

Andrzej BANASZEK

## HISTORIA PIERWSZEGO ZWYCIĘZCY BŁĘKITNEJ WSTĘGI ATLANTYKU ZE SZCZECINA – STATKU PASAŻERSKIEGO S.S. „KAISER WILHELM DER GROESSE”

### Streszczenie

W artykule przedstawiono historię statku pasażerskiego s.s. „Kaiser Wilhelm der Groesse” zbudowanego pod koniec XIX wieku w Stoczni Szczecińskiej Vulcan w Szczecinie. Opisano rozwój ówczesnej stoczni Szczecińskiej Vulcan w Szczecinie oraz wpływ na rozwój dyrektora Roberta Zimmermanna. Przedstawiono genezę złożenia przez armatora NDL zamówienia w Szczecinie oraz dane techniczne nowo zbudowanego statku. Na koniec opisano sukcesy statku pasażerskiego s.s. „Kaiser Wilhelm der Groesse” oraz trzykrotne zdobycie przez niego trofeum „Błękitnej Wstęgi Atlantyku”.

### WSTĘP

W 1838 r. pierwszy parowiec pasażerski z pomocą jedynie maszyny parowej - s.s. *Sirius*, należący do British and American Co. Przepływa Atlantyk z Europy do Nowego Yorku. Od tego czasu gwałtownie wzrosła konkurencja pomiędzy armatorami statków pasażerskich na pozyskanie szczególnie bogatych pasażerów. W 1860 r. najwięksi armatorzy brytyjscy i amerykańscy ustanawiają nagrodę dla parowca, który najszybciej przeplynie Ocean Atlantycki przy czym rejs ma mieć charakter komercyjny z normalnymi pasażerami. Z racji istotnego wpływu ciepłego prądu morskiego Golstromu na czas podróży morskiej ustanowiono osobne nagrody za rejs na trasie „zachodniej” czyli z Europy do USA oraz „wschodniej” z USA do Europy. Najszybszy statek na tych trasach miał prawo zawieszenia na maszcie błękitną wstęgę co stanowiło duże wyróżnienie i prestiż dla statku i armatora. Stanowiła ona również sporą reklamę dla statku, co przekładało się na popularność danego statku wśród bogatych pasażerów i dyktowane ceny biletów za podróż. Oficjalnie kapituła nagrody pierwszy raz przyznała trofeum w 1860 r. dla statku brytyjskiego armatora Cunard – s.s. „*Persia*”, posiadacza rekordu szybkości od 1856 r. na trasie z USA do Europy (trasa wschodnia) oraz dla amerykańskiego armatora Collins – posiadacza statku s.s. „*Baltic*”, rekordzisty na trasie zachodniej z Europy do Nowego Yorku od 1851 r. Z racji tego, że początkowo w rywalizacji zwycięzcą zostawał ten, który w najkrótszym czasie przebył drogę atlantycką (ale poszczególne drogi morskie różniły się pomiędzy sobą ( porty w których dokonywano startu do zawodów oraz portów docelowych różniły się względem siebie)) w 1930 r. na wniosek brytyjskiego armatora Harolda K. Halesa (Hales Brothers Shipping Co.) zastąpiono tę zasadę nową regułą według której, zwycięzcą zostawał ten który osiągnął największą średnią prędkość podróżowania. Ten sam armator ufundował w 1935 r. okazały puchar przechodni Błękitnej Wstęgi Atlantyki patrz Rys.1. Do końca XIX wieku absolutny prymat w zawodach o Błękitną Wstęgę Atlantyku posiadały przedsiębiorstwa żeglugowe brytyjskie. Tematem niniejszego artykułu jest historia pierwszego luksusowego transatlantyku niemieckiego s.s. „*Kaiser Wilhelm der Groesse*”, wybudowanego na zlecenie Norddeutscher Lloyd w stoczni „*Stettiner Maschinenbau Gesellschaft Vulcan*” ze Szczecina, który przerwał 40 letnią hegemonie Anglii i zdobył Błękitną Wstęgę Atlantyku.



Rys. 1. Widok na statkę Błękitnej Wstęgi Atlantyku ufundowanej przez Harolda K. Halesa w 1935 r.

Źródło: A.Hurdeman, [1]

### 1. HEGEMONIA WIELKIEJ BRYTANII W LATACH 1860-1899 W ZAWODACH O BŁĘKITNĄ WSTĘGĘ ATLANTYKU

Od momentu ustanowienia trofeum w 1860 r. absolutna dominację w zawodach reprezentowały jednostki armatorów brytyjskich. W tabeli nr 1 pokazano wybranych rekordzistów błękitnej wstęgi Atlantyku w drugiej połowie XIX wieku na trasie wschodniej, a w tabeli nr 2 na trasie zachodniej. Jak widać, jedynie firma Collins z USA na początku stanowiła pewną konkurencję dla Wielkiej Brytanii. Poza nią jedynie armatorzy brytyjscy jak :Cunard, White Star, Inman, Guion byli zwycięzcami zawodów Błękitnej Wstęgi Atlantyku. Dlatego w tym okresie przewóz bogatych pasażerów na liniach transatlantyckich był areną wewnętrznych porachunków brytyjskich armatorów. Trzeba przy tym pamiętać, że przewozy pasażerskie na

linii Europa-USA stanowiły poważny interes. Za przewóz, szczególnie w luksusowych kajutach okrętów pasażerskich trzeba było płacić setki a nawet powyżej tysiąca dolarów USA. Obiegowa moneta 20 dolarowa w tamtym czasie była wykonywana ze złota próby 900 i ważyła 34 gramy ( i zawierała 0.9675 uncji czystego złota). Dlatego wiele innych mocarstw światowych z zazdrością patrzyły na poczynania Brytyjczyków na tym rynku i ich rzeczywisty monopol w transatlantycznych przewozach pasażerskich. W latach 1893-1895 prymat najszybszych i najbardziej luksusowych transatlantyków dzierżyła firma Cunard / Wielka Brytania, której dwa liniowce s.s Campania i s.s. Lucania posiadały rekordy prędkości na trasie zachodniej i trasie wschodniej. W październiku 1895 r. s.s. Lucania uzyskała na trasie rekordową średnią prędkość 21,81 węzłów a w maju 1895 r na trasie wschodniej, jako pierwszy statek w historii, rekordową średnią prędkość 22,00 węzłów.

## 2. STETTINER MASCHIENENBAU GESELLSCHAFT VULCAN W SZCZECINIE NA PRZEŁOMIE XIX IXX WIEKU

Szczecin był ważnym ośrodkiem stoczniowym od czasów średniowiecza. Jednak szczególny rozwój nowoczesnego budownictwa okrętowego w tym miejscu wiąże się od czasów założenia w 1856 r. Szczecinie jednej z największych w ówczesnej Europie stoczni morskich Stettiner Maschinenbau Gesellschaft Vulcan (patrz rys.4.) oraz zdobycia przez nią po 1871 r. stałych rządowych zamówień na okręty wojenne. Potwierdzeniem szczególnej pozycji Szczecina w Niemczech było prestiżowe ogłoszenie przez Cesarza Niemiec Wilhelma II w Szczecińskim Porcie Wolnocłowym w 1899 r. podstaw

niemieckiej strategii morskiej „Unserer Zukunft Liegt auf dem Wasser”. W tym czasie w 1901 r. Szczecinie otwarto unikalną na skalę całych Niemiec szkołę Kgl-Preussische Hoehere Maschinenbauschule zu Stettin do kształcenia wysokokwalifikowanych specjalistów w dziedzinie konstrukcji i napędów okrętowych [8]. W takiej sytuacji nie dziwi, że największy i najbogatszy armator niemiecki Norddeutscher Lloyd (NDL) z Bremy dla podreperowania swojego prestiżu postanowił, że swoje największe zlecenie na luksusowy transatlantyk, mogący konkurować z podobnymi statkami z Wielkiej Brytanii ułokuje w Szczecińskiej Stoczni Stettiner Maschinenbau Gesellschaft Vulcan. Dodatkowym powodem tej decyzji była osoba znanego Dyrektora Stoczni Roberta Zimmermanna, który przeszedłszy ze stanowiska dyrektora Stoczni GermaniaWerft w Kilonii, zaczął kierować stocznia Vulkan (patrz Rys.4.).

Ten uzdolniony menedżer z bogatą praktyką w stoczniach brytyjskich, stworzył w Szczecinie jedno z najbardziej dynamicznych i innowacyjnych okrętowych biur projektowych w ówczesnych Niemczech i Europie. Dlatego Norddeutscher Lloyd NDL składając zamówienie zażądał aby nowo wybudowany transatlantyk był jednocześnie – największy, najbardziej luksusowy i najszybszy na świecie.

Zlecenie to wraz z założeniami armatora zostało przyjęte przez zarząd stoczni i dyrektora Roberta Zimmermanna.

## 3. DANE TECHNICZNE STATKU PASAŻERSKIEGO

Biuro projektowe stoczni pod osobistym nadzorem dyrektora R Zimmermanna, celem realizacji tak ambitnego przedsięwzięcia zaproponowała projekt 4-kominowego transatlantyku o długości całkowitej aż  $L_c = 199,5$  m (długości pomiędzy pionami  $L_{pp} = 190,5$



**Rys. 2.** Widoki s.s. Sirius oraz ss. Great Western (1838 r.)- pierwszych parowców które przebyły Atlantyk oraz UMS Baltic (1850 r.), RMS Persia (1856 r.) i RMS Paris (1889 r.) pierwszych transatlantyków - zdobywców Błękitnej Wstęgi Atlantyku  
Źródło: A.Werka, Kalendarz 1986r. [4]



m) i szerokości B=20,1 m. co skutkowało budową statku o rekordowej w skali światowej pojemności brutto 14349 BRT. Dzięki tak dużej pojemności statku możliwe było rozplanowanie pomieszczeń dla 1970 pasażerów, w tym dla 558 pasażerów luksusowej I klasy, 338 pasażerów II i 1074 najniższej III klasy. Liczba załogi została

zaplanowana na 488 osób. Duży nacisk położono na zaprojektowanie luksusowych wnętrz statku (patrz Rys.6). Stały się one symbolem luksusu na ówczesnych statkach pasażerskich dla całego świata i przykładem z którego czerpali inni armatorzy, próbujący konkurować w przewozach pasażerskich na liniach transatlantyckich.

Tab.1. Wybrane rekordowe na trasie wschodniej w latach 1856-1895

Nazwa statku	Armator	Data	start	meta	Odległość	Czas dni/godz/min	Prędkość
Persia	Cunard/ Bryt.	6- 5.08.1856	Sandy Hook	Liverpool	3,046 mm (5,641 km)	8/23/19	14.15 kn (26.21 km/h)
Baltic	White Star /Bryt.	11- 19.01.1873	Sandy Hook	Queenstown	2,840 mm (5,260 km)	7/20/9	15.09 kn (27.95 km/h)
City of Berlin	Inman/ Bryt.	2- 10.10.1875	Sandy Hook	Queenstown	2,820 mm (5,220 km)	7/15/28	15.37 kn (28.47 km/h)
Germanic	White Star /Bryt.	5- 13.02.1876	Sandy Hook	Queenstown	2,894 mm (5,360 km)	7/15/17	15.79 kn (29.24 km/h)
Britannic	White Star /Bryt.	16- 24.12.1876	Sandy Hook	Queenstown	2,892 mm (5,356 km)	7/12/41	15.94 kn (29.52 km/h)
Alaska	Guion/ Bryt.	12 -19.09.1882	Sandy Hook	Queenstown	2,781 mm (5,150 km)	6/18/37	17.10 kn (31.67 km/h)
Oregon	Cunard/ Bryt.	3 -10.09.1884	Sandy Hook	Queenstown	2,853 mm (5,284 km)	6/11/9	18.39 knots (34.06 km/h)
Etruria	Cunard/ Bryt.	7- 14.07.1888	Sandy Hook	Queenstown	2,981 mm (5,521 km)	6/4/50	19.36 knots (35.85 km/h)
City of Paris	Inman/ Bryt.	15-22.05.1889	Sandy Hook	Queenstown	2,894 mm (5,360 km)	6/0/29	20.03 kn (37.10 km/h)
City of New York	Inman/ Bryt.	17- 23.08.1892	Sandy Hook	Queenstown	2,814 mm (5,212 km)	5/19/57	20.11 knots (37.24 km/h)
Campania	Cunard/ Bryt.	6-12.05.1893	Sandy Hook	Queenstown	2,928 mm (5,423 km)	5/17/27	21.30 kn (39.45 km/h)
Lucania	Cunard/ Bryt.	18-24.05.1895	Sandy Hook	Queenstown	2,897 mm (5,365 km)	5/11/40	22.00 knots (40.74 km/h)

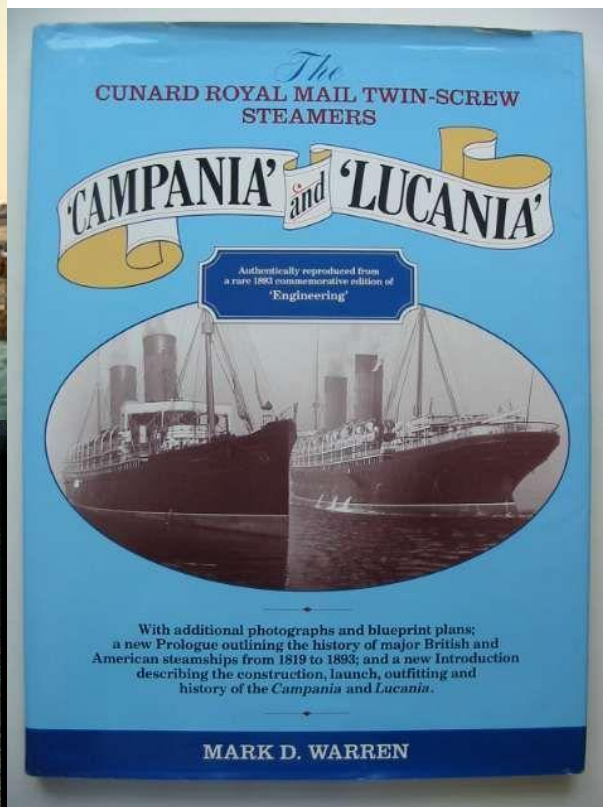
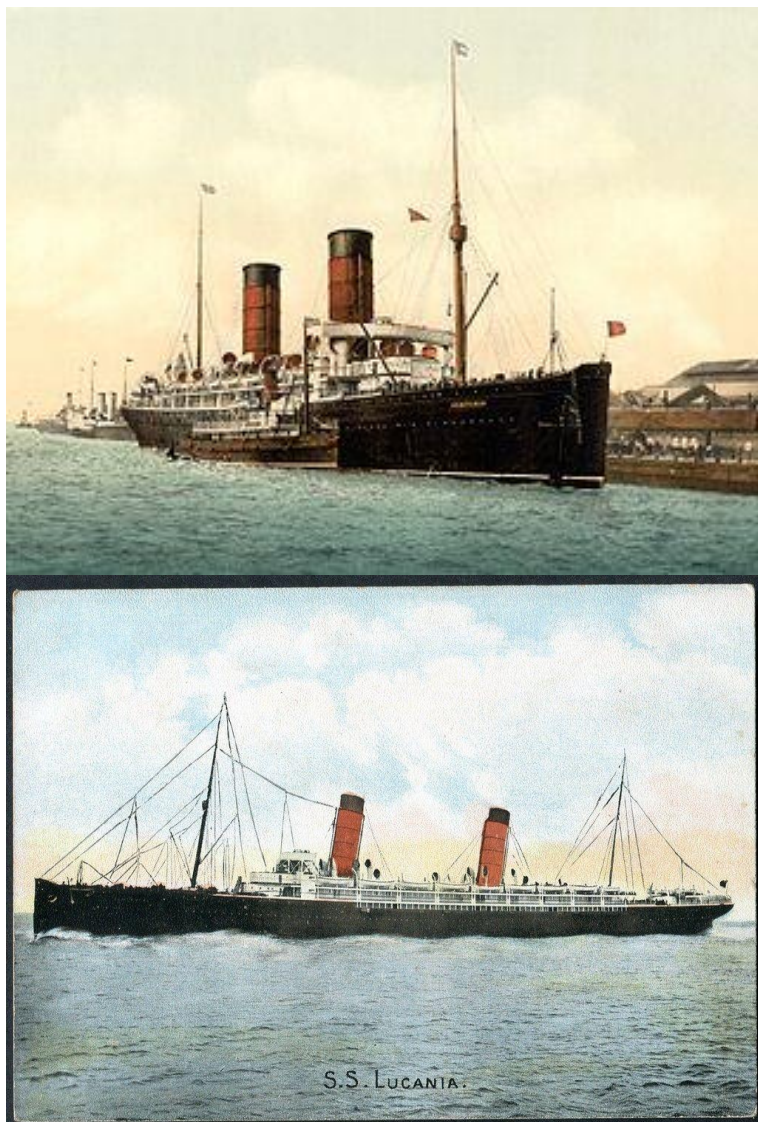
Tab.2. Wybrane rekordowe na trasie zachodniej w latach 1851-1895

Nazwa statku	Armator	Data	start	meta	Odległość	Czas dni/godz/min	Prędkość
Baltic	Collins/USA	6-16.08. 1851	Liverpool	New York	3,039 mm (5,628 km)	9/19/26	12.91 kno (23.91 km/h)
Persia	Cunard/Bryt	19-29.04. 1856	Liverpool	Sandy Hook	3,045 mm (5,639 km)	9/6/16	13.11 kn (24.28 km/h)
Scotia	Cunard/Bryt	19 – 27.07. 1863	Queenstown	New York	2,820 mm (5,220 km)	8 d, 3 h, 0 m	14.46 kn (26.78 km/h)
Adriatic	Cunard/Bryt	17–25.05. 1872	Queenstown	Sandy Hook	2,778 mm (5,145 km)	7 d, 23 h, 17 m	14.53 knots (26.91 km/h)
City of Berlin	Inman/ Bryt.	17 – 25.09. 1875	Queenstown	Sandy Hook	2,829 mm (5,239 km)	7 d, 18 h, 2 m	15.21 knots (28.17 km/h)
Germanic	White Star /Bryt.	6 – 13.04. 1877	Queenstown	Sandy Hook	2,830 mm (5,240 km)	7 d, 11 h, 37 m	15.76 knots (29.19 km/h)
Alaska	Guion/ Bryt.	29.04–6.05. 1883	Queenstown	Sandy Hook	2,844 mm (5,267 km)	6 d, 23 h, 48 m	17.05 knots (31.58 km/h)
Etruria	Cunard/Bryt	27.05 – 2.06 1888	Queenstown	Sandy Hook	2,848 mm (5,274 km)	6/4 /12	19.22 knots (35.60 km/h)
Teutonic	White Star /Bryt.	13 – 19.08. 1891	Queenstown	Sandy Hook	2,778 mm (5,145 km)	5/16/31	20.35 kn (37.69 km/h)
City of Paris	Inman/ Bryt.	13-18.10. 1892	Queenstown	Sandy Hook	2,782 mm (5,152 km)	5/14/24	20.70 knots (38.34 km/h)
Campania	Cunard/Bryt	12-17 .08. 1894	Queenstown	Sandy Hook	2,776 mm (5,141 km)	5/ 9/29	21.44 kn (39.71 km/h)
Lucania	Cunard/Bryt	21-26.10. 1894	Queenstown	Sandy Hook	2,779 mm (5,147 km)	5 d, 7 h, 23 m	21.81 kn (40.39 km/h)

Jednak największym wyzwaniem projektantów stoczniowych było osiągnięcie przez s.s. „Kaiser Wilhelm der Grosse” takiej prędkości, która pozwoli na zdobycie trofeum „Błękitnej Wstęgi Atlantyku”. W tym celu zaprojektowano i wykonano w stoczniowych warsztatach maszynowych 2 maszyny parowe o łącznej projektowanej mocy 28 000 KM czyli 20 879,6 kW. Założono, że powyższa moc będzie wystarczająca do uzyskania średniej prędkości podróży statku na linii transatlantyckiej  $v > 22$  węzłów, przy normalnych warunkach pogodowych. Powyższe silniki parowe oraz kotły parowe spowodowały w czasie Wyposażania statku przy nabrzeżu stoczniowym przegłębienie przegłębienie na rufę. Celem uniknięcia szorowania przez dno statku o dno Odry, nieodzownym było przytwierdzenie dodatkowych pontonów wypornościowych w części rufowej celem zmniejszenia zanurzenia jednostki w tym rejonie. Powyższe problemy z zanurzeniem statków budowanych na pochylni Vulcan pozostały aktualne do dzisiejszych czasów – patrz problemy Stoczni Szczecińskiej S.A. w latach 90-tych ubiegłego wieku. Powyższe rozwiązanie z zastosowaniem dodatkowych pontonów stoczniowych podtrzymujących rufę statku zastosowano w Szczecinie później, nie tylko w odniesieniu do budowanych tam statków pasażerskich ale przede wszystkim do pancerników.

## 4. SUKCESY STATKU

Transatlantyk s.s. „Kaiser Wilhelm der Grosse” został zwodowany w stoczni Vulcan w Szczecinie 4 maja 1897 roku. Była to wielka ceremonia, której towarzyszył specjalnie na tę chwilę przybyły do Szczecina, cesarz Niemiec Wilhelm II. W 1897 r. był to największy Pasażerski statek na świecie gdyż legendarny okręt Brunela s.s. „Great Eastern” był już zełomowany. W pierwszy, dziewiczy rejs wyruszył 19 września 1897 r. z niemieckiego portu Bremerhaven do Nowego Jorku. Niestety, w czasie dziewiczego rejsu nie pobił rekordu prędkości s.s. Laconia (21,95 węzłów) uzyskując prędkość jedynie o 0.05 węzła gorszą (21,90 węzła). Jednak już w czasie podróży powrotnej 29 listopada 1897 r. na linii Sandy Hook – Needles (trasa wschodnia) s.s. „Kaiser Wilhelm der Grosse” osiąga swój rekord prędkości 22.33 węzła, zdobywając Błękitną Wstęgę Atlantyku. Wiosną następnego roku 1898 r. bije również rekord prędkości na trasie zachodniej uzyskując 22.29 węzła. Statek od razu zyskuje wielką międzynarodową sławę. Wynikiem tego są rekordowo wysokie opłaty za przejazd luksusową I klasą – 2000 USD (R.Czejarek [3]). Dla bogatej klienteli, cztery kominy zaczynają się kojarzyć z warunkami luksusowymi na pokładzie transatlantyka, przy jednocześnie rekordowej pośpiesznej prędkości podróży. Trzy lata później wyzwanie zwycięskiemu s.s. „Kaiser Wilhelm der Grosse” rzuca następnym transatlantyk czterokominowy, s.s. „Deut-



**Rys. 3.** Widoki i reklama ówczesnych liniowców firmy Cunard/Wielka Brytania: s.s. Campania i s.s. Lucania- najszybszych transatlantyków świata w latach 1893-1899.

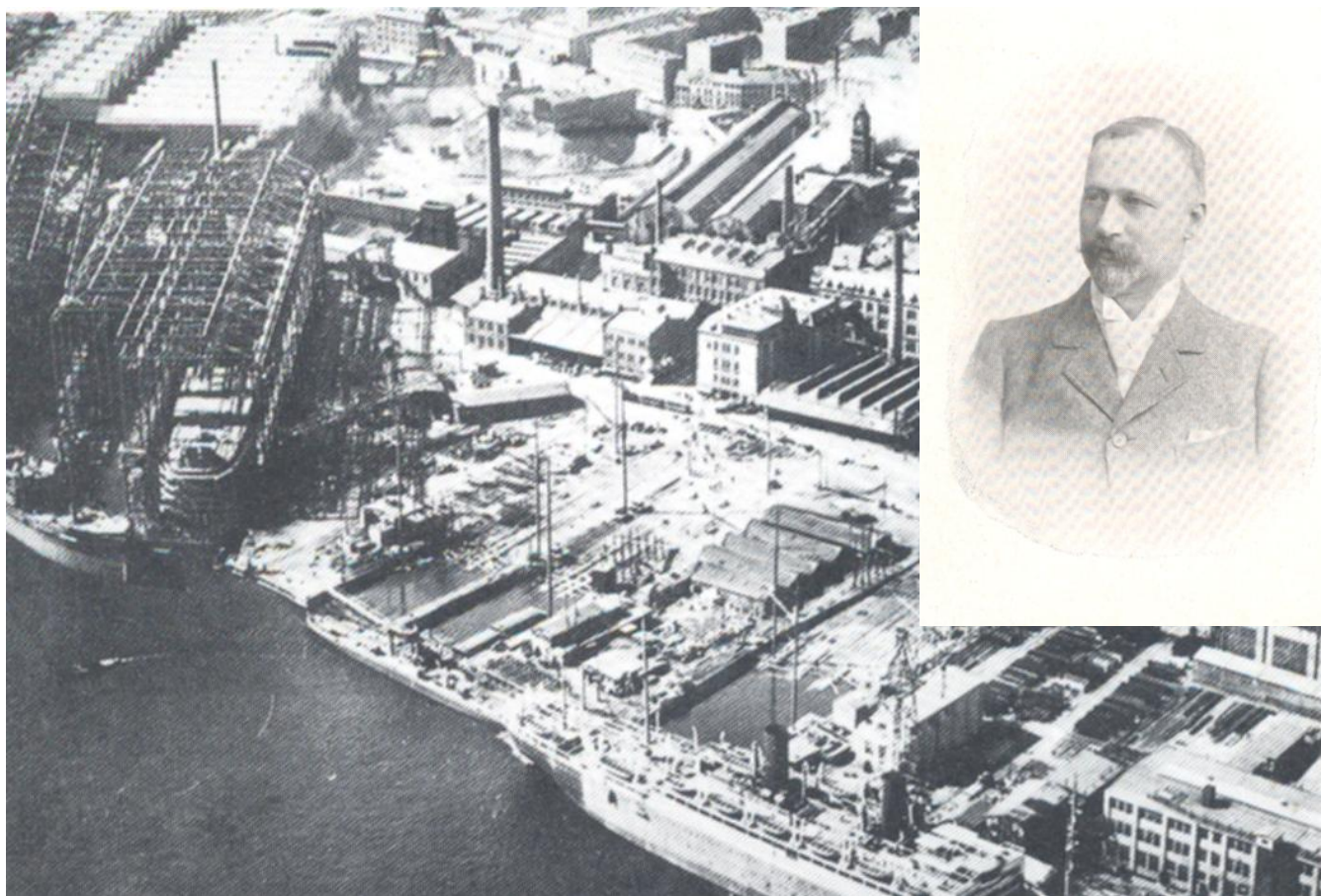
Źródło: A.Banaszek, Zbiory własne [5]



schland” wybudowany również w ówczesnie najlepszej stoczni Niemiec – Szczecińskiej stoczni Vulcan dla konkurencyjnego niemieckiego armatora, tym razem z Hamburga – firmy HAPAG. Ww transatlantyk wyprzedził w zawodach, uzyskując w czasie dziewięciodobnej podróży na trasie pomiarowej Eddystone Light-Sandy Hook (Plymouth – Nowy York-trasa zachodnia) w dniach 6-12 lipca 1900 roku prędkość rekordową 22.42 węzła a następnie w czasie podróży powrotnej 18-24 lipca 1900 r. rekord trasy wschodniej (Sandy Hook – Eddystone Light 22.84 węzła. W odpowiedzi s.s. „Kaiser Wilhelm der Groesse” w dniach sierpnia 1900 r. na trasie wschodniej pobił jeszcze raz rekord konkurencji osiągając rewelacyjną w ówczesne

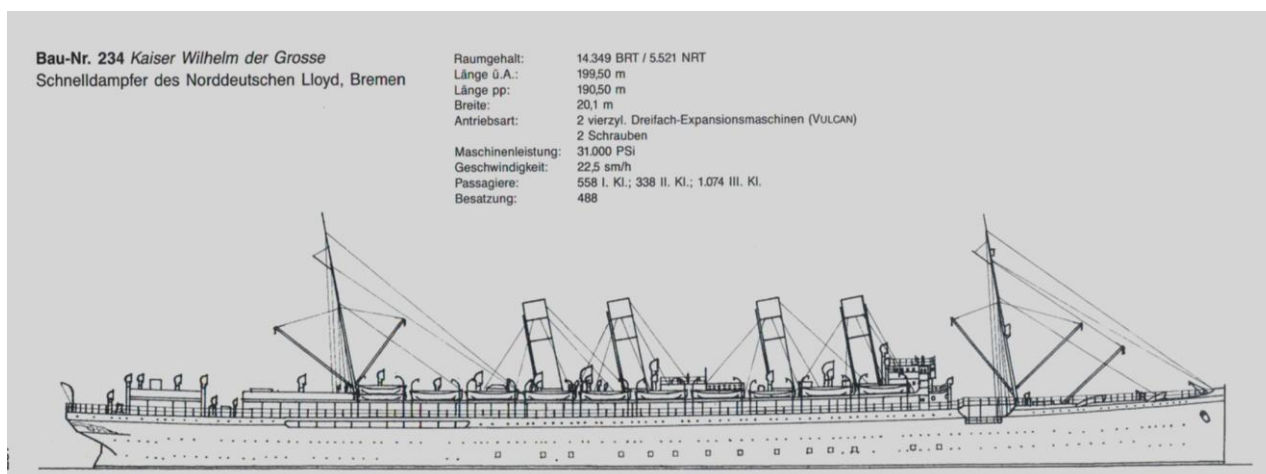
czasu prędkość 22.89 węzła. Był to trzeci i zarazem ostatni rekord „Kaiser Wilhelm der Groesse” w zawodach o „Błękitną Wstęgę Atlantyku”.

Pomimo trudności z przechyłami w czasie rejsów transatlantycznych, zwłaszcza przy zwiększonej prędkości podróżowania oraz podatności statku na kiwanie, nawet przy stosunkowo spokojnym stanie oceanu ( konkurencyjni armatorzy nazywali złośliwie statek „Rolling Billy” – czyli kiwający się Wiluś” [2]) zdobył on wielkie uznanie u pasażerów a charakterystyczne 4 kominy kojarzone były od tej pory z luksusem i najwyższą prędkością podróżowania po morzu.



Rys. 4. Widok i na pochylnie Stoczni Vulcan w Szczecinie oraz sylwetka znanego dyrektora stoczni w latach 1899-1907 Roberta Zimmermanna

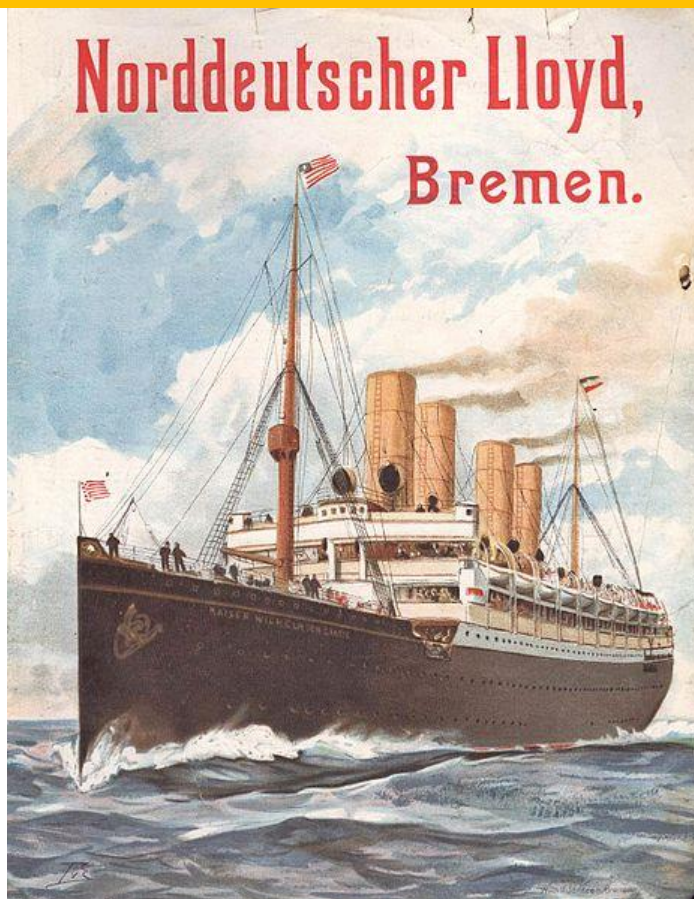
Źródło: A.Banaszek, Zbiory własne [5]



Rys. 5. Sylwetka nowobudowanego w Stoczni Szczecińskiej „Vulkan” transatlantyku s.s. „Kaiser Wilhelm der Groesse”

Źródło: , A.Wulle, [2]





Rys. 6. Pamiątkowe materiały reklamowe s.s „Kaiser Wilhelm der Groesse”  
Źródło: A.Banaszek, Zbiory własne [5]

## PODSUMOWANIE

Statek pasażerski s.s „Kaiser Wilhelm der Groesse” należący do armatora niemieckiego „Norddeutscher Lloyd” swoim zwycięskim rejsiem przerwał blisko 40-letnią hegemonię armatorów brytyjskich w zawodach o „Błękitną Wstęgę Atlantyku”. W ówczesnym świecie technicznym stanowiło to nie lada wyczyn oraz osiągnięcie projektantów i konstruktorów statku. Przyniósł sławę nie tylko właścicielowi ale i Stoczni Szczecińskiej Vulcan, w której go zaprojektowano i wykonano. Trzeba tu zaznaczyć, że w stoczniowych warsztatach powstał nie tylko kadłub statku ale i wyposażenie, w tym parowe silniki główne statku, które zadecydowały o ostatecznym sukcesie jednostki pływającej. S.s „Kaiser Wilhelm der Groesse” był pierwszym z trzech transatlantyków zbudowanych w Szczecinie, które sięgnęły po „Błękitną Wstęgę Atlantyku”. Odtąd statki budowane w Stoczni Szczecińskiej Vulcan były uznawane jako najlepsze pod względem jakości w ówczesnym świecie stoczniowym przynosząc szereg zaszczytów stoczni oraz jej dyrektorowi Robertowi Zimmermannowi.

## BIBLIOGRAFIA

1. A.Hurdeman, The Worldwide History of Telecommunications, Wiley and Sohns – IEEE, New York 2003, ISBN 0-471-20505-2
2. E.Wulle, Der Stettiner Vulcan, Koehlers Verlagungsgesellschaft mbH, Herford, Bielefeld 1989
3. R.Czejarek, Szczecińskie czterofajkowce, Wydawnictwo Lega, Szczecin 2005.
4. A.Werka, Kalendarz Morze 1986r., Wydawnictwo Morze, Warszawa 1986.
5. A.Banaszek, Zbiory własne opracowań i pocztówek z początku XX wieku

## HISTORY OF FIRST WINNER IN “BLUE RIBAND COMPETITIONS- PASSENGER VESSEL S.S. „KAISER WILHELM DER GROESSE”

### Abstract

*The history of passenger vessel s.s. „Kaiser Wilhelm der Groesse”, built on the end of XIX Century in Szczecin Shipyard Vulcan in Szczecin has been presented in the paper. The development of Szczecin Shipyard Vulcan and influence in it of Director Robert Zimmermann was described. Genesis of NDL Order for building in Szczecin and technical data of new passenger vessel was presented. On the end of paper, successes of passenger vessel s.s. „Kaiser Wilhelm der Groesse” and three-time winning in “Blue Riband of Atlantic” trophy competitions were described.*

Autorzy:

dr hab. Inż. **Andrzej Banaszek** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Techniki Morskiej i Transportu; Kierownik Zakładu Projektowania Jachtów i Statków, 71-065 Szczecin; ul. Al. Piastów 41. Tel: + 48 91 449 48 50 e-mail : andrzej.banaszek@zut.edu..