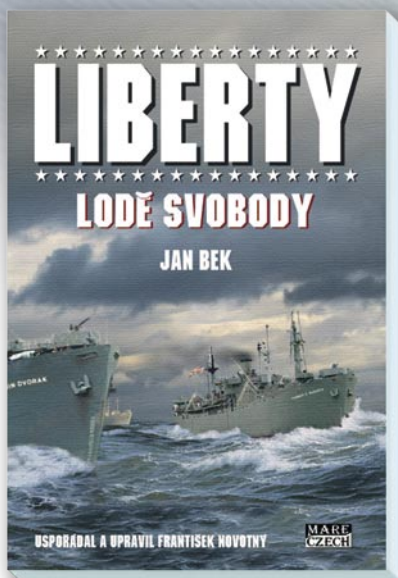


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Liberty, loď svobody

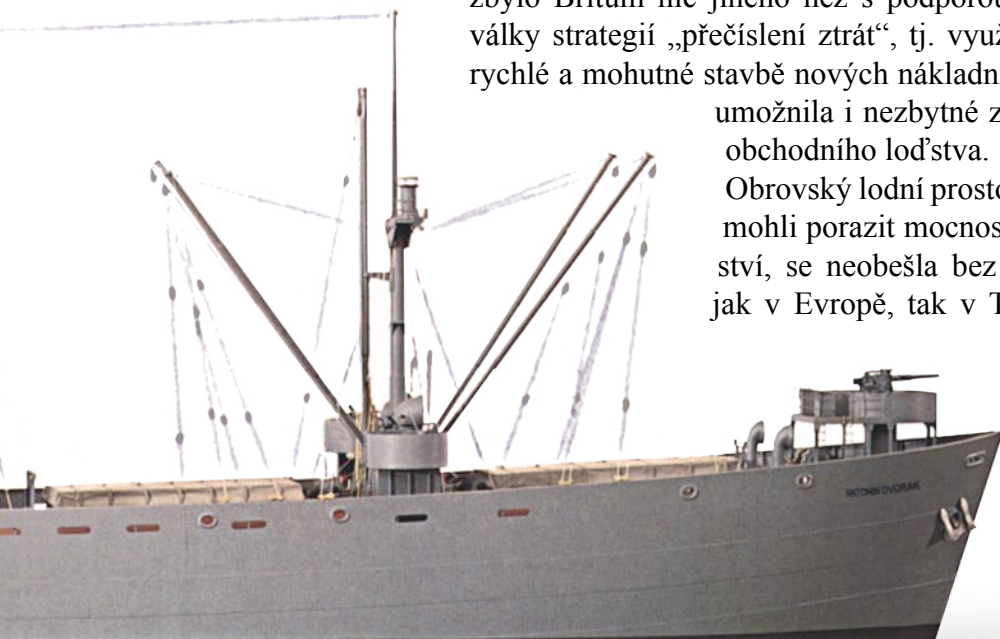
Slavná konstrukce, která pomohla vyhrát bitvu o Atlantik
Jan Bek, uspořádal a upravil František Novotný
počet stran 250,
více než 200 fotografií, ilustrací a výkresů
vazba brožovaná,
běžná cena cca 399 Kč,
naše cena cca 370 Kč,
cena K“M“K cca 330 Kč
ISBN 978-80-86930-18-3

Tato kniha je věnována nákladním lodím Liberty, jejichž vývoj a nasazení za druhé světové války nejen představují jednu z nejzajímavějších stránek historie světové mořeplavby a stavby lodí, ale také čin, který se významně zasloužil o vítězství Spojenců nad mocnostmi Osy. Projekt na co nejjednodušší nákladní loď vznikl pod tlakem nepříznivě se vyvíjející bitvy o Atlantik na začátku války. Hlavně útoky německých ponorek ztrácela Velká Británie takový objem lodní tonáže, že reálně hrozilo nebezpečí jejího odříznutí od Spojených států a od dominií, od dodávek zbraní, surovin a potravin.

Jelikož spojenecká protiponorková obrana dosáhla patřičné účinnosti až v polovině roku 1943, nezbylo Britům nic jiného než s podporou Spojených států volit v první fázi války strategii „přečíslení ztrát“, tj. využít průmyslový potenciál USA k tak rychlé a mohutné stavbě nových nákladních lodí, že by nejen ztráty kryla, ale umožnila i nezbytné zvýšení celkové tonáže spojeneckého obchodního loďstva.

Obrovský lodní prostor byl totiž nutný, aby Spojenci vůbec mohli porazit mocnosti Osy. Strategie, která vedla k vítězství, se neobešla bez gigantických vyloďovacích operací jak v Evropě, tak v Tichomoří, což vyžadovalo logistiku schopnou si poradit s námořní přepravou milionů vojáků a milionů tun materiálu po celé zeměkouli.

Lodě Liberty se pak staly transportérem, který toto břemeno z valné části nesl, takže obsahem jejich nákladových prostorů byla kromě reálného nákladu i svoboda pro porobené národy Evropy.



Lodě Liberty neměly jednoduchý start do života. Časopis Time je označil jako „ošklivé káčátko“, takže americký prezident F. D. Roosevelt, aby uklidnil veřejné mínění, vyhlásil 27. září 1941, kdy mělo být ve Spojených státech spuštěno na vodu prvních 14 plavidel nového nouzového typu, za „Den loďstva Svobody“. Křtu vůbec první lodě se prezident osobně zúčastnil. Dostala jméno Patrick Henry podle amerického patriota a jednoho z vůdců amerického boje za nezávislost. V proslovu u příležitosti spuštění lodě Roosevelt připomněl slavnou větu tohoto amerického vlastence pronesenou v roce 1775 jako výzvu k osvobozovacímu boji: „Dejte mi svobodu, nebo mi dejte smrt!“ Pak Roosevelt svůj projev uzavřel prohlášením, že úkolem nového typu nákladních lodí je právě přinést svobodu Evropě a bezděčně dal „ošklivým káčátkům“ nový název, pod nímž tito pracovní koně válečné námořní dopravy vešli do dějin.



Snad právě proto, že se jednalo o nouzový typ, u něhož se kladla na první místo láce a rychlost stavby, patří lodě Liberty k prvním plavidlům na světě, která se důsledně stavěla revolučně novým způsobem, metodou proudové montáže za použití svařování. Jednotlivé sekce a bloky trupu se vyráběly po celých Spojených státech a svázely do loděnic, kde se na skluzech montovaly dohromady a svařovaly. Jedině tato metoda, se kterou přišel americký průmyslník Henry J. Kaiser, umožnila masovou produkci lodí Liberty, jichž bylo v letech 1941–1945 postaveno 2751 kusů, takže se staly nejpočetnějším typem obchodního plavidla v celé historii mořeplavby. Kniha, kterou vám představujeme, vznikala stejně klopotně a taktéž pod tlakem skutečností jako plavidla, kterým je věnována. Stejně jako lodě Liberty se i první česká monografie na

téma této lodní popelky, jež se stala královnou válečné námořní dopravy, musela vypořádat s počátečními obtížemi a s diktátem osudu, neboť jejího autora, kapitána Československé námořní plavby Jana Beka, odvolal nečekaný skon od nedokončeného díla. Lodě Liberty byly jeho velkou láskou a podařilo se mu shromáždit celý balík pozoruhodných údajů nejen o konstrukci tohoto famózního plavidla, ale také o provozu, o posádkách, které na lodích Liberty žily – ale také umíraly.

Problém byl v tom, že autor nestihl dát sebranému materiálu vnitřní strukturu, takže vyžadoval přeorganizovat a doplnit. Proto ležel více než rok v nakladatelství, než jsem byl požádán, abych dílo kapitána Jana Beka uspořádal, popřípadě doplnil textem a připravil k vydání. Pokládal jsem si to za čest a abych co nejméně narušil původní text, jsou mé dodatky buď odděleny graficky, u samostatných kapitol nadepsány mým jménem, zatímco původní nesou jméno Jana Beka, a v případě drobnějších doplňků označeny jak Ediční poznámka.

Doufám, že i přes tento komplikovaný vznik je výsledné dílo právo tématu – že knížka bude čtenářům neokázale užitečná tak, jako byly lodě Liberty užitečné Spojencům, že českým milovníkům lodí přinese nejen zajímavá fakta, která by jinak museli pracně shánět z mnoha zdrojů, ale také připomene skutečnost, jež se znovu stává aktuální – že svoboda moří je úhelným kamenem naší civilizace.

Ukázka:

První loď třídy Liberty byla spuštěna na vodu 7. září 1941 v loděnicích Bethlehem Fairfield Yard v Baltimore a předána Námořní komisi USA o tři týdny později jako SS Patrick Henry. Vrcholu své výkonnosti dosáhly loděnice v Richmondu při stavbě SS Robert E. Peary, loď, která byla postavena a spuštěna na vodu během čtyř dnů v listopadu 1942. Stejně jako mnoho dalších úspěchů, rekord ve stavbě SS Robert E. Peary měl své kořeny v součinnostech mezi skupinami dělníků. Již při stavbě Hooverovy přehrady v Coloradu a dalších nechal H. Kaiser rozdělit osazenstvo stavby na dvě skupiny a denně se vyhlášovalo, která polovina dosahuje lepších výsledků. Stejně metody bylo použito v září 1942, když loděnice v Portlandu oznámila první rekord ve stavbě lodí spuštěním lodě Liberty na vodu za deset dní po položení kýlu a prezident Roosevelt se zúčastnil slavnostního křtu lodi.



To ovšem nezůstalo bez odezvy v Richmondu, kde vedení loděnice i dělníci zahájili přípravu na stavbu lodi číslo 440 v co nejkratším možném čase. Více než polovina svářečích a nýtovacích prací lodi číslo 440 byla hotova již před položením kýlu na skluzu číslo dvě loděnice Permanente Metals Corporation dne 8. listopadu 1942. Předtím byla dopravena na skluz ve dvou kusech dokonce již s namalovaným jménem lodi, záď ve třech částech. Celkem loď sestávala z devadesáti sedmi velkých sekcí. Závod s časem začal minutu po půlnoci 8. listopadu 1942, o dvě hodiny později byla hotova obšívka dna, za dvanáct hodin instalována strojovna, za dvacet čtyři hodiny dokončen lodní trup a odzkoušena strojovna, třetího dne byla ustavena nástavba (již vybavená nábytkem, zrcadly, hodinami, věšáky a dokonce záchrannými vestami), čtvrtý den byly ukončeny nátěry a kabeláž a 12. listopadu 1942 v 15.00 byla loď spuštěna na vodu a pokřtěna Robert E. Peary. Za čtyři dny, patnáct hodin a dvacet devět

minut bylo sestaveno čtvrt milionu součástí lodě vážících kolem 6350 tun. Za další tři dny byla vystrojena u dokončovacího nábreží, 15. listopadu 1942 prošla zkouškami, byla převzata Námořní komisí a zařazena do služby. Nehledě na rekordní čas stavby loď dobře sloužila celých jednadvalet až do červnu 1963, kdy byla sešrotována v Baltimore.

Jestliže v roce 1942 průměrný čas na stavbu lodí třídy Liberty činil 108 dní, pak v roce 1943 to bylo již pouhých 50 dní. V téže roce produkovaly loděnice Spojených států tři lodě Liberty denně.

Poslední postavenou lodí třídy Liberty se stala SS Albert M. Boe, spuštěná na vodu 26. září 1945 a převzatá 30. října 1945. Nesla jméno hlavního strojníka nákladní lodi armády Spojených států, který i po výbuchu lodi zůstal ve strojovně, aby zastavil stroje. Posmrtně byl vyznamenán Medailí za zásluhy ve službě obchodního loďstva.

Výraz „ošklivé káčátko“ k označení nákladní lodě třídy EC2 si novináři vypůjčili z rozhovoru prezidenta Spojených států Franklina D. Roosevelta s admirálem Landem, vedoucím Námořní komise Spojených států, který nad projektem EC2 vedli: „Admirále, myslím, že tato loď nám velmi dobře poslouží,“ řekl prezident. „Uveze toho hodně. Není moc pohledná, že? Opravdové ošklivé káčátko.“

Novináři nebyli lichotivější. „Mořské pramice s tupou příďí povevou výzbroj do Británie,“ znělo ve člancích komentujících stavbu ohromné série lodí této třídy.

Oficiální klasifikační označení EC2-S-C1 přidělené Námořní komisí Spojených států poskytovalo základní charakteristiku lodí. EC znamenalo emergency cargo tj. „nouzová nákladní“, číslice 2 označovala délku lodí na vodoryse mezi 400 až 450 stopami (122 až 137,25 m), písmeno S znamenalo steam engine – parní stroj, a dodatek C1 pak specifické provedení nebo modifikaci základního modelu.

Admirál Emory Scott Land se pokusil zmírnit negativní dojem z EC2 a 27. září 1941, kdy bylo spuštěno na vodu prvních čtrnáct lodí typu EC2-S-C1, vyhlásil jako Liberty Fleet Day. Byla to slovní hříčka, která jednak znamenala Den loďstva (lodí) Liberty, jednak Den loďstva Svobody. První ze spuštěných lodí nesla jméno amerického patriota Patricka Henryho a právě jeho výrok „Give me Liberty or give me Death“ (Dejte mi svobodu, nebo mi dejte smrt) dal jméno nejen onomu dni, ale celé třídě lodí EC2.



O autorovi:

Kpt. Ing. Jan Bek se narodil v roce 1943 ve Vsetíně. O pár let později se rodina přestěhovala do Prahy, kde také absolvoval převážnou část základní školy včetně nástavby, tzv. jedenáctiletky. Po absolvování jedenáctiletého studia nastoupil jako plavčík na tříměsíční stáž na námořní loď *Republika* a následně pak na Námořní akademii v Oděse.

Na toto období vzpomíná jeho kolega Kpt. Ing. Jiří Konár:

Jan Beka jsem poznal v září roku 1961 v Námořní akademii v Oděse, když jsme zde začínali studovat. Naši skupinu tehdy tvořilo jedenáct československých studentů – byli jsme vůbec první českoslovenští studenti v námořní akademii.

Byl jsem velitelem české Gruppy (skupiny), takže jsem je všechny, a tedy i Honzu Beka dobře poznal. Z počátku měli sice Čechoslováci problémy s disciplínou, ale časem se vše uklidnilo. A nakonec patřili mezi nejlepší studenty námořní akademie. Prvních pět míst podle prospěchu za mé éry získali Češi a v této pětičce byl i Honza Bek. Patřil k těm, jimž stačilo před zkouškou si přečíst učebnici, a druhý den u zkoušky vše znali.

Kursanti (to byl oficiální název studentů Námořní akademie) si nás Čechoslováků vážili a měli nás rádi. Stodevadesáticentimetrový Bek budil u sovětských studentů respekt už jenom postavou, oblíbili si ho ale i proto, že hrál dobře na trubku. Čechoslováci byli také dobří veslaři, což se rovněž hodnotilo. V Námořní akademii se hodně veslovalo – to přetrvalo ještě z carských dob. No a Jan Bek byl i skvělý veslař. Čechoslováci vyhráli v roce 1963 přebor Oděsy.

Po absolvování akademie v roce 1964 nalodil ve stejném roce jako palubní kadet na loď *Lidice*. Poprvé jako důstojník nastoupil ve funkci 3.palubního důstojníka na m/s *Brno* v roce 1965. Kapitánem malé plavby se stal v roce 1969 a následně nalodil ve funkci 1.palubního důstojníka na loď *Košice*. V roce 1973 se Jan Bek stává kapitánem dálné plavby a v témže roce nalodí poprvé ve funkci velitele na m/s *Jiskra*. V letech 1980-1984 vystudoval vysokou námořní školu ve Štětíně.

Opět vzpomíná jeho kolega Kpt. Ing. Jiří Konár:

*Po skončení Námořní akademie v roce 1964 se naše cesty s Honzou Bekem rozešly. Setkal jsem se s ním až po letech na lodi *Bratislava*. On byl velitel, já druhý palubní důstojník. Potom jsem se s ním znovu setkal na lodi *Karlovy Vary*. Tuto loď jsme přebírali v Cardiffu, Honza Bek byl opět velitel, já již první palubní důstojník. Jak po pracovní stránce, tak i po stránce osobních vztahů byla spolupráce perfektní.*

Pak jsem se s Janem Bekem již setkával pouze na školeních, na výjezdních školeních na Kladně nebo na podnikové chatě.

Honza Bek byl zdravě ctižádostivý, dálkově si udělal vysokou námořní akademii ve Štětíně a prosazoval to i u ostatních důstojníků, kteří absolvovali střední Námořní akademii. Patřil k nejlepším kapitánům, které naše loďstvo mělo.



Po více než 45 letech strávených na moři, z toho 33 let ve funkci velitele lodi, se kpt. Jan Bek v roce 2006 ze zdravotních důvodů loučí se životem na moři. V roce 2007 na následky zdravotních problémů zemřel. Čest jeho památce.

Uspořádání konvoje HX 229 při vyplutí z New Yorku 8. března 1943

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11 Cape Breton (GB)	21 Walter Q. Gresham (US)	31 Fort Nebraska (GB)	41 Nebraska (GB)	51 Belgian Gulf (PA)	61 Abraham Lincoln (N)	71 City of Agra (GB)	81 Irish Du Pont (US)	91 Clan Matheson (GB)	101 Elin K (N)	111 Harry Luckenbach (US)
12 Robert Howe (US)	22 William Eustis (US)	32 Kaipara (GB)	42 Regent Panther (GB)	52 San Veronica (GB)	62 Gulflioc (US)	72 Southern Princess (GB)	82 Coracero (GB)	92 Nariva (GB)	102 Lucius (GB)	112 Daniel Webster (US)
13 Empire Knight (GB)	23 Stephen C. Foster (US)	33 Canadian Star (GB)	43 Antar Island (GB)	53 Pan Rhode (US)	63 Jean (US)	73 El Mundo (PA)	83 Nicania (GB)	93 Magdala (NL)	103 Zasland (NL)	113 Hugh Williamson (US)
14 Mathew Luckenbach (US)	24 Mathew Luckenbach (US)	34 Mathew Luckenbach (US)	44 Empire Cavalier (GB)	54 Empire Cavalier (GB)	64 Kofreii (US)	74 Margaret Lyles (US)	84 Tekoa (GB)	94 James Oglethorpe (US)	104 James Terkooie (NL)	

Vlajka lodí: GB=Velká Británie, US=USA, N=Norsko, PA=Panama, NL=Nizozemsko

Highlander pod velením korvetního kapitána E. C. L. Daye, bývalého torpédoborce US Navy *Beverly*, čtyř korvet HMS *Abelia*, HMS *Anemone*, HMS *Pennyworth* a kanadské HMCS *Sherbrooke*. Avšak k určenému datu vyplutí skupiny z St. John's a zahájení ochrany konvoje HX-229, tedy ke 14. březnu 1943, byl k dispozici pouze jeden torpédoborec a jedna korveta. *Highlander* se nacházel v opravě, a proto se měl k B4 připojit torpédoborec HMS *Volunteer*

HMS *Highlander* třídy Havant.



HMS *Venomous*, torpédoborec třídy Admiralty Modified W.

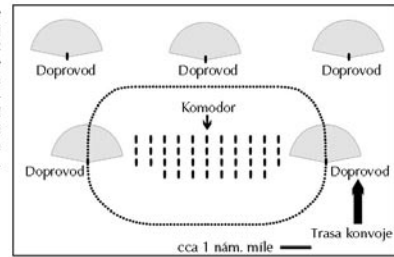


sádky. Plavidlo se silně naklonilo na bok a celá posádka sestoupila do člunů. Poslední loď v koloně však nezastavila, aby trosičky převzala, takže po prohledání oblasti asidkem vzal na sebe riziko zastavení a záchrany trosičníků torpédoborec *Volunteer*.

Podarilo se zachránit všechny členy posádky, kteří byli na opuštění lodi dobře připraveni. Pod gumovými obleky měli ještě kabáty, kalhoty a boty, někteří měli s sebou v člunech dokonce sbalené kufry. Kapitán však zapomněl před opuštěním lodi zničit knihy žifer a další tajné dokumenty, takže *Volunteer* musel *William Eustis* dorazit čtyřmi hlubinnými náložemi, aby se tyto materiály nedostaly Němcům do rukou.

Po prvních útocích 16. a 17. března komodor zreorganizoval konvoj. Jeho šifri snížil na devět kolon a přehodil pořadí lodí v kolonách 7, 8 a 9.

Ochrana konvoje HX229. Konvoj je přibližně pět mil široký, lodě s nejmenším nákladem ve středu, doprovod s vyznačenými sektory dosahu radaru.



Lodě třídy Fort - SS Fort Assiniboine.



SS Fort Grant.



SS Fort Chilcotin.

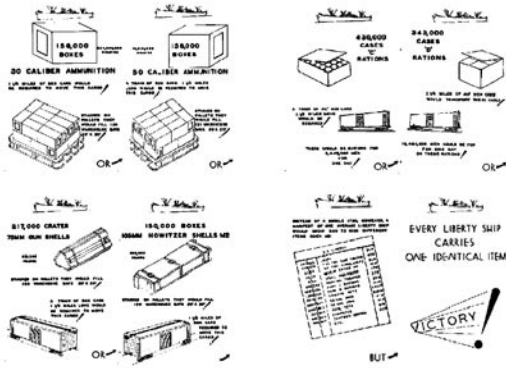


Henry J. Kaiser předvádí na modelu princip montovaných dílů lodí Liberty...

...a realita s již usazeným dílem.



budovala přehradu Grand Coulee a Bonneville na řece Columbia. Kaiserovy stavební firmy poté postavily pilíře mostu San Francisco-Oakland, cementárnu, suché doky, podzemní dráhu, akvadukty, cesty, základnu námořního letectva v Texasu a třetí skupinu zdymadel v Panamském průplavu.



Hlavní paluba

Plochá, bez sedlovitosti, s četnými úvaznými oky, uzpůsobená k uložení palubního nákladu.

Přídová paluba s uzavřeným jicnem nákladového prostoru #2. Ventilátory přirozené ventilace nákladového prostoru a rezervní kotva.



84



Kryt nákladového prostoru #2 před konečným zajištěním plachet. Pětúhelníkové výložníky v postavení „union purchase“, probíhá nakládka palubního nákladu.

Boční (outorový) kýl

Jednalo se o pětadvacet centimetrů široký pruh oceli, jenž se táhl od poloviny nákladového prostoru číslo 2 až po konec oddělení strojovny zvnějšku po obou stranách trupu v oblasti zaobleného přechodu plochého dna do svislých boků. Jeho účelem bylo potlačit boční kolébání lodě ve vlnobíh.

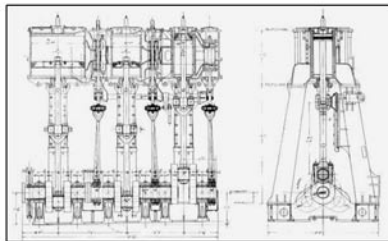
Překládací zařízení

Bylo jednoduché na výrobu, spolehlivé při práci, ale náročnější na obsluhu. Jednalo se o výložníky s takeláží na předním a zadním stěžní směrem dopředu.

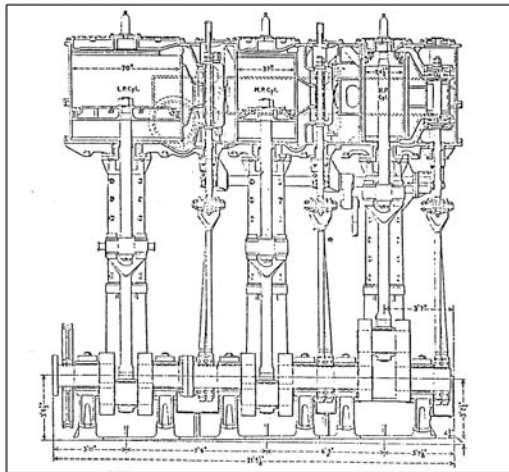


Uzavřený nákladový prostor #2. Pětúhelníkové výložníky v „mořské“ pozici. Mezi nimi ve vertikální poloze padesátúhelníkové výložníky. Parní navijáky.

85



Parní stroj standardní lodě Liberty.



88

Výzbroj

Původně mezinárodní úmluva povolovala vyzbrojit obchodní lodě zbraněmi schopnými pálit jen dozadu nebo do stran, avšak nedodržování mezinárodního práva německou stranou vedlo Spojence k tomu, že vybavovali obchodní lodě i zbraněmi palícími dopředu.

Používání zbraní na palubách amerických obchodních lodí pro jejich sebeobranu a obsluhu těchto zbraní příslušníky válečného námořnictva schválil Kongres 17. listopadu 1941.

První americkou ozbrojenou obchodní lodí se stala SS *Dunboyne*.

Výzbroj Liberty se dosti různila a mohla zahrnovat pětipalcová (127 milimetrů), čtyřpalcová (102 milimetry třípalcová (76,2 milimetrů) děla, automatické kanony 20 a 37 milimetrů a kulometry ráže .30 (7,62 milimetrů) a .50 (12,7 milimetrů).

Zadové dělo.



Výcvik obsluhy zadového děla.

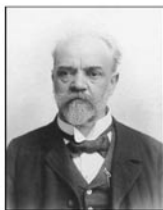


89

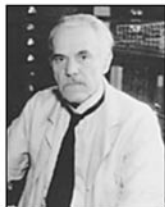
Osobnosti českého a slovenského původu, jejichž jména nasa i pětice lodí Liberty:



Tomáš Garrigue Masaryk, první prezident Československé republiky.



Antonín Dvořák, hudební skladatel a ředitel americké národní konzervatoře.



Aleš Hrdlička, světznámý český antropolog a lékař.



Antonín Cermák, americký podnikatel a politik – starosta Chicaga českého původu.



Milan Rastislav Štefánik, slovenský politik, generál francouzské armády, astronom a ministr války.

V loděnici Permanente Metals Co. byl dne 10. listopadu 1943 položen kýl standardní EC2-S-C1 s číslem trupu 2703. Tato Liberty byla pokřtěna jménem *Antonín Dvořák* a spuštěna na vodu 27. listopadu 1943. Do služby pod vlajkou Spojených států vstoupila 7. prosince 1943. Překřela šťastně valku a v březnu 1959 ji seřtovali.

Loděnice Delta Shipping Co. zahájila 24. srpna 1944 stavbu standardní EC2-S-C1 s číslem trupu 2817. K pokřtění jménem *Aleš Hrdlička* a ke spuštění na vodu došlo 7. října 1944 a loď byla uvedena do služby pod vlajkou Spojených

158

SS *Aleš Hrdlička*.



SS *Antonín Dvořák*.



Milan R. Štefánik již s novým jménem v poválečné době.



160

Zachránění členové posádky obchodní lodě na palubě kanadské korvety HMCS *Arvida*.

Náborové plakáty Ministerstva námořnictva „Obchodnímu loďstvu – Díky!“



Doplnění k významným britským obchodním námořnictva za druhé světové války.

Recko

Námořní válečný kříž („The Maritime War Cross“)

Byl zřízen 9. ledna 1943 ve třech třídách (zlatý, stříbrný a bronzový) a uděloval se příslušníkům řeckého obchodního loďstva za nejméně šest měsíců válečné služby. Důstojníci Královského řeckého válečného námořnictva, kteří veleli doprovodným lodím konvojů a příslušníci válečného námořnictva, kteří sloužili jako ozbrojená ochrana obchodních lodí, měli na tento kříž také nárok.

Sovětský svaz, Rusko

Pamětní medaile ke čtyřicátému a padesátému výročí vítězství v druhé světové válce.

Medaile byly poprvé udělovány i zahraničním členům posádek lodí účastnících se za druhé světové války konvojů do Sovětského svazu.

190

POVÁLEČNÉ OSUDY

REZERVA OBCHODNÍHO LOĎSTVA SPOJENÝCH STÁTŮ

(JAN BEK)

V poválečných letech byla vybrána místa pro „uskladnění“ lodí Rezervy Spojených států. Do roku 1970 to byla následující kotviště:

- Feka Hudson, poblíž Nyacku v New Yorku
- Feka James River, poblíž Newport v Virgínii
- Wilmington v Severní Karolíně
- Mobile v Alabamě
- Beaumont v Texasu
- záliv Suisun Bay u San Franciska v Kalifornii
- Feka Columbia River, Astoria, Oregon
- Puget Sound, Olympia, Washington.

Lodě byly řádně zakonzervovány, vnitřní části strojů a kotlů opatřeny ochrannou vrstvou, elektrozařízení se průběžně udržovalo. K ochraně podvodní části lodního tělesa před korozi byly na trupech lodí instalovány elektrickým proudem napájené anody a na dno řek pak uloženy anody grafitové. Lodě dostaly červenohnědý ochranný nátěr. V roce 1956 byl ochranný nátěr boků a palub lodí změněn na šedivý.



Vyvázané lodě Liberty.

165

Znaky na límci („collar devices“). Připínací hodnostní znaky jsou nošeny na pracovních khaki nebo šedých uniformách a to hodnostní znak na pravém cípu límce (ve středu mezi horním a dolním okrajem límce a 2,5 cm od vnitřního okraje límce), znak služby na levém cípu límce košile.

Insignie poddůstojníků z povolání USMS. Zleva: Komodor (Commodore); Kapitán (Captain); Fregatní kapitán (Commander); Korvetní kapitán (Lieutenant Commander); Foručiík (Lieutenant); Podporučík (Lieutenant JG); Praporčík (Ensign).



Označení specialistů základní služby USMS. Zleva: Loďmistr (Boatswain); Elektrikář (Electrician); Srojník (Machinist); Tesář (Carpenter); Výplatní úředník (Pay Clerk); Fotograf (Photographer); Loďní hospodář (Ship's Clerk); Lékárník (Pharmacist).



kuchař/pekař; vrchní stěvřák; pomocník elektrikáře; pomocník dělostřelce; začátečník v nemocnici/pomocník lékárníka; kovář/montér; pomocník strojníka, hudebník; pomocník fotografa; tiskař; komidelník; signalista; skladník; loďní pisář.



Předpisové oblečení:

Modrá vycházková uniforma s bílou nebo šedou košilí, černými polobotkami a ponožkami, modré nebo bílé povlaky čepice (v závislosti na uniformě dne).

Khaki pracovní uniforma povlaky s khaki košilí, černé polobotky s černými ponožkami, nebo hnědé polobotky s hnědými ponožkami, khaki povlak čepice.



176

Knoflíky, insignie, čepice, emblémy USMS. Zleva: Knoflík USMS (starší a novější verze); znak USMS na čepici pro poddůstojníky (starší a novější verze); odznak pro kadety a důstojníky obchodního loďstva, kteří byli v rezervách obchodního námořnictva nebo rezervách válečného námořnictva USA.



Služební čepice důstojníků USMS – kapitán (fregatní, korvetní) a nižší hodnost; označení důstojnické čepice; čepice cvičence.



Vyšívané emblémy USMS - znak USMS, emblém a násvíka školícího střediska; vlajka USMS (nahoré) a rukávová páska hlídky USMS (dole).



VYZNAMENÁNÍ, MEDAILE A STUŽKY OBCHODNÍHO LOĎSTVA

Medaile obchodního loďstva za služební zásluhy, „Merchant Marine Distinguished Service Medal“.

Tato medaile byla udělena každému příslušníkovi obchodního loďstva, který se po 3. září 1939 během války vyznamenal mimořádným jednáním nebo službou při plnění svých povinností. Každému námořníkovi náležela pouze jedna medaile, ale pro každý následující případ, který by si zasloužil ocenění medailí, byly uděleny odpovídající insignie nositelné s medailí (návrh Paul Manship).

178

Distinguished Service Medal (Medaile Za vynikající službu); Meritorious Service Medal (Medaile Za chvalihodnou službu); Mariners Medal (Námořnická medaile); Prisoner of War Medale (Medaile Válečného zajatce); Atlantic War Zone Medal; Mediterranean Middle East War Zone Medal; Pacific War Zone Medal; Defense Medal.



Zleva: Galant Ship Citation Ribbon (Stužka odvážné lodi), plaketa a stužka; Merchant Marine Service Emblem (Emblém Obchodní námořní služby); Honorable Service Button (Odznak za čestnou službu).



Combat Bar (Bojová páska); Philippine Defense Ribbon (Stužka za obranu Filipín); Philippine Liberation Ribbon (Stužka za osvobození Filipín).



Vlajka za službu; Klopový odznak Syn ve službě.



181

Odznamy obchodního loďstva – britský a kanadský odznak "Merchant Navy"; čepicový znak důstojníků Merchant Navy.



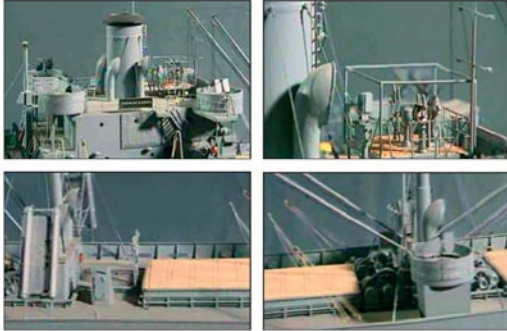
Námořnická knížka č. R 268230 vydaná Ministerstvem válečného transportu na jméno Mumford (rozměr 11,34x 16,38 cm).

Dole vlevo: Kupon na oblečení příslušníka MN.

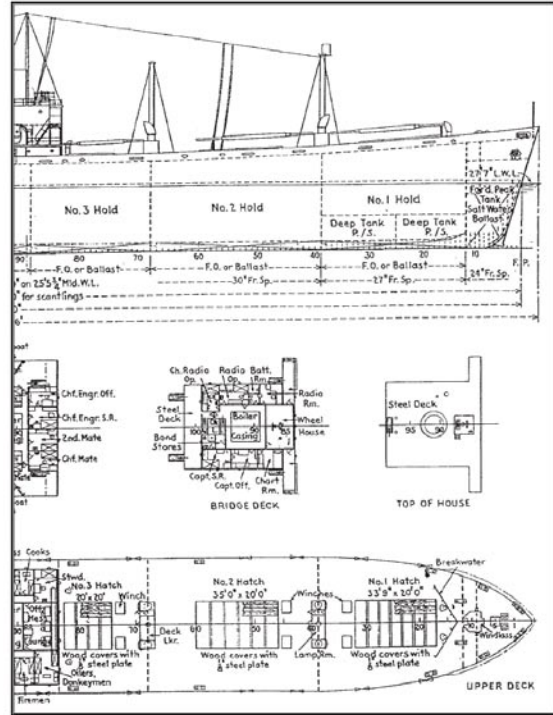


182

**PRÍLOHA G
BAREVNÉ SCHEMA**



236



239

OBSAH

ÚVODNÉ SLOVO EDITORA 5

PODHOUBÍ, Z NEHOŽ LODĚ LIBERTY VYROSTLY 7

Námoňní blokáda a guerre de course 7

Ponorková válka 1914–1918 9

Bitva o Atlantik 18

BITVA O KONVOJ HX-229 A ZLOM V BITVĚ O ATLANTIK 29

Bitva o konvoj HX-229 29

Zlom v bitvě o Atlantik 34

PŘEDCHŮDKYNĚ LODÍ LIBERTY 39

Význam Námořní komise Spojených států 39

Standardní loď USA 40

Nouzový program stavby lodí 45

Britské typy Ocean, Park a Fort 47

ZROD LODÍ LIBERTY 51

Nové technologie u zrodu projektu EC2-S-C1 51

Muž, který vdechtl projektu EC2-S-C1 život 58

Victory, mladší sestra lodí Liberty 63

KONSTRUKCE A PROVOZ LODÍ LIBERTY 67

První loď, první zkušenosti 67

Konstrukční a výrobní vady 74

Popis konstrukce 81

247

POSÁDKA 101

Nábor a výcvik posádek 101

Podmínky přijetí k Námořní službě USMS 102

Výcvikový program mužstva 105

Výcvik důstojníků obchodního loďstva 108

Platy posádek 109

Tabulkový stav posádky lodí Liberty
a služební povinnosti jednotlivých členů 110

Povinnosti posádky 111

Ubytování na lodi 123

VARIANTY A MODIFIKACE LODÍ LIBERTY 125

Tanker typu Z-ET1-S-C 125

Loď pro přepravu uhlí typu EC2-S-AW1 127

Další přestavby 128

Nemocniční loď 129

Loď pro přepravu vojska 130

Oprávené loď 133

Loď pro destilaci vody 134

VE SLUŽBĚ A V BOJI 135

Bolest v tisíci srdcích 135

SS Stephen Hopkins se nevzdává 146

Podíl lodí Liberty na boji proti segregaci 152

Se jmény českých a slovenských osobností 158

Pod cizími vlajkami 163

POVÁLEČNÉ OSUDY 165

Rezerva obchodního loďstva Spojených států 165

Pod polskou vlajkou 167

LODĚ LIBERTY JAKO PLOVOUCÍ MUZEA 169

SS Jeremiah O'Brien 170

SS John W. Brown 170

248