zadaniem było wykopanie potężnego basenu wyposażeniowego i umocnienie nabrzeży Martwej Wisły. W jednym tylko 1893 r. na placu budowy zanotowano 161 wypadków przy pracy, co wynikało z faktu,

[50] Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*, Gdańsk 1963, s. 53. Pewnym wyjątkiem była zlokalizowana nie tylko w okolicach Polskiego Haka, ale również na Brabancji stocznia Klawittera, najstarsza z gdańskich stoczni nowego typu.

[51] Teren/obszar szańca Wapiennego.

[52] Kaiserliche Werft Danzig.

[53] J. Żurawiński, *Zarys historii Stoczni Gdańskiej 1844–2017*, Gdańsk 2017, s. 10.

[54] Alexander Eduard Fey (1847–1911), przedsiębiorca budowlany, mistrz murarski.

[55] N. Borzestowski, W. Borzestowski, *Schichau i jego okręty*…, s. 55.

[56] J. Żurawiński, *Zarys historii Stoczni Gdańskiej*…, s. 10.

[57] Große Allee.

[58] Krähenschanze.

że większość zatrudnionych – w ciągu roku ich liczba wzrosła z 800 do 1800 osób – stanowili robotnicy niewykwalifikowani.

W 1893 r. w przemysłowym krajobrazie miasta zaistniała nowa struktura, stocznia Schiffswerft von F. Schichau. Zakład okrętowy posiadał sześć pochylni, stanowiących pary o długości do 120 m, od 150 do 200 m oraz powyżej 200 m. Najcięższe statki, zwłaszcza pancerniki i krążowniki, budowano na pochylni czwartej, najdłuższe, w tym wielkie transatlantyki, powstawały na pochylni numer sześć. Powierzchnia stoczni obejmowała 291 500 m^2, a długość jej nabrzeży wynosiła 930 m[59]. Nowy zakład realizował zlecenia, gdy jeszcze trwała jego budowa, jednym z pierwszych było przeprowadzenie prac wyposażeniowych na kadłubie zwodowanego w Elblągu torpedowca „Pelikan", przeznaczonego dla floty Austro-Węgier. W 1892 r. położono stępkę pod pierwszą zbudowaną od podstaw w Gdańsku jednostkę, korwetę krążowniczą „Gefion"[60]. Jej kadłub zwodowano 31 maja 1893 r. w obecności samego cesarza Wilhelma II[61]. Z myślą o pracownikach, których było już wówczas około 2000, w sąsiedztwie zakładu wzniesiono osiedle mieszkaniowe, złożone z dwudziestu domów, z których część ocalała do naszych czasów[62]. Jako ciekawostkę wspomnieć można jeszcze fakt, że to dzięki Schichauowi tak potężnie rozwinął się w Prusach Wschodnich i Zachodnich przemysł cukrowy – z czasem jego przedsiębiorstwo wyspecjalizowało się nawet w budowaniu aparatury specjalnie dla fabryk produkujących cukier, od 1880 r. powstało ich w regionie siedem[63].

Życie prywatne

Schichau był, jak wiele wybitnych osób, ekscentrykiem, zachowywał się i ubierał skromnie, chronił również prywatność swoją i najbliższych. Gdy pewnego dnia chciał kupić kosztowne pianino w luksusowym berlińskim sklepie, obsługujący go sprzedawca wyraził zdecydowaną wątpliwość, czy aby zdoła on za nie zapłacić. Nie spodziewał się, oceniając klienta po prostym ubiorze, że stojący przed nim mężczyzna jest jednym z najbogatszych ludzi w Niemczech[64]. Przemysłowiec opuszczał swój elbląski dom bardzo niechętnie, jeżeli wyjeżdżał, to tylko w interesach. Czasami tylko odwiedzał swoją letnią willę w Krynicy Morskiej[65], gdzie zazwyczaj wakacje spędzała jego

[59] J. Żurawiński, *Zarys historii Stoczni Gdańskiej*…, s. 10.

[60] A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 57. Okręt miał 3746 t wyporności i 110 m długości, H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945*, Oldenburg 1973, s. 118, 163; A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 94.

[61] J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua* [w:] *Encyklopedia Gdańska*…, s. 959–962.

[62] Kolonia Schichaua powstała w części północnej kompleksu o powierzchni około 21 ha, J. Lipiński, P. Lorens, *Młode miasto Gdańsk. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*, Warszawa 2016, s. 93.

[63] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 19.

[64] Tamże, s. 20.

[65] Kahlberg.

rodzina. Cenił dobre piwo, zwłaszcza z elbląskiego browaru Englisch Brunnen, palił cygara wyprodukowane w fabryce Lesera i Wolffa. Dopiero po oddaniu firmy w ręce zięcia, Carla Ziesego, Schichau w towarzystwie żony wymykał się na sezon jesienno-zimowy do modnych kurortów południowej Europy. Nie lubił dużego towarzystwa, czas wolał spędzać w małym gronie najbliższych przyjaciół, gdzie chętniej słuchał niż mówił[66]. W 1894 r. należał do elity finansowej Elbląga[67], wpłacając 30% podatków wpływających do miejskiej kasy.

Był jednak w Elblągu nie tylko największym podatnikiem, ale i wyróżniającą się osobowością – w uznaniu zasług został wyróżniony tytułem honorowego obywatela, a jego portret wisiał w sali posiedzeń Rady Miejskiej. Przemysłowiec hojnie wspierał kulturę i sam w niej uczestniczył, w 1846 r. podarował nowo wzniesionemu Teatrowi Miejskiemu w Elblągu żeliwne filary podtrzymujące balkony. Miał tu własną lożę, z której korzystał podczas każdej premiery w towarzystwie rodziny lub zaproszonych gości. Jego dom rozbrzmiewał muzyką, uzdolnienia w tym kierunku wykazywały wszystkie dzieci oraz żona Juliane[68]. Ferdinand poznał ją właśnie w operze – była śpiewaczką operową, odwiedziła Elbląg podczas tournée. Jej głos wywołał w nim wielkie wzruszenie, uznał, że postara się go zachować tylko dla siebie. Ruszył za Juliane do Królewca, gdzie poprosił ją o rękę. Odmówiła, ale on się nie poddał. W Dreźnie ponowił oświadczyny, które tym razem artystka przyjęła. Wychodząc w 1844 r. za mąż za bogacza, zgodziła się zrezygnować z dalszej kariery – taka była umowa[69]. Schichau cenił spokój rodzinnego domu, artystyczna kariera żony mogłaby jego zdaniem wprowadzać weń chaos. Od czasu do czasu jednak, kiedy Juliane zatęskniła za kulturalnym życiem dużego miasta, wyruszał z nią do Berlina.

Kiedy w 1887 r. przyznano my tytuł radcy, otworzyły się dla niego oraz jego rodziny drzwi do wielu arystokratycznych salonów, w tym do tych najwyższych, cesarskich. Elblążanin wyraźnie wzbraniał się przed uczestnictwem w światowym życiu. Był przeciwnikiem „pustego blichtru", co zawsze podkreślał. Wielkie postacie sceny politycznej nie robiły na nim żadnego wrażenia. Opowiadano, że podczas wizyty pary cesarskiej w Elblągu, kiedy po zwiedzeniu fabryki podano do stołu, przemysłowiec śmiało zapytał siedzącą obok niego monarchinię: „I co, wasza wysokość, smakuje?"[70]. Sceptycznie podchodził do wszelkich składanych mu publicznie honorów i w związku z tym dochodziło czasami do komicznych sytuacji, jak ta, gdy na dworcu w Elblągu zebrał się komitet mający powitać wracającego z Berlina Schichaua, który w stolicy otrzymał honorowy tytuł „Kommerzienrat"[71]. Ferdinand Schichau wyskoczył radośnie z wagonu trzeciej klasy i kiedy skonsternowany inżynier rozpoczął przemowę „Szanowny Panie

[66] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 19.

[67] Z rocznym opodatkowanym dochodem w wysokości 1,5 mln marek, K. Wajda, *Obszar i ludność* [w:] *Historia Elbląga (1851–1920)*, red. A. Groth, t. 3, cz. 2, Gdańsk 2001, s. 23.

[68] Juliane Schichau z domu Harting (1815–1893), H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 286.

[69] Tamże, s. 25–26.

[70] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 22.

[71] Radca handlowy.

Radco…", przemysłowiec przerwał mu szybko słowami „Proszę nie gadać głupot" i ruszył szybkim krokiem w kierunku dorożki[72]. Tym samym podniosła uroczystość dobiegła kresu.

Ferdinand kierował się w życiu trzema zasadami: „Pozostać prostym. Wykonywać pracę, która aktualnie na ciebie czeka. Szanować pracę innych"[73]. Tego samego oczekiwał od swoich pracowników. Miał oko i wyszukiwał w swoim otoczeniu ludzi utalentowanych i jeśli któryś z czeladników się wyróżniał, miał u niego szansę na dużą karierę. Nie szczędził pieniędzy na stypendia dla dobrze rokujących osób. Był wyjątkowo surowy wobec spóźnialskich. Każdy pracownik stemplował kartę przy wejściu, 10 minut po sygnale rozpoczęcia pracy nikogo już do fabryki nie wpuszczano. Kto przyszedł spóźniony o kilka minut, ten płacił grzywnę o wartości godzinnej stawki, kto przyszedł po zamknięciu bram, tracił oczywiście całodniowy zarobek[74]. Legendarna była także jego oszczędność w firmie. Schichau nie znosił po prostu marnotrawstwa – przez lata wspominano go jeszcze, gdy chodził po fabryce i zbierał zardzewiale śrubki i kawałki metalu, a potem wrzucał je do specjalnych pojemników[75]. Jednocześnie był niezwykle hojny, jeśli chodziło o rzeczy istotne i w jego opinii ważne dla lokalnej społeczności. Schichau aktywnie działał na rzecz miasta i regionu, sponsorował infrastrukturę miejską, szkoły i sierocińce, pomagał najbardziej potrzebującym. Kasa ubogich[76] była stale zasilana z jego dochodów. W 1849 r. założył zakładową kasę chorych, do której przynależność była obowiązkowa[77], do każdej wpłaconej przez robotników marki Schichau dokładał drugą. W 1895 r. skupiała ona w Elblągu 2494 członków[78]. Pracownicy firmy mieli do dyspozycji stołówki, zakładową służbę zdrowia. W 1895 r. przekazał 200 000 marek na budowę elbląskiego szpitala pod warunkiem, że będzie w nim zawsze 12 zarezerwowanych miejsc dla jego pracowników[79]. Otworzył prywatną klinikę leczenia chorób oczu, nosa i gardła[80]. Na rozległym placu za fabryką lokomotyw urządził boisko piłkarskie i korty tenisowe. Jego jedynym lękiem była obawa przed sytuacją, w której nie byłby w stanie zapłacić swoim pracownikom, stąd zawsze bardzo denerwował się, gdy przedłużało się przyjęcie nowego zlecenia – zachowały się listy, w których naciskał swojego zięcia Carla Ziesego na szybką formalizację kolejnej umowy. Cierpliwy zięć poprzez żonę przekazał Ferdinandowi wiadomość: „Pociesz tatę i powiedz mu, że wszystko będzie dobrze"[81].

---

[72] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 19.

[73] Tamże, s. 20.

[74] Tamże, s. 21.

[75] Tamże.

[76] Armenkasse.

[77] W 1855 r. wprowadzono obowiązek przynależności do kasy chorych dla wszystkich robotników fabrycznych w wieku 16–50 lat, o ile nie należeli już wcześniej do fabrycznych kas chorych, K. Wajda, *Warunki bytowe* [w:] *Historia Elbląga…*, t. 3, cz. 2, s. 111.

[78] Tenże, *Przemysł i rzemiosło* [w:] *Historia Elbląga*…, t. 3, cz. 2, s. 70.

[79] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 21.

[80] M. Wojciechowski, *Elbląg w latach 1914–1920* [w:] *Historia Elbląga*…, t. 3, cz. 2, s. 169.

[81] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 22.

Z drugiej strony, w okresach, gdy zamówień było wiele, robotnicy Schichaua pracowali, przekraczając przyjęte normy. Nagminną praktyką stały się nadgodziny również w porze nocnej. W 1907 r. zareagowały na to związki zawodowe. Przedstawiły zebrane dane, z których wynikało, że 575 robotników w ciągu 24 dni przepracowało aż 15 102 nadgodzin na zmianie dziennej. Firma zareagowała ostro, oskarżyła sekretarza związków o zniesławienie i przed sądem przedstawiła własne dane, z których wynikało, że czas pracy robotników tylko nieznacznie przekroczył 10 godzin[82].

Córki i zięciowie

Ferdinand i Juliane byli małżeństwem przez prawie 50 lat i wychowali trójkę dzieci[83]. Najstarszym ich synem był Erich[84], który jednak nie wykazywał zainteresowania prowadzonym przez ojca przedsiębiorstwem i osiadł w majątku rolnym pod Biskupcem[85]. Jego synowie z kolei zdecydowali się na karierę w armii[86]. Także synowie[87] córki Schichaua, Selmy[88], której mąż Conrad Meyer był pruskim oficerem, nie byli zainteresowani przemysłem.

Najmłodsza z córek, Elisabeth, wyrastała jak jedynaczka – od pozostałego rodzeństwa dzieliło ją prawie 10 lat[89]. Po mamie była wyjątkowo uzdolniona muzycznie, już jako 11-latka grała w kościele na organach. Na wieczorku zorganizowanym przez rodziców spotkała młodego, 25-letniego inż. Carla Heinricha Ziesego, który dopiero zaczął pracę u jej ojca. Był on synem niemieckiego przemysłowca z branży maszynowej Bertholda Alexandra Ziesego[90]. Jego pradziadek i dziadek[91] jako kupcy byli związani z Hamburgiem. Potem rodzina przeniosła się do Holsteinu. Ojciec pracował w wielu miejscach Europy, m.in. w Kilonii w firmie Schweffel & Howaldt, w Paryżu i Wiedniu. W Moskwie prowadził małą fabrykę maszyn. W tym mieście 2 lipca 1848 r. urodził się jego najstarszy syn, Carl Heinrich[92]. Młodzieniec studiował w Królewskim Instytucie Przemysłowym w Berlinie, odbył również służbę w pruskiej marynarce wojennej.

---

[82] K. Wajda, *Warunki bytowe*…, s. 113.

[83] Ericha, Selmę i Elisabeth oraz białą, mówiącą papugę Kakadu, którą bardzo kochali H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 286.

[84] Erich von Schichau (1844–1927), ożenił się z Gertrudą Jachmann (ur. 1913). Para doczekała się dwóch synów: Alfreda i Rodericha, tamże.

[85] Bischofsburg.

[86] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 30.

[87] Conrad Ferdinand (zmarł młodo), Eugen oraz Fritz, tamże, s. 286.

[88] Selma Meyer z domu Schichau (1847–1877), tamże.

[89] Tamże, s. 31.

[90] Barthold Alexander Ziese (1812–1858), ożenił się z Henriette Burchardi (1821–1894). Małżonkowie doczekali siedmiorga dzieci: czterech córek i trzech synów, tamże, s. 287.

[91] Caspar Andreas Ziese (1768–1852), ożenił się z Marią Möller (1779–1824). Małżonkowie doczekali się 16 dzieci, tamże.

[92] A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 24.

W 1873 r. przejął kierownictwo działu budowy maszyn okrętowych w firmie Schichaua[93]. Dziewczynie spodobał się ten młody, elegancki, szczupły, poruszający się energicznym krokiem mężczyzna. Był miły, ciekawy, chętny do pomocy i miał wspaniałe maniery. Do tego znał się na fachu – lepszego męża i zięcia trudno byłoby sobie wyobrazić[94]. We wrześniu 1874 r. doszło do zaręczyn, Carl miał 26 lat, Elisabeth niecałe 20. W listach gratulowano Schichauowi, co charakterystyczne, nie tylko znakomitego zięcia, ale również następcy[95].

Elisabeth postanowiła w jednym punkcie nie powtarzać losu matki i zdecydowanie sprzeciwiła się próbom zakończenia jej edukacji muzycznej. Traktowała muzykę niczym powołanie i nie chciała zrezygnować z nauki. Postawiła na swoim. Parę miesięcy po zaręczynach pisała do ojca z Berlina, gdzie „ożywiona i szczęśliwa" kontynuowała studia[96]. Muzyka była jednak jeszcze niejeden raz tematem spornym pomiędzy Carlem i Elisabeth, którzy w marcu 1876 r. stanęli na ślubnym kobiercu. Dwa lata po ślubie zbudowali imponującą willę przy ulicy Ku Bramie Królewieckiej, gdzie zamieszkali. 24 stycznia 1877 r. urodziło się im jedyne dziecko, córka Hildegarda. Sytuacja związana z jej porodem była szczególnie dramatyczna. Elisabeth zapadła na gorączkę połogową. W tym samym czasie, rodząc trzeciego syna[97], zmarła jej siostra Selma. Zrozpaczeni rodzice Ferdinand i Juliane nie pojechali na pogrzeb jednej córki, bojąc się, że po powrocie nie zastaną drugiej przy życiu[98]. Nikt nie odważył się również poinformować chorej Elisabeth o śmierci siostry.

Po powrocie do zdrowia Elisabeth nie potrafiła odnaleźć się w roli matki – oddała córkę mamce, a sama wyruszyła na tournée i dopiero pod wpływem silnego nacisku ojca i męża wróciła do domu. Lata spędzała z córką tradycyjnie w Kołobrzegu[99]. Carl, mimo błagalnych listów, nie dawał się jednak namówić do przyjazdu i towarzyszenia w rodzinnych wakacjach. Ich małżeństwo z pewnością nie należało do łatwych – byli dwójką niezwykle utalentowanych ludzi o silnych charakterach[100]. Łączyło ich niewiele, może jedynie wspólna pasja do morza, chętnie bowiem wybierali się na próbne rejsy nowymi statkami. Elisabeth nie przestała kochać muzyki, a jej miłość do niej graniczyła z szaleństwem. Kochała również góry i wspinaczkę, ale i tu Carl nie okazywał zainteresowania[101]. Jej mąż spędzał więcej czasu w biurze niż w domu, wiele też podróżował w interesach, co złościło żonę. Jak się potem okazało, w Berlinie miał romans ze szwaczką. Jego owocem było dziecko, chłopiec, którego Carl przez całe

93 K. Wajda, *Obszar i ludność*…, s. 23.
94 H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 40.
95 Tamże, s. 41.
96 Tamże.
97 Fritza Meyera-Sarnowa (1877–1955), tamże, s. 286.
98 Tamże, s. 42.
99 Kolberg.
100 H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 41.
101 Tamże, s. 43.

życie wspierał[102]. Zatroskani dziadkowie przejęli opiekę nad wnuczką Hildegardą i próbowali mediować między małżonkami. Awansowany na stanowisko generalnego dyrektora zakładów Carl, od 1889 r. kierował budową nowej stoczni w Gdańsku. W czasach jego „panowania" stocznia Schichaua uzyskała w wielu dziedzinach status najwyższy i doszła w swym rozwoju do osiągnięć szczytowych w zakresie produkcji, zysków i zatrudnienia.

Ferdinand Gottlob Schichau zmarł trzy lata po śmierci swojej żony, 23 stycznia 1896 r., w wieku 82 lat w swojej elbląskiej rezydencji, która, nazywana potocznie „Białym Domem", wzniesiona została w 1856 r. w miejscu, gdzie stał wcześniej rodzinny dom przemysłowca. Dość obszerna willa z wieżyczką stanowiła także przez lata – zanim funkcję tę przejął wzniesiony nieopodal monumentalny budynek zarządu stoczni – centrum dowodzenia wielkim przedsiębiorstwem. Na parterze domu mieściły się biura firmy i tylko jedno piętro zajmowane było przez rodzinę Schichau[103]. Grobowiec przemysłowca i jego bliskich – mauzoleum w formie greckiej świątyni – znajdował się na cmentarzu parafii staromiejskiej Najświętszej Marii Panny, w pobliżu kościoła św. Anny[104]. Niestety, nie zachował się do naszych czasów, choć przetrwał 1945 r.

Ferdinand pozostawił swoim spadkobiercom majątek w wysokości 30 mln marek[105]. W trosce o utrzymanie rangi przedsiębiorstwa jego założyciel w swoim testamencie zastrzegł, aby przez kolejne dziesięć lat nie ulegało ono żadnemu podziałowi. Dziedzicem fortuny zostało małżeństwo Ziese, które w 1901 r. spłaciło pozostałych spadkobierców i stało się jedynym właścicielem firmy. Z czasem spory małżeńskie Elisabeth i Carla uspokoiły się, a związek nabrał przyjacielskiej natury. Wspólnie, choć nie zawsze, odwiedzali modne kurorty. Nauczyli się w harmonii żyć razem i osobno. Podczas rozłąki codziennie pisali do siebie listy[106]. Carl silną ręką kierował prężnie działającymi zakładami, wiele inwestował, stale szukając nowych dróg rozwoju. W 1912 r. stanął na czele Izby Handlowej w Elblągu[107]. W latach I wojny światowej wraz z małżonką ufundował we własnej willi lazaret pomocniczy[108].

---

[102] Tamże, s. 44.

[103] Tamże, s. 26. Zbudowana w 1856 r. willa (Wohnhaus des Geheimrates Ferdinand Schichau) położona była przy obecnej ul. Stoczniowej, obok budynku biurowca Zarządu Stoczni, obecnie siedziby „Alstom Power". 18 listopada 1900 r. naprzeciwko niej został odsłonięty pomnik Ferdinanda Schichaua. Jego autorem był Wilhelm Haverkamp. Monument uległ zniszczeniu w 1945 r. Willa Schichaua została zlikwidowana w latach 40., postument pomnika w latach 60. ubiegłego wieku. W 2003 r. przed budynkiem „Alstom Power" odsłonięto tablicę pamiątkową, poświęconą F. Schichauowi.

[104] Dzisiejszy park przy ulicy Traugutta.

[105] J. Lipiński, P. Lorens, *Młode miasto Gdańsk*…, s. 94.

[106] H. Tödt, *Die Krupps des Ostens*…, s. 44.

[107] Była ona następczynią działającej do listopada 1911 r. elbląskiej Korporacji Kupieckiej (Korporation der Kaufmannschaft in Elbing), K. Wajda, *Komunikacja i handel* [w:] *Historia Elbląga*…, t. 3, cz. 2, s. 95.

[108] „Elisabeth-Ziese-Lazarett" przy ulicy Królewieckiej, M. Wojciechowski, *Elbląg w latach 1914–1920*…, s. 169.

Strajki

Chociaż najważniejszym zleceniodawcą stoczni Schichaua była tradycyjnie niemiecka marynarka wojenna, to wachlarz produkowanych w niej jednostek pływających był bardzo szeroki. Znaleźć w nim można statki handlowe, wielorybnicze, holowniki, kutry rybackie, a także doki i pogłębiarki. W 1903 r. zbudowano pierwszą bagrownicę ssącą o wydajności 5000 m^3/h. W tym czasie powiększono zakład o tereny na wyspie Ostrów[109], gdzie powstało kilka nowych basenów stoczniowych. W 1905 r. rozpoczęto budowę przeznaczonego na własne potrzeby pływającego żurawia o wyporności 1000 t i udźwigu 100 t, wyposażonego w dwie śruby i silniki parowe o mocy 150 KM. Zwodowany 4 lipca 1906 r., nazywany był „Długim Henrykiem"[110].

Wśród robotników stoczni Schichaua – jak niemal wszędzie w tym czasie – formułowano żądania podwyższania zarobków i skracania czasu pracy. Ziese odrzucił je zdecydowanie, co doprowadziło w 1906 r. do strajku, dokładnie na tydzień przed zaplanowanym na 28 maja wodowaniem okrętu liniowego „Schlesien"[111], w którym miał uczestniczyć cesarz Wilhelm II. Kierownictwo stoczni, korzystając z różnych form nacisku, znalazło jednak wystarczającą liczbę łamistrajków, aby przywrócić produkcję. Kolejny, tym razem długotrwały przestój miał miejsce w 1911 r. Strajkujący przedstawili listę postulatów, domagali się wprowadzenia 9,5-godzinnego dnia pracy[112] oraz stawek akordowych dla wszystkich robotników powyżej 20. roku życia. Ponieważ postulaty odrzucono, doszło do przerwania pracy na wydziale kadłubowym. Bunt poparło około 1300–1500 robotników oraz wszystkie działające w firmie związki zawodowe: socjaldemokratyczne, liberalne, chrześcijańskie, a także Zjednoczenie Zawodowe Polskie.

---

[109] Holm. Położona naprzeciw stoczni. Odtąd Martwa Wisła miała służyć jako akwen do wodowania dużych statków, J. Żurawiński, *Zarys historii Stoczni Gdańskiej*…, s. 10.

[110] Lange Heinrich. Dźwig trafił do stoczni w Rostocku w 1945 r. Poddany gruntownemu remontowi, który zakończył się w 2012 r., stanowi eksponat w miejscowym muzeum przemysłu stoczniowego. Jego nazwa nawiązuje do Heinricha Sahma, pierwszego prezydenta Senatu Wolnego Miasta Gdańska. Polityka charakteryzował niezwykle wysoki wzrost, około 2 m, A. Hallier, *Lander Heinrich – Ein Schwimmkran erzählt*, Köln 2012.

[111] Zwodowany 28 maja 1906 r. „Schlesien" był siostrzanym okrętem pancernika „Schleswig-Holstein", którego salwa 1 września 1939 r. rozpoczęła II wojnę światową. „Schlesien" brał aktywny udział w działaniach bojowych podczas I wojny światowej, m.in. w bitwie jutlandzkiej. Postanowieniem traktatu wersalskiego znalazł się wśród sześciu przestarzałych okrętów, pozostawionych Niemcom jako jednostki straży przybrzeżnej i szkoleniowe. We wrześniu 1939 r. ostrzeliwał polskie pozycje obronne na półwyspie helskim. W kwietniu 1940 r. brał udział w kampanii w Danii, a przez następne lata, stacjonując w Gdyni, służył jako statek mieszkalny, lodołamacz i okręt obrony przeciwlotniczej. Wiosną 1945 r. uczestniczył w obronie tego miasta przed wojskami radzieckimi. Po klęsce ewakuował się do Świnoujścia, gdzie 2 maja 1945 r., po wejściu na minę, osiadł na mieliźnie, dwa dni później jego wrak został wysadzony w powietrze przez załogę, J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962; H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten*…, s. 118, 163; A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 64.

[112] W soboty krótszego o godzinę. O wydarzeniach: Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu*…, s. 249–251.

Protest trwał od 10 kwietnia do 28 sierpnia. Dyrekcja na wszelkie sposoby starała się zmusić swoich pracowników do posłuchu, próbowano odciąć strajkujących od dostaw żywności, wymówiono lokale 170 rodzinom zamieszkującym budynki zakładowe. Do pracy przyjęto 500 nowych robotników. Ostatecznie protestującym udało się wymóc na dyrekcji podwyższenie zarobków, odbyło się to jednak kosztem rezygnacji z innych postulatów.

Fala strajków przeszła również przez zakłady Schichaua w czasie I wojny światowej, w marcu i kwietniu 1917 r., były one związane z brakiem węgla do celów opałowych i nafty. Każdorazowo uczestniczyło w nich po kilka tysięcy robotników. Podczas zamieszek grudniowych w tym samym roku demonstranci w Elblągu okradli dom towarowy D. Loeventhala, kilka piekarni i sklepy z żywnością. Straty wyceniono wówczas na prawie pół miliona marek, dokonano licznych aresztowań, przy czym skazano ogółem 151 osób, w tym 15 młodocianych[113].

Wielkie przedsięwzięcia – „Columbusy"

W styczniu 1914 r. stocznia otrzymała ogromny, 60-metrowy żelazny dźwig, nazywany „Młotowym"[114], „Żurawiem"[115] lub po prostu „Dziadkiem"[116]. Jego widoczna z dala charakterystyczna sylwetka współtworzyła tzw. koronę miasta na równi z wieżami kościołów czy ratusza[117]. Żuraw stanął przy basenie wyposażeniowym stoczni i dzięki udźwigowi 250 t umożliwiał przenoszenie na zacumowany obok statek najcięższych maszyn: kotłów parowych i turbin[118]. Zastosowanie stali jako podstawowego budulca oraz udoskonalenia napędu pozwalało na konstruowanie coraz większych transatlantyków, które najczęściej kierowano na linie oceaniczne łączące Europę z obiema Amerykami. Od końca XIX w. można było zaobserwować wzmożony ruch pasażerski między tymi kontynentami. Stocznia Schichaua, współpracująca ze sławnym bremeńskim armatorem Norddeutscher Lloyd[119], otrzymała od niego w 1892 r. zamówienie na kilka dużych statków pasażersko-towarowych. Nazywane parowcami pocztowymi[120], kursowały m.in. w kierunku niemieckich kolonii. Pierwszymi zbudowanymi w stoczni jednostkami tego typu były: zwodowana w 1894 r. „Najade"[121], przeznaczona do obsługi

[113] W raportach policji określono je mianem „Erhebliche Unruhen" („Znaczne niepokoje"). W demonstracji grudniowej uczestniczyło około 3000 osób. Szerzej o tych wydarzeniach: M. Wojciechowski, *Elbląg w latach 1914–1920*…, s. 181.

[114] Hammerkran.

[115] Riesenkrahn.

[116] Der Grossvater.

[117] Wspominano o nim również w przewodnikach: „Stocznia ma największy w Gdańsku – żóraw żelazny, bardzo wysoki, zdala widoczny, który posiada nośność 250 t. Podnosi on najcięższe maszyny z wielką łatwością", M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*…, s. 47.

[118] J. Lipiński, P. Lorens, *Młode miasto Gdańsk*…, s. 94.

[119] NDL.

[120] Postdampfer.

[121] A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 58.

linii pasażerskiej Bremerhaven – wyspa Helgoland, „Prinzregent Luitpold”[122], „Prinz Heinrich”[123] oraz „Bremen”[124].

Po początkowych sukcesach przyszła pora na spektakularną porażkę – zamówiony przez tego samego armatora statek pasażerski, zwodowany w 1897 r. jako „Kaiser Friedrich”[125], nie osiągnął podczas prób wymaganej prędkości kontraktowej. Norddeutscher Lloyd zażądał poważnego obniżenia uzgodnionej ceny, na co stocznia nie wyraziła zgody. Nie odebrany z jej doków statek długo czekał na nabywcę. Dopiero w 1912 r. udało się go sprzedać francuskiej Compagnie Sudatlantique. Pod zmienioną nazwą „Burdigala”[126] pływał do 1916 r., kiedy zatonął na Morzu Egejskim po wejściu na niemiecką minę[127].

Stocznia zrehabilitowała się niebawem, budując dla bremeńskiej firmy wielki dwuśrubowy transatlantyk „Großer Kurfürst”, kursujący na linii amerykańskiej[128]. Szczególna w tym czasie koniunktura podsycana była przez rząd Niemiec, który chcąc wzmocnić własny przemysł okrętowy, w sposób specjalny subwencjonował rodzimych prywatnych armatorów, starając się ich nakłonić do zamawiania statków w stoczniach niemieckich. Dla Norddeutscher Lloyd zbudowano w Gdańsku w latach 1902–1908 pięć parowców z przeznaczeniem na linie wschodnioazjatyckie i australijskie: „Zieten”, „Seydlitz”, „York”, „Kleist” i Derfflinger”[129]. Udany był także zwodowany w 1908 r. duży parowiec „Cincinatti”[130], przygotowany dla Hamburg-Ameryka-Line[131].

Tuż przed I wojną światową bremeński armator zlecił stoczni budowę dwóch rekordowej wielkości pasażerskich olbrzymów, było to z pewnością jedno z najbardziej imponujących przedsięwzięć, jakich podjęła się ona w całej swojej historii. Podczas montażu kadłubów konieczne były dodatkowe dźwigi, na pierwszym dwa, na drugim

[122] Tamże.

[123] Zbudowany w sierpniu 1894 r. Przeznaczony na trasy ku wschodniej Azji i Australii, tamże.

[124] Zwodowany w 1899 r. Zaliczany do tzw. *Barbarossa Klasse*, dużych statków towarowo-pasażerskich o pojemności ponad 10 000 BRT. „Bremen” mógł zabrać na swój pokład 2400 pasażerów, tamże.

[125] 12 480 BRT, około 3000 pasażerów, moc maszyn 24 000 KM, tamże; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[126] A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 58.

[127] Szerzej o zamówieniach „Norddeutscher Lloyd”: Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu*…, s. 265.

[128] Wodowany 2 grudnia 1899 r. Zaliczany do tzw. *Barbarossa Klasse*, miał wyporność 20 550 t, przestrzeni załadunkowych 14 000 m^3 oraz 2382 miejsc pasażerskich, A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 58. Od 1917 r. we flocie amerykańskiej, złomowany w 1937 r., J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[129] A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 63; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[130] Około 183 m, 16 430 BRT, ponad 3076 miejsc pasażerskich. W momencie powstania był to największy statek wyprodukowany w gdańskiej stoczni Schichaua, A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 63. W służbie od 1909 r., od 1917 r. we flocie amerykańskiej, storpedowany w lipcu 1918 r., J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[131] „HAPAG–Lloyd AG” – Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft, powstało w 1847 r. Początkowo obsługiwało tylko rejsy pomiędzy Hamburgiem a Stanami Zjednoczonymi.

osiem dźwigów. Pierwszy z transatlantyków zwodowano 17 grudnia 1913 r. w obecności młodszego brata cesarza, księcia Heinricha von Preußen. Nadano mu imię „Columbus"[132]. Jego matką chrzestną została Cecilia Augusta Mecklemburg-Schwerin, żona Wilhelma von Preußena[133]. Prace nad niemal gotową jednostką zacumowaną w basenie wyposażeniowym stoczni przerwano wraz z wybuchem wojny.

Prace wznowiono po zakończeniu wojny, okazało się jednak niebawem, że „Columbus" zostanie przekazany Wielkiej Brytanii jako reparacja wojenna. W 1920 r. transatlantyk przejęło brytyjskie towarzystwo żeglugowe White Star, które nadzorowanie prac wykończeniowych powierzyło specjalistom ze stoczni Harland & Wolff. W styczniu 1922 r. statek odpłynął do Wielkiej Brytanii, gdzie zmieniono mu nazwę na „Homeric"[134]. 15 lutego wyruszył w swoją dziewiczą podróż na trasie Southampton – Cherbourg – Nowy Jork. Choć ceniony ze względu na stabilność, zwłaszcza przy wzburzonym morzu, uznawany był przy osiąganej przez niego prędkości 18 węzłów za statek zbyt wolny[135].

W tym samym roku wznowiono prace przy drugiej bliźniaczej jednostce, której budowę rozpoczęto w 1913 r. i która w 1916 r. została częściowo zniszczona podczas pożaru[136]. Początkowo miała otrzymać imię „Hindenburg", jednak armator, który zamierzał wykorzystywać ją w ruchu międzynarodowym, uznał, że nazwa ta nie będzie wzbudzać dobrych skojarzeń i koniec końców ochrzcił ją „zwolnionym" mianem „Columbus". Wodowanie zaplanowano na 17 czerwca 1922 r. – niestety, nie przebiegło ono pomyślnie, potężny kadłub utknął na torze zjazdowym i potrzeba było aż dwóch miesięcy, aby 12 sierpnia, tym razem z lepszym skutkiem, ponowić próbę[137]. Prace wyposażeniowe toczyły się ślamazarnie z powodu trudności w znalezieniu odpowiednich materiałów w kryzysowych powojennych latach. Dopiero 28 listopada 1923 r. gotowy „Columbus"[138] mógł odpłynąć do Bremerhaven[139].

---

[132] 33 526 BRT, 2630 miejsc pasażerskich, 32 000 KM, W. Urbanowicz, *Transatlantyki: zarys ich dziejów i techniki*, Gdańsk 1977, s. 119. Według Aleksandra Goska i Błażeja Śliwińskiego: 34 354 BRT, 1792 miejsc pasażerskich (poza tą liczbą 733 z załogi), prędkość 18 węzłów, A. Gosk, B. Śliwiński, *Columbus*, Gedanopedia, www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=COLUMBUS# [dostęp: 27.01.2021].

[133] Wilhelm von Preußen (1882–1951), najstarszy syn cesarza Rzeszy Niemieckiej Wilhelma II.

[134] A. Gosk, B. Śliwiński, *Columbus*…

[135] Dyrekcja linii „White Star" (później „Cunard-White Star"), tamże.

[136] A. Gosk, B. Śliwiński, *Columbus*…; A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 20, 84, 93, 98.

[137] A. Gosk, B. Śliwiński, *Columbus*…

[138] Nazywany również w popularnych opracowaniach „Columbusem II".

[139] „Columbus II" będący w tym czasie największym niemieckim statkiem pasażerskim, wyruszył w trasę w 1924 r. Pięć lat później otrzymał nowe turbiny, które zwiększyły jego prędkość do 22 węzłów. Zmieniono również nieco sylwetkę statku. Choć przestał być flagowym statkiem „Norddeutscher Lloyd", spędzał długie miesiące na Atlantyku i Morzu Karaibskim. W sierpniu 1939 r. „Columbus" wypłynął z Nowego Jorku w kolejny rejs na Antyle. Kiedy przyszły wiadomości o wybuchu wojny, kapitan Wilhelm Dähne postanowił podjąć próbę przedarcia się do któregoś z niemieckich portów. 850 amerykańskich pasażerów wysadzono na ląd w Hawanie, a „Columbus" przez parę tygodni krążył między portami środkowej i południowej Ameryki. W końcu schronił się w meksykańskim porcie Vera Cruz. Opuścił go 14 grudnia 1939 r. 19 grudnia 1939 r. został zatrzymany podczas rejsu

W stoczni powstawały również mniejsze statki pasażersko-handlowe dla armatorów skandynawskich i rosyjskich. W 1895 r. jej doki opuścił pierwszy zbiornikowiec „Car Mikołaj II" o pojemności 2076 BRT, w 1913 r. zwodowano kolejny statek tego typu, lecz znacznie większy – „Triton" o pojemności 7225 BRT. Dalszy rozwój firmy zapewniły liczne zamówienia, początkowo dla marynarki wojennej Niemiec i Rosji, potem także dla innych krajów. Szczególnie udaną konstrukcję posiadały produkowane tu masowo torpedowce i kontrtorpedowce[140]. Stanowiły one produkt eksportowy stoczni. W latach 1899–1901 zbudowano dla carskiej marynarki wojennej 48 okrętów tego rodzaju[141], dotarły również do Włoch, Norwegii, Austrii, Turcji, Rosji, Chin, Japonii i Brazylii[142].

Na garnuszku Kaiserliche Marine

Dowództwo Kaiserliche Marine[143], dysponując w latach 1896–1904 ogromnymi środkami na rozwój floty, posiadało małe doświadczenie w sprawach finansowych, dzięki temu budowa okrętów wojennych była dla stoczni prywatnych bardzo zyskowna. Dopiero po 1904 r. marynarka wojenna stała się nieco ostrożniejsza w wydatkach. Atutem Schichaua była tania siła robocza, dzięki niej mógł oferować swoje usługi po cenach konkurencyjnych wobec oferty zachodnioniemieckich stoczni. Prędko okazało się, że powstanie dużej stoczni w Gdańsku było inwestycją pod każdym względem trafioną. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej zwodowano tu wiele jednostek bojowych najnowszego typu, niebawem niemal cała produkcja została dostosowana do nowych potrzeb. Stocznia zamykała prace wyposażeniowe na pancernikach zamówionych przez Rosję, które w momencie wybuchu wojny pod zmienionymi nazwami przekazane zostały niemieckiej marynarce wojennej.

Podczas I wojny Gdańsk pełnił funkcję bazy wyjściowej wielu operacji prowadzonych na Bałtyku, tu stacjonowały eskadry okrętów liniowych[144]. Pierwsze pancerniki pojawiły się w latach sześćdziesiątych XIX w. i stanowiły kontynuację drewnianych okrętów liniowych, które ewoluowały poprzez fregatę pancerną, pancernik kazamatowy i wieżowy, aby w końcu w latach 80. XIX w. uzyskać dojrzałą formę, określaną jako przeddrednot. Na początku XX w. powstała kolejna klasa krążowników pancernych,

przez brytyjski niszczyciel HMS „Hyperion", który oddał w jego kierunku dwa ostrzegawcze strzały. Niemiecki kapitan nie zamierzał wydawać statku wrogowi i podjął decyzję o zatopieniu go poprzez otwarcie zaworów dennych. Załoga „Columbusa" została internowana, tamże.

140 A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 35–38.

141 O rynku rosyjskim więcej: tamże, s. 32–34, 71–71, 97.

142 L.U. Scholl, *Schichau, Gottlob Ferdinand* [w:] *Neue Deutsche Biographie,* t. 22, Berlin 2005, s. 721–722.

143 Marynarka wojenna Cesarstwa Niemieckiego, powstała w 1871 r.

144 E. Kosiarz, *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979, s. 95.

nazywanych krążownikami liniowymi[145], szybszych, lecz o słabszym opancerzeniu i uzbrojeniu, w związku z czym były one bardziej podatne na uszkodzenia podczas walki. Stopniowo do końca wojny ograniczano ich produkcję. W tym czasie wprowadzano do służby pancerniki nowego typu – drednoty, które dzięki lepszemu napędowi zaczęły osiągać większe prędkości.

W stoczni Schichaua powstawały okręty liniowe różnego typu – przeddrednoty[146]: „Kaiser Barbarossa"[147], „Wettin"[148], „Elsaß"[149], „Lothringen"[150] i „Schlesien"[151]; drednoty: „König Albert"[152] „Oldenburg"[153], „Baden"[154] (okręty „Oldenburg" i „Baden" należały do największych jednostek Kriegsmarine)[155]; lekkie krążowniki: „Kolberg"[156],

[145] Od 26 do 30 węzłów.

[146] O ich produkcji szerzej: Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…*, s. 266–267; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 63–95.

[147] Zwodowany 21 kwietnia 1900 r., w służbie od 10 czerwca 1901 r., wyporność 11 097 t, długości 125 m, prędkość 17–18 węzłów, uzbrojenie: cztery działa 240 mm, 18 dział 150 mm. Złomowany w 1920 r., H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 90; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 64.

[148] Położenie stępki 10 października 1899 r., zwodowany 6 czerwca 1901 r., w służbie do 1902 r., wyporność 12 798 t, uzbrojenie: cztery działa 240 mm, 18 dział 150 mm. Złomowany w 1921 r., H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 106; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 64.

[149] Zwodowany 26 marca 1903, w służbie do 1930 r., wyporność 14 394 t, uzbrojenie: cztery działa 280 mm, 14 dział 170 mm. Złomowany w 1936 r., H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 112; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 64.

[150] Zwodowany 27 maja 1904 r., w służbie od 1906 r., wyporność 14 394 t, uzbrojenie: cztery działa 280 mm, 14 dział 170 mm, prędkość 18,7 węzła. Złomowany w 1936 r., H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 110; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 64.

[151] Więcej: przyp. 112.

[152] Zamówiony w 1909 r., zwodowany w 1912 r., internowany w Scapa Flow w 1918 r., H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 110, 140, 143; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 66, 86.

[153] Zwodowany w 1910 r., wyporność 22 800 t, uzbrojenie: 12 dział 305 mm. Po wojnie przekazany w ramach reparacji Japonii, złomowany w 1924 r., H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 129, 133; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 66.

[154] Zwodowany 30 października 1915 r., wyporność 32 200 t (w innych źródłach 28 600), długość 180 m, uzbrojenie: osiem dział kalibru 380 mm i 16 dział kalibru 150 mm, załoga prawie 1300 osób. Zatopiony w 1921 r. Ostatni okręt flagowy cesarskiej floty, A. Gosk, *Baden* [w:] *Encyklopedia Gdańska…*, s. 54–55; H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 143; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 84, 86.

[155] J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962.

[156] Zwodowany 24 listopada 1908 r w Gdańsku jako pierwszy okręt turbinowy, oddany do służby 21 czerwca 1910 r., wyporność 4362 t, długość 118 m, uzbrojenie: 12 dział 105 mm. Zastosowano turbinę zbudowaną na licencji monachijskiej firmy Melms & Pfenninger. Od 1920 r. we flocie francuskiej („Colmar"), złomowany w 1929 r., Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…*, s. 267; J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962; H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten…*, s. 128–129; A. Bihl, *100 Jahre Schichau…*, s. 66.

„Pillau”[157], „Elbing”[158], „Nowik”[159]; krążowniki liniowe: „Lützow”[160] i „Graf Spee”[161]. Ten ostatni był największym okrętem wojennym, który kiedykolwiek zwodowano w Gdańsku, prace na jego kadłubie przerwano 17 listopada 1918 r. w związku z końcem wojny[162]. Po podpisaniu traktatu wersalskiego w czerwcu 1919 r. nieukończony okręt oraz 10 torpedowców stojących przy kei przeznaczono na złom w latach 1921–1923. Ponieważ w tym czasie[163] w gdańskiej dzielnicy Brzeźno[164] wznoszono kościół katolicki, należący do zezłomowanego statku ponad półmetrowy dzwon z napisem „SMS Graf Spee” w 1923 r. trafił do tej świątyni[165]. Darczyńcami byli prawdopodobnie stoczniowcy ze stoczni Schichaua. Zaangażowana podczas wojny w ogromne zlecenia stocznia nie była w stanie realizować wszystkich kontraktów rządowych, stąd nie udało się sfinalizować przed końcem działań zbrojnych żadnego z zamówionych 48 okrętów podwodnych, zbudowano za to kilka statków cywilnych dla armatorów niemieckich – były to zbiornikowce, duże pogłębiarki, promy kolejowe oraz kablowiec.

Powojenny marazm

Jedynaczka Elisabeth i Carla Ziesów, Hildegarda, podobnie jak matka zakochała się w inżynierze. Jej wybrankiem został Carl Fridolf Carlson, z pochodzenia Szwed, zatrudniony w zakładach Schichaua od 1898 r. Małżeństwo zostało zawarte w 1900 r.

---

[157] Zwodowany 11 kwietnia 1914 r. i pierwotnie przeznaczony do floty rosyjskiej, wszedł do służby w grudniu 1914 r., uczestnik bitwy jutlandzkiej, po wojnie przekazany flocie włoskiej („Bari”), A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 71, 85.

[158] Siostrzany okręt „Pillau”. Zwodowany 11 listopada 1914 r., w służbie od września 1915 r., uczestnik bitwy jutlandzkiej, został podczas niej poważnie uszkodzony, tamże.

[159] Zwodowany w 1900 r., wyporność 3080 t, uzbrojenie: sześć dział 120 mm. Zbudowany na zamówienie carskiej marynarki wojennej w 1901 r., z maszynami o mocy 17 800 KM, osiągał prędkość prawie 26 węzłów i był uznawany za najszybszy krążownik na świecie. Wszedł w skład floty dalekowschodniej; jako jeden z nielicznych wyrwał się z okrążenia japońskiego podczas bitwy pod Cuszimą 7 sierpnia 1904 r. i znalazł schronienie w rosyjskiej bazie morskiej Port Artur. 20 sierpnia 1904 r. zatopiony został przez własną załogę. Wydobyty przez Japończyków, pływał – już z nowymi maszynami – do 1913 r. jako „Suzuya”, A. Gosk, *Nowik* [w:] *Encyklopedia Gdańska*…, s. 697; A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 64.

[160] Zwodowany w 1913 r., wyporność 27 000 t, długość 212 m, prędkość 27 węzłów, uzbrojenie: osiem dział 305 mm. Uczestniczył w bitwie jutlandzkiej. Uszkodzenia, jakich doznał podczas jej trwania, były na tyle poważne, że zadecydowano się okręt zatopić, A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 85; H.J. Hansen, *Die Schiffe der deutschen Flotten*…, s. 143, 161.

[161] Zwodowany 15 września 1917 r., wyporność 31 000 t, długość 223 m, uzbrojenie: osiem dział 356 mm, J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962; A. Bihl, *100 Jahre Schichau*…, s. 86, 95–96.

[162] Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu*…, s. 268.

[163] W latach 1922–1924, Z. Pawłowicz, *Historia Parafii Św. Antoniego w Gdańsku Brzeźnie*, Gdańsk 1985.

[164] Brösen, dzielnica Gdańska.

[165] Kościół św. Antoniego Padewskiego w Gdańsku.

W 1902 r. Carlson awansował na prokurenta, rok później objął kierownictwo stoczni w Gdańsku. Po śmierci Ziesego w 1917 r. przeniósł się do Elbląga i stamtąd, biorąc przykład z teścia, kierował ogromnym przedsiębiorstwem[166]. Małżeństwo nie doczekało się męskiego potomka. Córka Karin[167] również wyszła za inżyniera z firmy ojca, Eberharda Wesphala, który pracował w stoczni do 1945 r., a po wojnie wykładał na jednej z politechnik indyjskich, będąc jednocześnie doradcą tego kraju w sprawach przemysłu stoczniowego.

W pierwszych latach powojennych przedsiębiorstwo znalazło się w bardzo trudnym położeniu, przeżywało poważny kryzys i było na krawędzi bankructwa. Przyczyn było kilka: stoczniom gdańskim zabroniono budowy okrętów wojennych, utraciły one zamówienia z ważnego wcześniej rynku rosyjskiego. Zakład, pozbawiony znaczących kontraktów, starał się funkcjonować – mimo szalejącej inflacji i utrudnień powstałych w wyniku zmiany granic – w kooperacji z filiami w Elblągu, Królewcu i Piławie. Nowi właściciele stoczni bezskutecznie poszukiwali rynków zbytu i odbiorców. Starając się ocalić kapitał, niefortunnie ulokowali swoje zasoby w państwowych papierach wartościowych, które w niepewnych czasach uległy błyskawicznej dewaluacji.

Po śmierci Carlsona w 1924 r. i jego żony w 1927 r. przed całkowitym upadkiem zakład uratowała interwencja rządu niemieckiego i subwencja w ramach planu pomocy dla „Niemieckiego Wschodu"[168]. W latach 1927–1929 stocznią kierowało trzyosobowe kuratorium[169], w Reichstagu obradowano nad jej przyszłością. Istniało kilka koncepcji zagospodarowania firmy, prócz likwidacji zakładu rozważano jego przejęcie przez konsorcjum stoczni niemieckich[170]. Nie udało się połączenie stoczni z Deutsche Werke z Kilonii[171]. W końcu, 16 maja 1929 r., uchwalono ustawę przekształcającą zakłady Schichaua w spółkę pod zachowaną dawną nazwą F. Schichau GmbH – Danzig[172], której udziałowcami były Rzesza Niemiecka (60%), Prusy Wschodnie (20%) oraz Wolne Miasto Gdańsk i Elbląg (po 10%)[173].

Przedsiębiorstwo wymagało szybkiej modernizacji w zakresie wyposażenia i technologii pracy, pilnie należało zakupić wózki elektryczne, używane w tym czasie

---

166 Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…,* s. 286–287.

167 Karin Carlson (1902–1985), żona Eberharda Wesphala (1900–1993). Para doczekała się trójki dzieci: Elisabeth (ur. 1931), Tilmana (ur. 1936), Angeliki (ur. 1944), H. Tödt, *Die Krupps des Ostens…*, s. 286.

168 Od 1926 r. wniesiono ze strony Rzeszy, Prus i Gdańska kapitał wysokości 21 mln marek, Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…,* s. 296.

169 W zamyśle pierwotnym przedsiębiorstwo jako spadkobierca miał przejąć syn, Carl Ferdinand Carlson (1904–1994), J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962.

170 Blom & Voss w Hamburgu, Bremer Vulkan w Vegesack, Deutsche Schiffs- und Maschinenbau AG w Bremie i Germaniawerft w Kilonii, tamże.

171 Tamże.

172 Z dodatkiem „Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością". Nowa firma powstała 18 maja 1929 r., Cz. Wojewódka *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…,* s. 296.

173 Udziały ostatniego z miast zostały odkupione niebawem przez Prusy Wschodnie, J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962.

do transportu w innych dużych zakładach. Brak odpowiednich wpływów do budżetu spowodował spadek wynagrodzenia, a w konsekwencji niezadowolenie pracowników, wśród których silne wpływy posiadali socjaliści i komuniści. Zatrudnienie spadło z 5000 osób w okresie wojny do 3 345 osób w latach dwudziestych. W sierpniu 1920 r. w porcie gdańskim wybuchły strajki, pod budynkiem administracji doszło do wielkiej demonstracji robotników stoczni. Na wezwanie dyrekcji została ona rozpędzona przez policję, fala zwolnień objęła większość załogi, z której tylko niewielką część przyjęto ponownie do pracy. Dopiero napływ kapitału sprawił, że można było unowocześnić park maszynowy i rozwinąć dodatkową produkcję[174]. Nowym dyrektorem przedsiębiorstwa w 1929 r. został Herman Noé (1879–1961), wcześniej zatrudniony w przemyśle produkującym maszyny włókiennicze. Miał on kierować zakładami Schichaua aż do 1945 r. Początkowo starano się rozwijać te gałęzie zakładowej działalności, które dobrze rokowały na przyszłość i gwarantowały zysk w trudnym czasie[175].

Już od 1911 r. w stoczni produkowano silniki spalinowe, dwusuwowe, czterocylindrowe na licencji firmy Sulzer, o mocy 800 KM, a następnie czterosuwowe, sześciocylindrowe o mocy 2000 KM. Pierwszy zamontowano na przekazanym Związkowi Radzieckiemu statku towarowym „Kalinin". Do 1941 r. powstały w jej halach 123 silniki o łącznej mocy 198 650 KM. Zakład podejmował się budowy dźwigów pływających: w 1926 r. dla Hafenausschuß Danzig o udźwigu 25 t, w 1930 r. dla Urzędu Morskiego w Gdyni o udźwigu 33,9 t. Aby ograniczyć wydatki związane z poborem prądu, zakupiono cztery stare młyny papiernicze nad Radunią, przekształcając je w wodne elektrownie. Niestety, już w 1924 r. stocznia została z nich wywłaszczona z nakazem pobierania prądu z elektrowni miejskiej. Było to dotkliwe ograniczenie w sytuacji, gdy od 1928 r. zaczęto wprowadzać do produkcji kadłubów spawanie. W tym samym roku oddano do służby kolejny statek pasażerski, „Magdalena"[176], który, przekazany po 1945 r. Związkowi Radzieckiemu, pływał pod zmienioną nazwą „Pobieda" aż do 1978 r.

Od 1925 r. stocznia w Gdańsku, wykorzystując ściągnięte z innych zakładów Schichaua doki pływające, zajęła się również na szerszą niż dotąd skalę działalnością remontową. Klientów zachęcano do skorzystania z usług, oferując o 20–40% niższe stawki za dokowanie niż w innych stoczniach niemieckich. Korzystając z zasobów własnej nowoczesnej tlenowni, złomowano przestarzałe jednostki i cięto je na kawałki. W 1927 r. stocznia otrzymała duże zlecenie na budowę konstrukcji stalowych dla powstającego basenu węglowego w gdańskim porcie obok Wisłoujścia. Na mocy porozumienia międzyrządowego w 1929 r. przyjęła zamówienie sowieckie, kredytowane z środków państwowych[177]. W następnym roku rozszerzone zostało ono na kolejne jednostki i obejmowało dostawę trawlerów rybackich, holowników

[174] O procesie tym szeroko: Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…*, s. 287–296.

[175] Tamże, s. 295.

[176] 9829 BRT, J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua…*, s. 959–962.

[177] Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu…*, s. 272.

i dwóch pogłębiarek. Nadchodziły kolejne zlecenia od armatorów z Danii, Wielkiej Brytanii, Holandii i Norwegii. Stocznia wykonała pogłębiarkę i trzy statki dla Filipin, dwie kolejne pogłębiarki przekazano Chinom, gdzie były wykorzystywane do bagrowania portu w Szanghaju. Jedna, zbudowana w latach 1934–1935[178], i druga, z 1939 r.[179], były największymi urządzeniami tego typu na świecie. Mimo to lata trzydzieste dla stoczni trudno uznać za udane – produkcja była niska jak na potencjał zakładu i stale spadała: 14 jednostek wodowano w 1930 r., 19 – w 1931 r., cztery – w 1932 r., po dwie – w latach 1935–1936 i tylko jedną – w 1938 r.

U-Booty z Gdańska

W połowie lat trzydziestych – mimo w dalszym ciągu obowiązującego zakazu budowania w Gdańsku okrętów wojennych – odnowiono kontakty z Reichsmarine, a następnie Kriegsmarine[180], która zamawiała w stoczni okręty pomocnicze poprzez podstawionych armatorów. Z myślą o przyszłych zbrojeniach w 1934 r. zmodernizowano 230-metrową pochylnię czwartą, wyposażając ją we wzdłużne konstrukcje stalowe – szyny, po których mogły poruszać się dźwigi. W 1937 r. zwodowano trzy nowoczesne i szybkie zbiornikowce[181] po około 15 000 t nośności: „Ermland", „Dithmarschen" i „Westerwald". Zaprojektowane z uwzględnieniem miejsca dla zamaskowanych dział oraz samolotu rozpoznawczego, z chwilą rozpoczęcia II wojny światowej stały się zaopatrzeniowcami niemieckich okrętów wojennych[182].

Po wcieleniu Gdańska do Niemiec w 1939 r. stocznia natychmiast przestawiła się na produkcję wojenną, budowano tutaj nie tylko nowe jednostki, ale również istniejące statki handlowe przerabiano na potrzeby armii. Rzadko realizowano zlecenia cywilne, jednym z niewielu był zamówiony przez armatora z Holandii statek towarowo-pasażerski o wyporności 10 574 BRT. Zwodowany w 1939 r. oficjalnie jako lodołamacz, „Castor" stał się niebawem szkolnym okrętem artylerii przeciwlotniczej. W 1941 r. zakłady przekształcono ze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w spółkę akcyjną F. Schichau AG Danzig o kapitale zwiększonym do 24 mln marek. Na czele rady nadzorczej nowej spółki stanął emerytowany admirał Emil Heusinger von Waldegg[183]. W okresie II wojny światowej stocznia stała się jednym z głównych ośrodków produkcji okrętów podwodnych typu: VII C, VII C/41 VII C/42, o długości

[178] Długość 110 m, pojemność 4500 BRT, J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[179] 5710 BRT, tamże.

[180] Marynarka wojenna Republiki Weimarskiej, istniała w latach 1919–1935. Zastąpiona przez Kriegsmarine.

[181] J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[182] M. Westphal, *Produkcja U-Bootów w Stoczni Schichaua i w Stoczni Gdańskiej w latach 1939–1945* [w:] *Historia Stoczni Gdańskiej*, red. K. Knoch i in., Gdańsk 2018, s. 17.

[183] Emil Heusinger von Waldegg (1880–1966), admirał Kriegsmarine.

67,1 m i wyporności 769/871 t, łącznie oddano do służby 64 okręty[184]. Choć stocznia otrzymała również zlecenie na budowę okrętów podwodnych typu VII C/42, to zostało ono anulowane jeszcze przed podjęciem produkcji. Realizację zamówień z Ministerstwa Uzbrojenia i Amunicji nadzorował poprzez swoich urzędników minister Albert Speer[185]. W ostatnich latach wojny rozpoczęto produkcję nowoczesnych U-Bootów typu XXI[186]. W Kriegsmarine wiązano z nimi wielkie nadzieje. Stocznia Schichaua była jedną z trzech na terenie Trzeciej Rzeszy przeznaczonych do montażu U-Bootów typu XXI. Pierwszy z okrętów tego typu zwodowano 19 kwietnia 1944 r., stanowić miał prezent urodzinowy dla Führera. Z zamówionej partii 195 okrętów zwodowano 34 U-Booty typu XXI o numerach od U-3501 do U-3534[187], siedem dalszych w marcu 1945 r. było prawie gotowych[188]. W chwili przerwania prac z powodu zbliżania się frontu na pochylniach stoczni znajdowało się 17 nieukończonych okrętów[189], a w planach – 127 do realizacji[190].

W stoczni Schichaua łącznie zmontowano 94 U-Booty[191], w halach stoczniowych wyposażano sekcje nr IV i V łodzi podwodnych typu XXI, kolejne dostarczały Stocznia Gdyńska[192] oraz Danziger Werft[193], ściśle kooperujące z zakładem. W pobliżu funkcjonowały filie przedsiębiorstw zapewniających wyposażenie U-Bootów: AEG Danzig, zajmująca się urządzeniami elektrycznymi i akumulatorami, a także Siemens Danzig, konserwująca przyrządy pomiarowe[194]. W celu zapewnienia siły roboczej w końcowej fazie wojny utworzono na terenie stoczni podobóz KL Stutthof-Außenlager Schichau Werft in Danzig[195]. Pracowali w nim więźniowie żydowscy, początkowo 500 kobiet, liczbę

---

184 M. Westphal, *Produkcja U-Bootów*…, s. 39.

185 J. Lipiński, P. Lorens, *Młode miasto Gdańsk*…, s. 100.

186 Długość – 76,7 m, szerokość – 6,6 m, wyporność nawodna – 1621 t, podwodna – 1819 t, zanurzenie – 6,3 m, napęd stanowiły dwie pary cichobieżnych silników elektrycznych i spalinowych, dla których zabierano w rejs 250 t oleju, załogę tworzyło 57 ludzi. Nowe U-Booty posiadały podwójny kadłub oraz zdolność do „cichego" pływania pod wodą z prędkością ponad 17 węzłów. Ich kadłub zewnętrzny wykonany był z lekkich blach, wewnętrzny – ze stalowych płyt o grubości 28–37 mm. Aby przyspieszyć budowę, okręt przygotowywano w ośmiu sekcjach. Dzięki niezwykle sprawnym bateriom akumulatorów łodzie mogły długo utrzymywać prędkość nawodną niemal 16 węzłów, dysponowały dwoma podwójnymi działkami 20 mm do obrony przeciwlotniczej. Ich główną bronią było sześć wyrzutni dziobowych, na wyposażeniu znajdowały się 23 torpedy kalibru 533 mm lub 12 torped i 12 min, W. Głębowicz, *U-Booty ich załogi*, Warszawa 2000, s. 81–83.

187 M. Westphal, *Produkcja U-Bootów*…, s. 47.

188 Od U-3531 do U-3537, J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

189 Od U-3538 do U-3554, tamże. Wedle innej wersji 20 U-Bootów o numerach od U-3538 do U-3557. Były one niemal ukończone. Zdobyto również 17 jednostek w różnych fazach budowy oraz poszczególne sekcje, M. Westphal, *Produkcja U-Bootów*…, s. 48.

190 Od U-3558 do U-3684, J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

191 Tamże.

192 „Deutsche, Werft-Gotenhafen", filia kilońskiej Stoczni „Deutsche Werke". Sekcje VI i VII. Szerzej na ten temat: M. Westphal, *Produkcja U-Bootów*…, s. 42.

193 Sekcje I, II, III i VIII, tamże.

194 J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

195 Funkcjonował od 13 września 1944 r. do 10 lutego 1945 r., M. Westphal, *Produkcja U-Bootów*…, s. 47.

tę zwiększono w październiku i listopadzie 1944 r. o 1100 mężczyzn, zatrudnianych przy najcięższych i szczególnie niebezpiecznych pracach[196].

To, co zostało. Rok 1945

Podczas konferencji w Jałcie w lutym 1945 r. wiadomości o produkcji dużej liczby najnowocześniejszych U-Bootów w gdańskich stoczniach stały się tematem burzliwych rozmów między aliantami. Wiedziano, że dzięki posunięciom modernizacyjnym rozwinięto tam produkcję okrętów podwodnych na niespotykaną dotąd skalę. Roosevelt nalegał na Stalina, aby ten, możliwie jak najszybciej, zajął wymienione w raportach tajnych służb zakłady. Do ich ostrzału artyleryjskiego mogło jednak dojść dopiero za kilka tygodni. Do tej pory hitlerowska machina zbrojeń wciąż pracowała pełną parą. 13 lutego w hali stoczniowej odbyło się zorganizowane przez NSDAP spotkanie wszystkich pracowników, do zgromadzonych przemawiał gauleiter Albert Forster.

Od 9 marca stocznia stała się obiektem nasilonych bombardowań[197]. W niedzielę, 17 marca, praca została wstrzymana, przy czym produkcję U-Bootów przerwano miesiąc wcześniej, w połowie lutego 1945 r.[198] Kiedy w ostatnich dniach marca (27–28) stocznię zajęli Sowieci, jej stan techniczny, poza zniszczonymi pochylniami, był jeszcze stosunkowo dobry, stał nadal wielki żuraw, większość urządzeń uznano za sprawne. Gdańskie stocznie, podobnie jak wszystkie zakłady przemysłowe na wyzwolonych terenach, zostały obsadzone przez radzieckie władze wojskowe, które nie kwapiły się z przekazaniem ich Polakom. W zajętym zakładzie w ręce Rosjan wpadło kilka prawie ukończonych okrętów podwodnych, wiele gotowych sekcji oraz całe linie produkcyjne z pełną dokumentację projektową U-Boota typu XXI. Na jej podstawie zwodowano jednostki, które były intensywnie badane i poddawane różnym modyfikacjom. Radziecki projekt łodzi podwodnej 613 skorzystał z zaawansowanych rozwiązań technicznych i konstrukcyjnych niemieckiego poprzednika.

Zaraz po zdobyciu Gdańska przybyła do niego polska Morska Grupa Operacyjna. Jej zadaniem była rejestracja przedsiębiorstw i zakładów produkcyjnych, ustalanie stopnia zniszczeń i doprowadzenie do ich przejęcia z rąk władz radzieckich. Zakończyła ona swoją misję dopiero w lipcu 1945 r.[199] Władze radzieckie traktowały mie-

[196] Szeroko na ten temat: M. Owsiński, *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof przy gdańskich stoczniach w latach 1944–1945* [w:] *Historia Stoczni Gdańskiej*…, s. 67–85. Również: J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[197] J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962. Stanowiła ich cel od 1942 r. Więcej na ten temat: M. Bakun, *Naloty bombowe podczas II wojny światowej* [w:] *Encyklopedia Gdańska*…, s. 684–685.

[198] M. Westphal, *Produkcja U-Bootów*…, s. 47–48.

[199] M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Wrocław 1981, s. 29.

nie stoczniowe jako swoiste trofeum wojenne. Zasady podziału ustalono dopiero w maju 1945 r. w Moskwie. Uznano, że 70% urządzeń przypadnie Związkowi Radzieckiemu, a 30% – Polsce[200].

1 czerwca 1945 r. przystąpiono do prac przygotowawczych, mających doprowadzić do przejęcia obiektów stoczniowych przez władze polskie. Zarządzeniem z 14 czerwca 1945 r. utworzono „Zjednoczenie Stoczni Polskich w Gdańsku, z siedzibą w Gdańsku, obejmującego zakresem działania teren Rzeczpospolitej Polskiej". Ustalono, że: „Zjednoczenie powyższe posiada osobowość i jest powołane do koordynowania gospodarki i planowego działania stoczni i zakładów przemysłowych związanych z produkcją, budową i naprawą urządzeń portowych, statków oraz urządzeń pomocniczych dla żeglugi, a stanowiących własność państwa lub znajdujących się pod zarządem państwowym"[201]. Na czele Zjednoczenia Stoczni Polskich (ZSP) miał stanąć Naczelny Dyrektor. O jego prerogatywach informowano obszernie: „Naczelny Dyrektor reprezentuje Zjednoczenie wobec władz i osób i podpisuje samodzielnie w jego imieniu". Na początku lipca ZSP zostało przesunięte z Ministerstwa Przemysłu do Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Pierwszym dyrektorem naczelnym przedsiębiorstwa został inż. Witold Urbanowicz, po nim, 10 września 1945 r., funkcję tę objął inż. Henryk Umiastowski[202].

Dopiero 26 lipca 1945 r. Sowieci oficjalnie przekazali stocznię polskiej administracji i na jej terenach pojawili się pierwsi polscy robotnicy[203]. Po zakładzie pozostały jedynie puste hale produkcyjne, pozbawione nie tylko wyposażenia, ale również szyb. Zdemontowano i wywieziono do Rosji znakomitą większość maszyn, dźwigów i narzędzi, na kawałki pocięto wielki żuraw młotowy. Krąży legenda, jakoby statek wiozący elementy kolosa zatonął w okolicach Kłajpedy w wyniku sabotażu polskich robotników, rozzłoszczonych pazernością sojuszników. Po wojnie do zagospodarowania przez nową polską administrację pozostało jedenaście zakładów bezpośrednio związanych z budową i remontami statków. Dwie największe stocznie, funkcjonujące początkowo jako Stocznia 1[204] i Stocznia 2[205], w październiku 1947 r. połączono i nazwano Stocznią Gdańską[206]. W jednym w pierwszych przewodników po Gdańsku sformułowano

[200] Tamże, s. 193.

[201] Zarządzenie podpisał ówczesny minister przemysłu, Hilary Minc. Tekst za: H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty i liczby*, Gdańsk 1968. Tam publikowany w pełnym brzmieniu, s. 15.

[202] Tamże.

[203] Tamże, s. 16. 12 września 1945 r. dokonano oficjalnego otwarcia stoczni, 13 września miała miejsce uroczystość „pierwszego uderzenia młotem" 800-tonowej prasy. Oznaczało to, że zakład był gotowy do produkcji, *Stocznia gdańska w dwudziestoleciu 1945–1965*, oprac. P. Smolarek, Gdańsk 1965, s. 10.

[204] Dawna „Danziger Werft", J. Żurawiński, *Zarys historii Stoczni Gdańskiej*…, s. 12.

[205] Dawna „Schichau Werft", tamże.

[206] Generalnie w Skład Zjednoczenia Stoczni Polskich wchodziły: Danziger Werft (Stocznia Nr 1), Schichau Werft (Stocznia Nr 2), Danziger Wagonfabrik (Stocznia Nr 3), Stocznia Wojan (Stocznia Nr 4), Stocznia Klawitter (Stocznia Nr 5), Stocznie Gdyńskie (Stocznie Nr 12 i 13), Stocznia Schichaua w Elblągu (Stocznia Nr 16), H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska*…, s. 16.

przekonanie, że „zwiedzenie stoczni rozszerza horyzont wiadomości o morzu, a dla tych, co Gdańsk zwiedzają, winno być jednym z głównych punktów programu, tak jak zażycie morza w przejażdżce po nim i zwiedzenie portu. Szczególnie ważne jest to dla pracowników wybrzeża, dla których znajomość zasadniczych elementów życia gospodarczego Gdańska jest obowiązujące. Bezwzględnie zaś temat ten w dostatecznie wyczerpującym planie powinien wchodzić w zakres programu wyższych klas szkół średnich Wybrzeża”[207].

Tymczasem działalność zakładów okrętowych, mających nawiązywać do tradycji stoczni Schichaua, przeniesiono do Bremerhaven, gdzie przedsiębiorstwo o nazwie F. Schichau AG Werk Wesermünde/Bremerhaven istniało do 1972 r., potem, jako Schichau-Unterweser AG Werk Bremerhaven/Neuer Hafen, do 1988 r.[208] W zniszczonych warsztatach Stoczni Gdańskiej początkowo montowano parowozy, traktory oraz samochody ciężarowe, dary z UNRRA[209]. Do produkcji okrętowej przystąpiono w oparciu o sprawdzone rozwiązania i projekty, jednocześnie gromadzono i szkolono intensywnie kadrę polskich techników i inżynierów. Kupiono kilka gotowych projektów – z włoskiej stoczni Ansaldo w Genui[210] plany małego drobnicowca[211], ze stoczni Cockerill drobnicowca typu B50 „Lewant”[212], ze stoczni A Normanda z Hawru rudowęglowca typu B30[213]. Stocznia Gdańska, w latach 1967–1989 funkcjonująca z dodatkiem „imienia Lenina”, stała się kolebką Solidarności, miejscem, gdzie zatriumfowała wolność.

Bibliografia

Bakun Maciej, *Naloty bombowe podczas II wojny światowej* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. Błażej Śliwiński i in., Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 684–685.

Bihl Adolf, *100 Jahre Schichau 1837–1937*, F. Schichau, Elbing 1937.

Binerowski Zbigniew, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1963.

Borzestowski Nataniel, Borzestowski Waldemar, *Klawitter kojarzy się z morzem*, „30 dni” 2007, nr 2 (70), s. 12–19.

Borzestowski Nataniel, Borzestowski Waldemar, *Królewska i cesarska*, „30 dni” 2008, nr 1 (75), s. 56–63.

[207] J. *Kilarski*, *Gdańsk, miasto nasze. Przewodnik po Gdańsku starym i nowym*, Kraków 1947, s. 247.

[208] J. Kukliński, J. Litwin, *Stocznia Schichaua*…, s. 959–962.

[209] *Stocznia Gdańska w dwudziestoleciu 1945–1965*…, s. 11. Tam wyliczenie: montaż 1812 traktorów (UNRRA), remont 2000 samochodów, 500 wagonów towarowych, 400 cystern, 50 lokomotyw.

[210] Część kadry odbywała tam swoje praktyki. Szerzej o tym okresie: tamże, s. 8–16.

[211] Typ B51, około 650 TDW, M. Gliński, *Stocznia gdańska* [w:] *Encyklopedia Gdańska*…, s. 964–967.

[212] „Nowa Huta”, „Kopernik”, „Gdańsk”, tamże.

[213] „Sołdek” i dalsze. Zwodowany w 1948 r. Oddany do służby w 1949 r. Prototyp serii rudowęglowców, produkowanych na potrzeby Żeglugi Polskiej, a potem również na eksport. Pierwszy statek w pełni wyprodukowany w stoczniach polskich po II wojnie światowej, J. Miciński, S. Kolicki, *Pod polską banderą*, Gdańsk 1962, s. 45.

Borzestowski Nataniel, Borzestowski Waldemar, *Schichau i jego okręty*, „30 dni" 2007, nr 5 (73), s. 52–63.
Gliński Mirosław, *Stocznia Gdańska* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. Błażej Śliwiński i in., Gdańsk 2012, s. 964–967.
Głębowicz Witold, *U-Booty ich załogi*, Wydawnictwo „Lampart", Warszawa 2000.
Gosk Aleksander, *Baden* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. Błażej Śliwiński i in., Gdańsk 2012, s. 54–55.
Gosk Aleksander, *Nowik* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. Błażej Śliwiński i in., Gdańsk 2012, s. 697.
Gosk Aleksander, Śliwiński Błażej, *Columbus*, Gedanopedia, www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=COLUMBUS# [dostęp: 27.01.2021].
Hallier Andreas, *Langer Heinrich – Ein Schwimmkran erzählt*, Andreas Hallier, Köln 2012.
Hansen Hans Jürgen, *Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945*, Stalling, Oldenburg 1973
Kilarski Jan, *Gdańsk, miasto nasze. Przewodnik po Gdańsku starym i nowym*, Wiedza Zawód Kultura, Kraków 1947.
Kosiarz Edmund, *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979.
Kukliński Jerzy, *Schichau Ferdinand* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. Błażej Śliwiński i in., Gdańsk 2012, s. 909.
Kukliński Jerzy, Litwin Jerzy, *Stocznia Schichaua* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. Błażej Śliwiński i in., Gdańsk 2012, s. 959–962.
Lipiński Janusz, Lorens Piotr, *Młode miasto Gdańsk. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*, Monoplan, Warszawa 2016.
Miciński Jerzy, Kolicki Stefan, *Pod polską banderą*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1962.
Orłowicz Mieczysław, *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku wraz z terytorium Wolnego Miasta z planem miasta i 32 ilustracjami*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1928.
Owsiński Marcin, *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof przy gdańskich stoczniach w latach 1944–1945* [w:] *Historia Stoczni Gdańskiej*, red. Konrad Knoch i in., Europejskie Centrum Solidarności, Gdańsk 2018, s. 67–87.
Rattay Helmut, *Die Entwicklung der Danziger Werftindustrie mit besonderer Berücksichtigung der Nachkriegszeit*, Mayr, Würzburg 1935.
Scholl Lars U., *Schichau, Gottlob Ferdinand* [w:] *Neue Deutsche Biographie*, Bd. 22, Duncker & Humblot, Berlin 2005, s. 721–722.
Schuch Hans Jürgen, *Ein ostdeutscher Industriepionier Ferdinand Schichau u. sein Werk*, (Westf.) Landsmannschaft Westpreussen, Kulturreferat, Münster 1960.
Stocznia gdańska w dwudziestoleciu 1945–1965, oprac. Przemysław Smolarek, Stocznia Gdańska, Gdańsk 1965.
Stryczyński Michał, *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1981.
Tödt Helga, *Die Krupps des Ostens. Schichau und seine Erben-Eine Industriedynastie an der Ostsee*, Pro Business, Berlin 2012.
Urbanowicz Witold, *Transatlantyki: zarys ich dziejów i techniki*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1977.
Wajda Kazimierz, *Komunikacja i handel* [w:] *Historia Elbląga (1851–1920)*, red. Andrzej Groth, t. 3, cz. 2, Marpress, Gdańsk 2001, s. 85–96.
Wajda Kazimierz, *Obszar i ludność* [w:] *Historia Elbląga* (1851–1920), red. Andrzej Groth, t. 3, cz. 2, Marpress, Gdańsk 2001, s. 12–50.
Wajda Kazimierz, *Przemysł i rzemiosło* [w:] *Historia Elbląga (1851–1920*), red. Andrzej Groth, t. 3, cz. 2, Marpress, Gdańsk 2001, s. 51–84.
Wajda Kazimierz, *Rzemiosło i przemysł w Elblągu* [w:] *Historia Elbląga (1772–1850)*, red. Andrzej Groth, t. 3, cz. 1, Marpress, Gdańsk 2000, s. 147–160.
Wajda Kazimierz, *Warunki bytowe* [w:] *Historia Elbląga (1851–1920)*, red. Andrzej Groth, t. 3, cz. 2, Marpress, Gdańsk 2001, 109–115.

Westphal Eberhard, *Ferdinand Schichau*, „Elbinger Hefte" 1957, H. 19/20.
Westphal Marcin, *Produkcja U-Bootów w Stoczni Schichaua i w Stoczni Gdańskiej w latach 1939–1945* [w:] *Historia Stoczni Gdańskiej*, red. Konrad Knoch i in., Gdańsk 2018, s. 17–65.
Wojciechowski Henryk, *Stocznia Gdańska. Fakty i liczby*, „Głos Stoczniowca" 1968.
Wojciechowski Mieczysław, *Elbląg w latach 1914–1920* [w:] *Historia Elbląga (1851–1920)*, red. Andrzej Groth, t. 3, cz. 2, Marpress, Gdańsk 2001, s. 168–189.
Wojewódka Czesław, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu* [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. Edmund Cieślak, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1972, s. 217–334.
Żurawiński Jarosław, *Zarys historii Stoczni Gdańskiej 1844–2017*, Fundacja Promocji Solidarności, Gdańsk 2017.

Streszczenie

Ferdinand Gottlob Schichau swoją zawrotną karierę zawdzięczał niezwykłej pracowitości, energii, a także wybitnym uzdolnieniom. Urodzony w 1814 r. w Elblągu, był absolwentem Królewskiego Instytutu Technicznego (Königliches Gewerbe-Institut) w Berlinie. Podczas zagranicznego stypendium zapoznał się z wiodącymi kierunkami industrializacji w Europie, zafascynowała go produkcja maszyn parowych i ich wykorzystywanie w przemyśle. Odrzucił propozycję zatrudnienia w dużym przedsiębiorstwie, pragnął budować wszystko od podstaw, samodzielnie. W 1837 r. założył w Elblągu mały Zakład Budowy Maszyn, pracowało w nim ośmiu mężczyzn. Taki był początek firmy, która pod koniec wieku zatrudniała tysiące robotników. Obdarzony genialnym wyczuciem nie tylko w zakresie nowinek technicznych, ale również koniunktury, F.G. Schichau wszystkie swoje przedsięwzięcia doprowadził do pełnego rozkwitu. W 1893 r. w przemysłowym krajobrazie Gdańska zaistniała nowa struktura, stocznia Schiffswerft von F. Schichau. Zakład okrętowy posiadał sześć pochylni i pod względem możliwości budowy dużych statków należał do przodujących w Niemczech. W przedsiębiorstwach należących do firmy Schichaua budowano lokomotywy, ogromne okręty wojenne (pancerniki i krążowniki), pogłębiarki portowe, a także aparaturę dla cukrowni i maszyny do tartaków. Tuż przed I wojną światową armator Norddeutscher Lloyd zamówił w stoczni dwa rekordowej wielkości pasażerskie olbrzymy – legendarne transatlantyki „Columbus".

Ślady działalności zakładów Schichaua wciąż daje się zauważyć w wielu miejscach, a jego postać przeszła do legendy. Artykuł stanowi opowieść o założycielu, jego spadkobiercach i przedsiębiorstwach przez nich prowadzonych. Starałem się przedstawić te aspekty działalności firmy, które uznać wypada za kluczowe. To szkic historyczny, przedstawiający losy ogromnego w swej skali przemysłowego przedsięwzięcia, które szczyt swego rozwoju osiągnęło na przełomie XIX i XX w. Było wizytówką Gdańska i miastem w mieście. Zagościło w literaturze i jest stałym elementem wyobraźni historycznej każdego, kto zajmuje się dziejami miasta.

Słowa kluczowe: Ferdinand Gottlob Schichau, przemysł stoczniowy, „Columbus", Carl Heinrich Ziese, Carl Fridolf Carlson, Elbląg, Gdańsk

Ferdinand Gottlob Schichau and his shipyard

Summary

Ferdinand Gottlob Schichau owned his spectacular career to extraordinary industriousness, energy and also his excellent skills. Born in 1814 in Elbląg, he was a graduate of Königliches Gewerbe-Institut (the Royal Institute of Technology). During his abroad scholarship he got acquainted with the leading areas of industrialization in Europe and was fascinated by the production of steam machines and their use in industry. He rejected the offer of the employment in a big company. His desire was to build everything from scratch, independently. In 1837, he established a small Machine Construction Plant, employing eight men. This was the very beginning of the company that employed thousands of workers at the end of the century. Gifted with the ingenious sense of both technical innovations and economic situation, Ferdinand Gottlob Schichau led all his undertakings to full flourishing. In 1893, in the industrial landscape of Gdańsk there appeared a new organism – Schiffswerft von F. Schichau shipyard. The shipbuilding company had six slipways and with regard to building large ships, it was one of the leading companies in Germany. In the enterprises owned by Schichau company locomotives, large warships (battleships and cruisers) and dredgers as well as the apparatus for sugar factories and sawmill machines were built. Just before World War I, Norddeutscher Lloyd commissioned the shipyard to construct two ships of the record size – passenger giants, legendary Columbus ocean liners.

Traces of Schichau enterprises activity can still be seen in numerous places; the figure of the industrialist became legendary. The article is the story of the founder, his heirs and the enterprises run by them. In the article, I tried to present those aspects of the company activity, known as Schichau company, that should be recognized as the key ones. This is a historical outline, presenting the fate of massive in its scale, industrial undertaking, that reached the peak of its development at the turn of 19th and 20th century. It was the landmark of Gdańsk and a town in the city. The undertaking got rooted in the literature and is a constant element of historical imagination of any person who deals with the history of the city.

Keywords: Ferdinand Gottlob Schichau, shipbuilding industry, Columbus ocean liners, Carl Heinrich Ziese, Carl Fridolf Carlson, Elbląg, Gdańsk