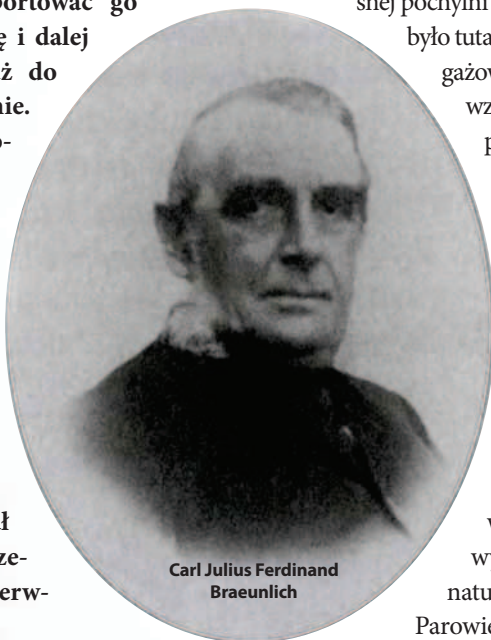


WIELCY PRZEDSIĘBIORCY
DAWNEGO SZCZECINA

OJCIEC SZCZECIŃSKIEJ BIAŁEJ FLOTY

Zaskakujące jest to jak mało wiemy dziś o tej postaci. Choć był niekwestionowanym ojcem szczecińskiej Białej Floty, jego nazwisko zginęło w mroku dziejów, ustępując miejsca słynnej samochodowej rodzinie Stoewerów, zasłużonej dla miasta rodziny Quistorpów, czy też cementowym potentatom z rodu Toepfera. A przecież powinno być zupełnie inaczej! **To właśnie on zamówił pierwszy zbudowany nad Odrą statek. Później, w ciągu pół wieku, stworzył wielką firmę, którą inni armatorzy brali za wzór. Jego jednostki pływały po całym Bałtyku stając się symbolem przedwojennego Szczecina.** Czemu więc o nim nie pamiętamy?

Carl Julius Ferdinand Brauenlich urodził się w 1817 roku w Berlinie. Pierwsze pieniądze zarobił na prostym handlu. Prawdziwą żyłą złota i okazją do szybkiego zarobku stał się dla niego śląski węgiel. Brauenlich wpadł na pomysł by transportować go z kopalń nad Odrę i dalej barkami, rzeką, aż do portu w Szczecinie. To zajęcie przynosiło w tamtym czasie tak duże zyski, że Brauenlich zaczął w pewnym momencie poważnie myśleć o własnej flocie. W wieku 34 lat postanowił zaryzykować, i choć kompletnie nie znał się na morskim rzemiośle, zamówił pierwszy statek.



Carl Julius Ferdinand
Brauenlich

Patrząc z dzisiejszego punktu widzenia, przy tym historycznym zleceniu, zaryzykowali wszyscy. Brauenlich nie zamówił bowiem jednostki w którejś z działających od lat, renomowanych niemieckich stocznii, lecz powierzył swoje środki nikomu nie znanej, założonej w 1851 roku, nowej spółce

Früchtenicht & Brock, która wyróżniała się tylko tym, że zobowiązała się wybudować parowiec na miejscu w Szczecinie. Kłopot polegał na tym, że spółka nie miała żadnego doświadczenia, nie posiadała wykwalifikowanych robotników i nie miała nawet... własnej pochylni stoczniowej! Wszystko było tutaj pierwsze i wielu zaangażowanych w to przedsięwzięcie ludzi zwyczajnie postawiło wszystko na jedną kartę.

Spółka Früchtenicht & Brock za miejsce budowy wybrała położone nad samą Odrą tereny na dawnym Drzetowie. Pierwsza prymitywna pochylnia zbudowana została z desek, wykorzystano przy tym naturalny spadek terenu. Parowiec otrzymał nazwę „Die Dievenow”, a zwodowano go ostatecznie w 1852 roku. Statek miał nieco ponad 35 metrów długości i szerokość około 5 metrów. Napędzała go jedna prosta maszyna parowa. Napęd przenoszony był na dwa drewniane koła łopatkowe po obu stronach kadłuba. Ponieważ ówczesne

maszyny były bardzo zawodne konstruktorzy pozostawili dwa maszty do rozpinnania tradycyjnych żagli. Prędkość maksymalną oszacowano dość optymistycznie na 9 węzłów, choć wydaje się, że osiągnięcie jej było możliwe tylko w sprzyjających warunkach, bez fali i przy jednoczesnym wykorzystaniu napędu parowego oraz wiatru. Załogę stanowiło 7 marynarzy.

Firma armatorska Carla Juliusa Brauenlicha przyjęła oficjalną nazwę C.J.F. Brauenlich Stettin. Pierwszy statek „Die Dievenow” uroczyście oddano do służby 6 kwietnia 1853 roku. Warto od razu dodać, że przykład Brauenlicha okazał się zaraźliwy. Wytlumaczenie było proste – inni handlowcy błyskawicznie zauważyli, że jest to doskonały interes. Spółka Früchtenicht & Brock szybko otrzymała całą serię kolejnych zamówień od nowych armatorów. Pierwszy w kolejce był R.C.Gribel Stettin (zamówił cztery duże statki o imionach „Alexandra”, „Heinrich”, „Emilie” oraz „Arthur”), drugi Neue Dampfer-Compagnie Stettin (skromny kontrakt na jeden mniejszy statek „Orpheus”). W kolejce ustawił się również Brauenlich zamawiając jeszcze dwie następne jednostki. W 1857 roku parowiec „Prinzess Royal Viktoria”, zaś w 1859 statek „Misdroy”. W tym samym czasie spółka Früchtenicht & Brock ostatecznie zmieniła też nazwę oraz formę prawną, stając się spółką akcyjną o kapitale 1 miliona tala-

rów (czyli 3 milionów ówczesnych marek) o nazwie „Vulcan”. Tak rozpoczęła się historia największej i najbardziej znanej w świecie przedwojennej szczecińskiej stoczni.

Pierwsze trzy statki Brauenlicha były niewielkimi jednostkami. Jak już wiemy „Die Dievenow” miał trochę ponad 35 metrów długości (104 BRT), „Prinzess Royal Viktoria” 42 metry (144 BRT), zaś „Misdroy” niecałe 39 metrów (107 BRT). Przyzwyczajony do żeglugi rzecznej Brauenlich najwyraźniej nie miał odwagi do zamawiania większych statków. Tym co już posiadał mógł więc pływać po Odrze i Zalewie Szczecińskim ale o bezpiecznych rejsach po pełnym Bałtyku można było jedynie marzyć. Z drugiej strony kupując małe jednostki uniknął problemów, które szybko zaczęły gnębić konkurencyjnych armatorów. Tor wodny Szczecin-Swinoujście był wtedy dość płytki i przy niskim stanie wody większe statki regularnie utykały na mieliźnie. Brauenlich nie miał tego kłopotu.

Dzięki talentowi do dobrych interesów Towarzystwo Armatorskie C.J.F. Brauenlich Stettin rozwijało się szybko i dynamicznie. Do końca XIX wieku pod jego flagą pływały już w sumie 23 różne statki. W tym czasie na krótko Brauenlich wszedł też w spółkę z innym armatorem Albertem Ballinem tworząc drugie towarzystwo pod nazwą Ballin & Brauenlich Stettin, które zarządzało dwoma innymi jednostkami. Jedną z nich była słynna bocznokołowa pasażerska „Freia” będąca pod koniec XIX wieku prawdziwym koniem roboczym szczecińskiej Białej Floty i najbardziej rozpoznawalnym szczecińskim parowcem.

Carl Julius Ferdinand Brauenlich zmarł w 1890 roku w wieku 83 lat. Dopiero kilka lat przed śmiercią przekazał kierowanie firmą w ręce swoich dwóch synów: Oscara Johana Ferdinanda oraz Juliusa Heinricha juniora. Dzięki ich staraniom, w 1896 roku, towarzystwo żeglugowe ojca zostało prze-

rynku. Prawdziwymi potentatami w ilości statków oraz w tonażu transportowanych towarów były takie towarzystwa armatorskie jak Emil R. Retzlaff Stettin, Neue Dampfer-Compagnie Stettin, W. Kunstmann Swinemünde, Rudolf Christian Gribel Stettin oraz Stettiner Dampfer-Compagnie. Każdy z tych amatorów zarządzał flotą złożoną z co najmniej kilkudziesięciu jednostek. Do tego w Szczecinie i okolicach działało jeszcze kilkunastu mniejszych armatorów posiadających od kilku do kilkunastu statków.

By przetrwać firma J. F. Brauenlicha skupiła się wyłącznie na statkach pasażerskich. Obok wspomnianego już bocznokołowca „Freia” pod flagą Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Brauenlich znalazły się kolejno takie jednostki jak „Imperator”, „Germania”, „Odin”, „Hertha”, „Rügen”, „Preussen”, „Rugard” i „Frigga”. Były to największe, najpiękniejsze i najbardziej znane statki szczecińskiej Białej Floty. Stawiało to firmę Brauenlicha, mimo stosunkowo niewielkiego tonażu, zdecydowanie na pierwszym miejscu wśród wszystkich innych armatorów znad Odry.

Niestety czasami by utrzymać reputację trzeba było odwoływać się do różnych nie do końca uczciwych chwytów. Na przykład 17 sierpnia 1929 roku w szczecińskim porcie doszło do kolizji parowca „Deutschland” (armator Swinemünder Dampfschiffahrts-AG) z frachtowcem „Alexandra” (armator Franz Gribel, Stettin), w wyniku której „Deutschland” osiadł na dnie. Po podniesieniu i remoncie dawny „Deutschland” trafił w ręce Brauenlicha. Ten zaś dla zatarcia złych wspomnień szybko zmienił nazwę statku na „Frigga” i przed pasażerami udawał, że nabył zupełnie nową jednostkę. Ten prosty zabieg okazał się wyjątkowo skuteczny.



Die Divenow na pochylni 1852 rok



Parowiec Odin 1921 rok
zdjęcie Maksa Dreblowa
ODIN A. BRAUNLICH

kształcone w spółkę akcyjną o nazwie Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Brauenlich. Mimo, iż teoretycznie obaj synowie mieli jednakowe prawa, na przełomie XIX i XX wieku, w praktyce firmą zarządzał już tylko Julius Brauenlich junior. Czasami dawało to zabawne rezultaty. Szczycący się tytułem doktora Julius Brauenlich junior miał dwoje własnych dzieci – córkę Hanni oraz syna Hansa. Dwie kolejne jednostki floty Brauenlicha otrzymały więc imiona dzieci właściciela!

Niestety wraz z upływem czasu rodzina Brauenlichów co raz trudniej radziła sobie na mocno konkurencyjnym szczecińskim

Siedziba firmy J. F. Brauenlicha mieściła się do wybuchu wojny w wyjątkowo prestiżowym miejscu jakim był budynek przy Bollwerk 1/2 (Nabrzeże Wieleckie). Od strony Wałów Chrobrego (wtedy tarasów Hakena) mieścił się tu słynny Hotel Tarasowy, a za rogiem miały swoje siedziby przedstawicielstwa dyplomatyczne Hiszpanii, Portugalii, Japonii i Peru oraz kilku armatorów, w tym właśnie J. F. Brauenlicha. Trochę dalej, idąc w kierunku dworca kolejowego, były też siedziby dyplomatyczne Szwecji i Hondurasu oraz biura słynnego towarzystwa ubezpieczeniowego Lloyd'a. W tym czasie zarządzającym towarzystwem był urodzony w 1891 roku, kolejny z rodu, Hans Brauenlich.

Ostatnią jednostką zamówioną przed wojną przez J. F. Brauenlicha był wyjątkowo nowoczesny jak na tamte czasy, potężny motorowiec „Marienburg”. Statek budowała Stettiner Oderwerke AG. Po wybuchu wojny prace przerwano, a nieukończony kadłub, po wodowaniu jesienią 1939 roku, został zacumowany na Jeziorze Dąbie w oczekiwaniu na „lepsze czasy”. Tych już niestety nie doczekał. Po wojnie kadłub przejęli Rosjanie, wnętrza ukończono w NRD-owskim Wismarze i pod nową nazwą „Abchazja” dawny „Marienburg” pływał aż do 1980 roku ale już pod zupełnie inną, czerwoną banderą.

Podobny smutny los spotkał inne jed-

nostki Białej Floty J. F. Brauenlicha. Piękny „Odin” został zmobilizowany w czasie wojny i zatonął w barwach niemieckiej Marynarki Wojennej w dość niejasnych okolicznościach po omyłkowym storpedowaniu 7 sierpnia 1944 roku na wodach Zatoki Gdańskiej. „Hertha” przetrwała wojnę i po jej zakończeniu trafiła w ramach

pływała do 1960 roku. Dalsze jej losy nie są już znane. „Rugard” wiosną 1946 roku też dostał się w ręce Rosjan. Pod nazwą „Ilia Repin” pływał podobno do 1981 roku. Podobny los spotkał parowiec „Rügen”, który został nazwany „Ivan Susanin”. Złomowano go w 1960 roku. Mniej szczęścia miał „Preussen”. Wcielony do Kriegsmarine

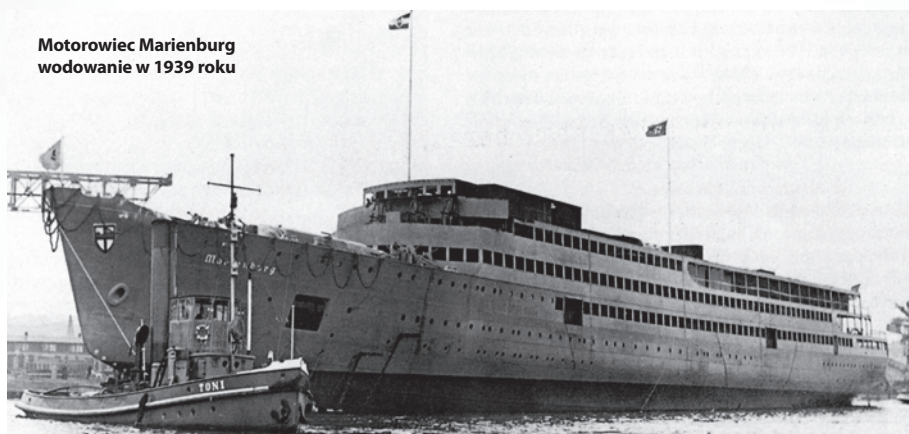
zatonął 9 lipca 1941 roku po omyłkowym wejściu na szwedzkie pole minowe. Zginęły wtedy cztery osoby.

Po wojnie desperacko próbowano jeszcze wskrzesić dawną świetność firmy. W maju 1951 roku, kolejny w sztafecie pokoleń, Jürgen F. Brauenlich, razem z dwoma innymi współnikami, założył w Niemczech Zachodnich spółkę o znajomo brzmiącej nazwie „Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Brauenlich KG”. Ostatnim statkiem towarzystwa był nabyty w 1952 roku motorowiec „Melilla” (zbudowany w Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft) o długości 94 metrów. Zabierał do 3000 ton towarów plus 8 pasażerów i osiągał prędkość do 14 węzłów. Innych jednostek nie

udało się już kupić, bez szans okazała się również próba odzyskania przedwojennych statków należących do towarzystwa. Ostatecznie flagę Brauenlicha opuszczono na pokładzie motorowca „Melilla” w 1971 roku, sprzedając go innemu właścicielowi. Po 120 latach legendarne towarzystwo przestało istnieć.

odszkodowań w ręce Grecji. Tu statek otrzymał nową nazwę „Heimara”. Zimą 19 stycznia 1947 roku, w czasie rejsu z Salonik do Pireusu, wpadł na minę. Zginęło aż 378 osób! Tym samym dawna szczecińska „Hertha” wpisała się na listę największych greckich katastrof morskich.

Wspominana już „Frigga” po wojnie przydzielona została flocie Związku Radzieckiego. Pod nową nazwą „Orion”



Motorowiec Marienburg wodowanie w 1939 roku



Odin i Hertha pod Wałami Chrobrego zdjęcie Maksa Dreblowa