

Lodě svobody v boji

Nákladní lodě třídy Liberty sehrály nezastupitelnou úlohu hlavně v logistickém zajištění spojeneckého válečného úsilí. Většina z nich prožila vcelku nudný „život“, ale v několika případech se i posádky těchto plavidel dostaly do situací, které by jim nezáviděli ani kolegové z válečného loďstva

autor Alois Bělota

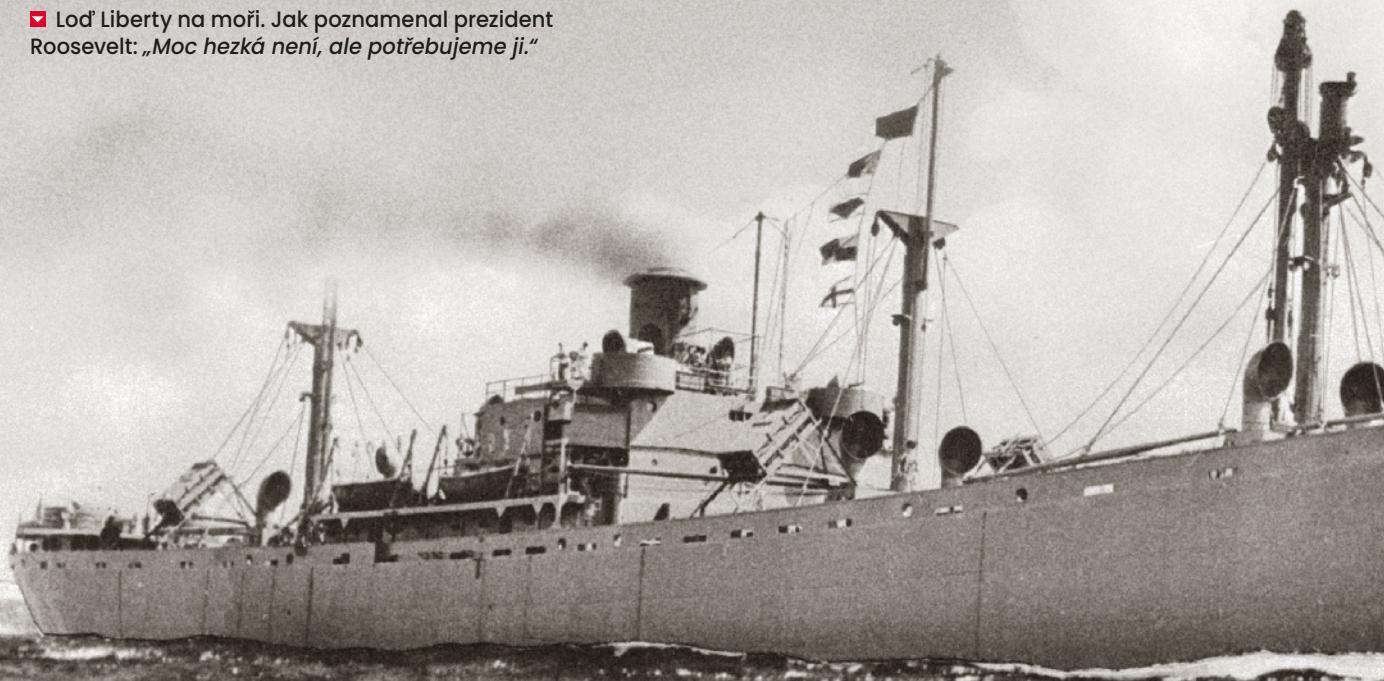
Kořeny amerických pokusů o standardizaci nákladních lodí sahají až do období první světové války. Za jeden z nemnoha pozitivních výsledků se dá považovat 122 plavidel dvou poměrně zdařilých typů 1022 a 1024 souhrnně nazývaných Hog Islanders, jež byly postaveny mezi lety 1918–1921. Problematikou se pak znovu začala zabývat až Rooseveltova administrativa v roce 1936. Smyslem hromadné a levnější výroby pěti set lodí třídy C měl být přebytek lodního prostoru, s tím související pokles přepravních tarifů a v konečném důsledku kýzená vyšší konkurenceschopnost amerických výrobků.

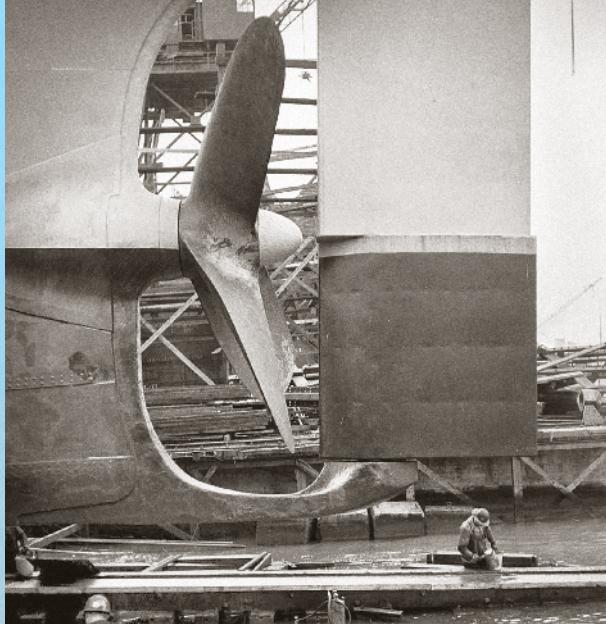
Získané zkušenosti se pak hodily, když v roce 1940 Kanadu a Spojené státy navštívila britská mise hledající společnosti, které by podle zadанé dokumentace postavily 250 jednoduchých nákladních lodí typů Ocean a Fort. Britská zakázka inspirovala šéfa Námořní komise kontradmirála Emoryho Landa k zadání podobného projektu –

tentokrát ovšem pro potřeby amerického obchodního loďstva. Tak vznikl základní projekt EC2-S-C1, známější pod názvem Liberty, který kombinoval britské prvky (svařovaný trup, pohon parním strojem) s dobovou americkou posedlostí možnostmi do detailu propracované pásové produkce. Velká většina zaměstnanců – z nichž asi 30 % tvořily ženy – tudíž nemusela mít naprostou žádnou kvalifikaci, prošla jen krátkým proškolením a bez nadsázk se dá říci, že výrobu všech 250 000 součástek zvládly úplně každý. S přípravnými pracemi se začalo v roce 1941, kdy vznikla řada nových loděnic a zakázky obdrželo na 500 firem ze 32 států USA.

Nový výrobní proces prokázal neuvěřitelnou rychlosť. Montáž jedné lodě Liberty trvala zpočátku 6–8 měsíců a do roku 1943 se v průměru zrychlila na vynikajících 6–8 týdnů. Rekord ovšem patřil dělníkům z kalifornského Richmondu, kteří v listopadu 1942 postavili a sputigli na vodu plavidlo

■ Lodě Liberty na moři. Jak poznámenal prezident Roosevelt: „Moc hezká není, ale potřebujeme ji.“





Detail lodní vrtule a kormidelního listu

Robert E. Peary za pouhé čtyři dny! Celkem se lodí Liberty ve Spojených státech od září 1941 do září 1945 vyrobilo 2 710 včetně subverzí v podobě tankerů, opravárenských plavidel, uhlenných parníků nebo speciálních lodí pro přepravu vojsk, tanků či letadel. Ztráty se během války z různých příčin vyšplhaly na 258 plavidel, tedy asi 8,5 %.

MAXIMÁLNĚ VYZBROJIT!

Třebaže nikoho ani nenapadlo používat lodě Liberty primárně v regulérních námořních bitvách, ve válečných zónách se plavily pravidelně a k tomu už jen pro větší klid posádky potřebovaly výbavu v podobě alespoň symbolické výzbroje. Ta bývala různá, nejčastěji se skládala ze záďového děla kalibru 76, 102 nebo 127 mm, protiletelských kanonů ráží 20 nebo 37 mm, kulometů a dalšího děla větší ráže na přidi. Neméně důležitou součást trupu představovalo zařízení pro neutralizaci magnetického pole lodi, které do vysoké míry snižovalo možnost iniciace torpéda a min s magnetickou roznětkou. Právě toto demagnetizační zařízení se ukázalo jako nejužitečnější – s daleko větší pravděpodobností se totiž v praxi lod setkala s utrženou minou než s nepřítelem, proti němuž mohla hlavnovou výzbroj použít. Dalo by se říci „naštěsti“, protože obsluhu děl – obvykle zhruba 27 mužů – tvorili vysloužilí veteráni nebo nadšení začátečníci, přičemž za dolní věkovou hranici platilo 16 let; maximální stáří nikdo neurčil. Senioři a zelenáči ale brzy takříkajíc „došli“



► Baltimorské loděnice Fairfield postavily 384 plavidel typu Liberty

a zbraně tak obsluhovali americkou armádu narychlou proškolení civilní námořníci, kterých bylo k dispozici relativně dost. Přitom jejich služba zůstala čistě dobrovolná – a to hlavně proto, že nabízela dobrý plat. Podle výměru z února 1943 činila základní roční mzda řadového námořníka nebo dělostřelce 1 897 dolarů, s rostoucí hodnotou se rádově o stovky dolarů zvyšovala a příležitostně posádka dostávala i rizikové příplatky (za plavbu v bojové zóně, za útok na loď, za plavbu do Sovětského svazu a podobně). Celkem u zbraní na amerických nákladních lodích sloužilo na 150 000 mužů, z nichž 2 085 při obraně svého plavidla zemřelo a 1 127 utrpělo vážnější zranění.

KOŘIST PRO PONORKY?

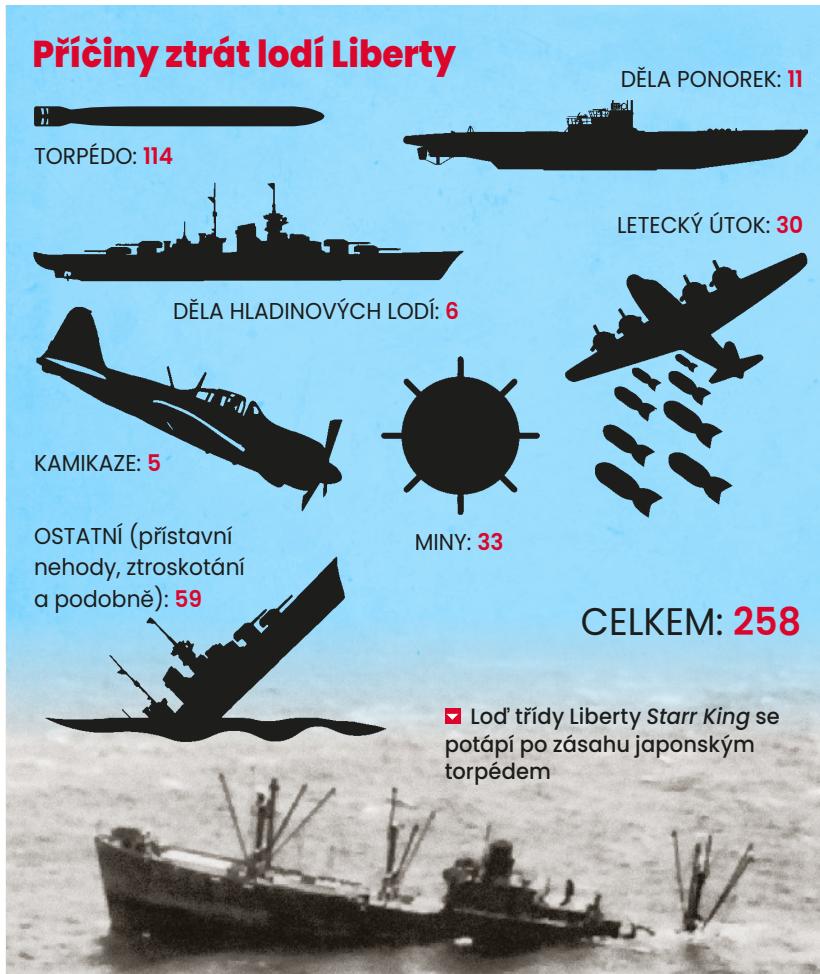
Ačkoli se většina Liberty lodí do přímého kontaktu s nepřitem vůbec nedostala, služba se právem považovala za nebezpečnou. Chvatný způsob výroby si vybíral daň v podobě prasklin často ledabyle svařených trupů. V roce 1946 se ukázalo, že právě tímto neduhem trpí každá třetí

**Dělníci z Richmondu
v listopadu 1942 postavili
a spustili na vodu lod'
Liberty za pouhé čtyři dny**

lod', a 19 plavidel se dokonce rozpadlo. Účast v některém z arktických konvojů napříč mořem posetým ledovými krami na lodi s praskajícím trupem tedy námořníkům asi moc povzbuzující nepřipadala – a to i v případě, že se vůbec nesetkali s nepřitem.

„Nejpřirozenějšími“ protivníky lodí Liberty se podle očekávání staly německé ponorky, v důsledku jejichž činnosti koneckonců celá třída vznikla. Například v březnu 1943 se v konvoji HX-229 plavily – krom mnoha jiných – čtyři jednotky typu Liberty. Dvě z nich (*James Oglethorpe*





a *William Eustis*) padly za oběť německým torpédom s celkovou ztrátou 44 mužů. O zranitelnosti konstrukcí vůči „podmořským douníkům“ svědčí třeba případ Liberty lodě *Nathaniel Hawthorne*, která se po zásahu torpéda z ponorky U-508 potopila za dvě minuty a do mokrého hrobu vzala 38 námořníků. Plavidla Liberty nechyběla ani ve zmasakrovaném konvoji

ho esa Hanse-Hartwiga Trojera a po opravách se u italského Anzia střetla s německými bombardéry, přičemž její kanonýři si nárokovali pět sestřelených strojů. Nejznámější utkání Liberty lodě s obávanou Kriegsmarine se však neodehrálo ve Středomoří ani na tradiční konvojové trase mezi Spojenými státy a Evropou, nýbrž v teplých vodách jižního Atlantiku.

V hlášení kapitán Gerlach uvedl, že o lodě nepřišel v boji s nákladní lodí, nýbrž s americkým těžkým křižníkem!

PQ-17. Z třiaadvaceti potopených lodí jich k typu Liberty náleželo šest a do cíle v Murmansku dopluly jen dvě.

Našly se však i výjimky, které beze ztrát na životech vyvázly ze střetů, v nichž teoreticky neměly mít žádnou šanci. Například bojovně naladěná posádka Liberty lodě Lawton B. Evans nejprve přežila zásah torpédem z U-221 ponorkové-

KORZÁR VERSUS NÁKLAĎÁK

Když 17. září 1942 vyplula z Kapského Města Liberty loď *Stephen Hopkins*, aby se z panenské plavby vrátila do Surinamu v Jižní Americe, kapitán Paul Buck nepředpokládal žádné potíže. Po několika dnech ale radista zachytily zprávu o přítomnosti německých korzárských lodí v jižním Atlantiku. V oblasti opravdu opero-

vala korzárská loď *Stier* se zásobovačím – avšak též ozbrojeným – parníkem *Tannenfels*. Obě lodě se setkaly asi 370 km od ostrova Tristan da Cunha, a zatímco pokojně driftovaly, posádky na *Stier* překládaly zásoby. Kapitán Horst Gerlach se cítil natolik bezpečně, že dokonce nechal námořníky oklepávat z korzára rez a natírat lodní boky. Pak se však na obzoru objevil *Stephen Hopkins*.

Veškeré práce byly do deseti minut ukončeny a Němci uvedli *Stier* do bojové pohotovosti. Současně na stežni zavíral signál vyzývající bližící se plavidlo k zastavení. Když Američané nereagovali, zahřměla Kruppova 150mm děla. Už třetí salva se „ujala“, jeden granát zasáhl středolodí a zabil dva námořníky. Lodě Liberty inkasovala ještě dvakrát a teprve tehdy se neohrabané nákladní plavidlo konečně stočilo do takové pozice, v níž nepříteli nabízelo minimální siluetu a současně mohlo opětovat palbu ze zádového 102mm kanonu. Role střelce se chopil námořník Nathaniel Barker a pod dohledem zraněného poručíka Kennetha Willetta prokázal neuvěřitelný dělostřelecký talent. Každých 45 vteřin vystřelil a co rána, to zásah do německého trupu. Jeho palba poškodila *Stieru* kormidlo a přední děla, vyřadila generátory, zasáhla palivo-vou nádrž, ošetřovnu, lodní můstek a ubikaci důstojníků. Vzdálenost mezi plavidly se mezitím zkrátila asi na kilometr a na *Stieru* i *Tannenfelsu* přišly ke slovu kulomety. Z přídě *Stephena Hopkinse* na oplátku odpovídal

SPRAVEDLIVÁ REMÍZA

Zhruba ve stejné době již na zadním dělostřeleckém stanovišti nebyl naživu nikdo a na předním přežil jeden námořník. *Stephen Hopkins* se tak bránil už jen kulomety ze střechy stavby. Náhle se však na zád' z kotelny vyplhal osmnáctiletý strojní kadet *Edwin O'Hara*, a když v obležení mrtvých těl spatřil neporušené dělo s pěti připravenými granáty, rozhodl se své druhy pomstít. Všechn pět střel umístil do trupu nepřátelské lodi a pak byl sám zabit.

Dobře na tom nebyl ani *Stier*. Se zaseknutým kormidlem a zničeným palivovým systémem zpomaloval, bezmocně kroužil a nakonec také zastavil. Vzhledem k tomu, že se *Stephen Hopkins* potápel a kapitán Gerlach potřeboval co nejvíce námořníků k opravě škod, dělostřelba utichla. Po další půlhodině se nad lodí Liberty zavřela voda a z 56 mužů její posádky bitvu přežilo jen 19. Všichni se shromázdili do jediného nepoškozeného záchranného člunu a v mlze unikli po trosečnících nepříliš horlivě pát-rajícímu *Tannenfelsu*. Velení člunu se coby nejvyšší šarže ujal vrchní strojníc *George Cronk* a ukázalo se, že nerozumí jen strojům, ale je i dobrým mořeplavcem. Kupodívku věděl o místních mořských proudech dost na to, aby člun nasměroval k brazilskému pobřeží, a ukázalo se, že se rozhodl dobře. Během plavby dlouhé 4 000 km sice čtyři zranění muži zemřeli, ostatní se však 27. října vylodili nedaleko Ria de Janeira.

Epilog malé, nicméně urputné námořní bitvy patřil Němcům. *Stier* inkasoval snad až 35 zásahů, a třebaže byl pevně stavěný, nestačilo to. Požár z palivových nádrží se přes maximální úsilí posádky rychle šířil k nákladovému prostoru č. 2, kde se nacházelo 19 torpéd. Půldruhé hodiny po bitvě kapitánu Gerlachovi nezbývalo než aby i on vydal povel



► Dodnes se dochovaly dvě lodě Liberty. Na snímku hlavní výzbroj jednotky *John W. Brown* v podobě děla ráže 127 mm

k opuštění lodi. Trosečníky zachránili *Tannenfels*, a když důstojníci posádku spočítali, ukázalo se, že tři muži zahynuli a 33 jich utrpělo zranění. Za deset minut se požár dostal k torpédům a následná exploze roztrhala *Stier* na kusy. *Tannenfels* přistál v Bordeaux 8. listopadu 1942 a v následném hlášení kapitán Gerlach uvedl, že o lodě nepřišel v boji s nákladní lodí, nýbrž s americkým těžkým křižníkem!

BĚSNĚNÍ KAPITÁNA ARIIZUMIHO

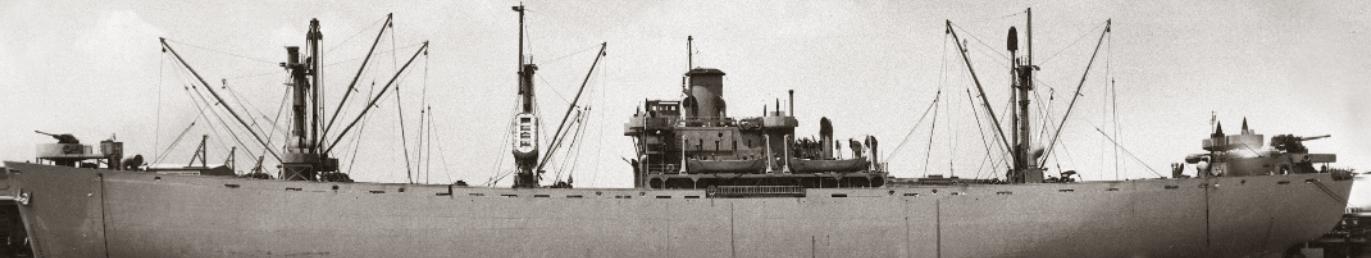
Lodě Liberty nechyběly ani na Dálném východě a jednou z mnoha byla i *Jean*

Nicolet. Ta na přelomu jara a léta 1944 pod velením kapitána Davida Nilssona dopravovala do Kalkaty nákladní automobily, výsadkové čluny a pontony pro barmskou frontu. Jenže zhruba 1125 km od Cejlonu loď zasáhla dvě torpéda z japonské ponorky I-8 kapitána Tacunosukeho Ariizumiho. *Jean Nicolet* se začala potápet, radista odvysílal SOS a posádka s cestujícími v počtu rovné stovky mužů nastoupila do záchranných člunů. Vtom se I-8 v noční tmě přiblížila, rozsvítila reflektory a trosečníci byli bezvadnou angličtinou vyzváni, aby přestoupili na palubu ponorky. Pět mužů na jednom voru výzvu neposlechlo



Třída Liberty

VÝTLAK:	14 245 t
DÉLKA:	134,6 m
ŠÍRKA:	17,3 m
PONOR:	8,5 m
POHON:	parní stroj, dva kotly o výkonu 1 900 kW, jedna lodní vrtule
MAX. DOSAH:	37 000 km
MAX. RYCHLOST:	11 uzlů (20,3 km/h)
KAPACITA NÁKLADU:	10 856 t
VÝZBROJ:	1x 76mm dělo na přidi, různé varianty protiletadlové výzbroje
POSÁDKA:	50–90 námořníků a dělostřelců

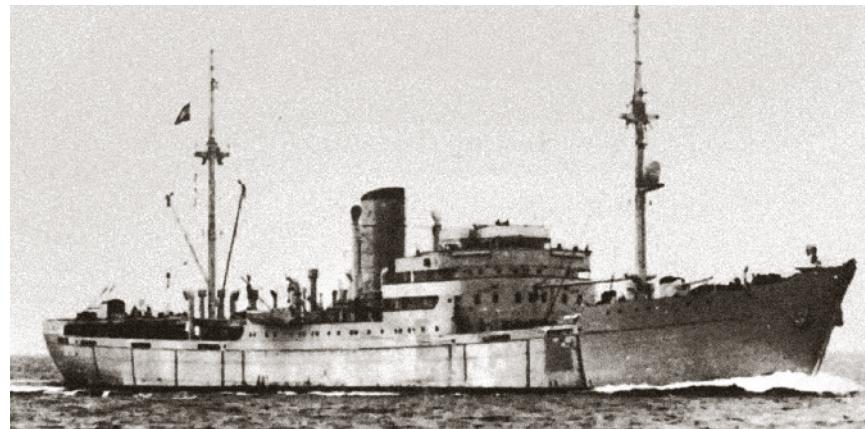


Námořní operace Lodě třídy Liberty



■ Námořní kadet O'Hara svedl na palubě Stephena Hopkinse poslední hrdinný boj

a podařilo se jim zmizet, což se záhy ukázalo jako velice šťastné řešení. Japonci totiž trosečníky shromáždili na palubě, svázali je provazy a dráty, obrali je o cennosti a boty a začali je systematicky vraždit. První obětí se stal teprve sedmnáctiletý námořník William Mussen. Jeden z Japonců ho nejprve udeřil trubkou do hlavy, pak ho do ní střelil z pistole a tělo shodil přes palubu. A tak to pokračovalo dál. Japonští námořníci bili trosečníky trubkami a kladivy, bodali do nich bajonety, sekali samurajskými meči a do toho se ozýval válečný ryk kapitána Ariizumiho, který z věže ponorky špatnou angličtinou vedl jakousi podivnou satanskou mši: „Teď jste moji vězni a já vám ukážu, jak jsou Američa-



■ Nenápadný, avšak šesti 150mm kanony vyzbrojený pomocný křižník Stier

né zbabělí. Musíte si uvědomit, že světu bude vládnout Japonsko. Jste hloupi, že jste šli do války. Copak nevíte, že celá americká flotila leží na dně oceánu?“

Kapitán Nilsson a novinář Francis O'Gara šílenému běsnění unikli, protože byli coby důležité osoby uvězněni v ponorce. Mezitím I-8 kroužila kolem potápějící se Jean Nicolet a střílela do ní děla. Tři trosečníci mezitím raději skočili do moře, další tři spláchla z paluby vlna. Když zbylo naživu už jen asi 30 trosečníků, obsluha palubního radaru ohlášila letadlo. Japonci na nic nečekali, ponechali zbylé trosečníky svému osudu a I-8 se ponořila. Celkem zkázu Jean Nicolet přežilo 23 mužů – pět které Japonci neobjevili, dva z těch, které spláchla vlna, 16 z těch, co Japonci nestihli zavraždit, a konečně i novinář O'Gara. Ten si v zajetí užil své, doma ho považovali za mrtvého (dokonce po něm byla pojmenována jedna z Liberty lodí), ale nakonec

byl po válce v hrozném zdravotním stavu nalezen v zajateckém táboře Ofuna v Japonsku. Kapitán Nilsson takové štěstí neměl. Z ponorky musel vystoupit v malajském Penangu a od té doby o něm nikdo neslyšel.

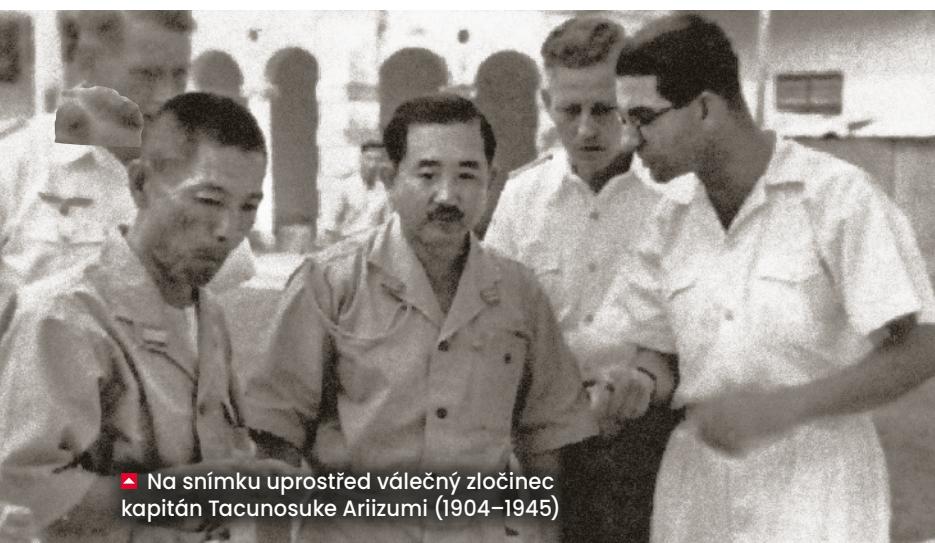
VELKÝ KUS PRÁCE

Přežívší z Jean Nicolet po 13 hodinách zachránila indická loď Hoxa a jejich svědectví vyvolalo mezinárodní poprask. Masakr tak pobouril švýcarskou ambasádu v Tokiu, že se obrátila na japonskou vládu se žádostí o vyšetření. Premiér Kuniaki Koiso Švýcarům kupodivu vyhověl a nařídil kapitánu Ariizumiho vyslechnout. Po návratu do Penangu na něj čekal rozkaz okamžitě odletět do Tokia, čímž ale celá záležitost víceméně skončila. Zuřivý samuraj Ariizumi se totiž s vyslyšujícím úředníkem vůbec nebavil, a dokonce se k němu pohrdavě otočil zády. Trapná záležitost byla zametená pod koberec, Ariizumi dostal velení skupiny čtyř zbrusu nových podmoršských letadlových nosičů třídy I-400 a po japonské kapitulaci spáchal sebevraždu.

Uvedené případy svědčí o tom, že lodě Liberty neodvedly jen velký kus černé práce v nákladní dopravě. Praxe ukázala, že i civilní námořníci se čas od času dostali do hodně nepříjemných situací, pro které ani neměli výcvik. Přesto v případě potřeby i oni své úkoly plnili více než dobře. ▶

LITERATURA, ZDROJE:

- Bek, J.: Liberty, lodě svobody. Praha 2011
Elphick, P.: Liberty, The Ships That Won the War. Annapolis 2006
www.globalsecurity.org
www.uboat.net



■ Na snímku uprostřed válečný zločinec kapitán Tacunosuke Ariizumi (1904–1945)